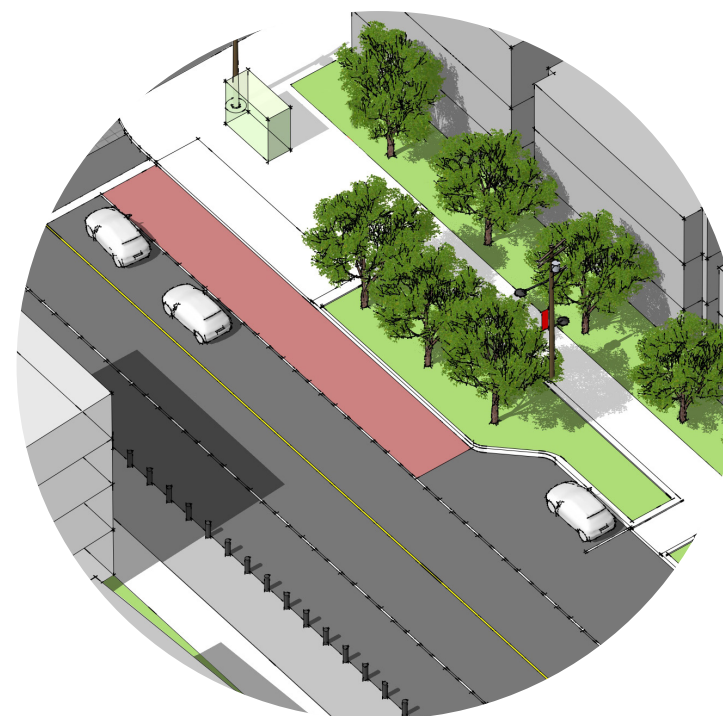
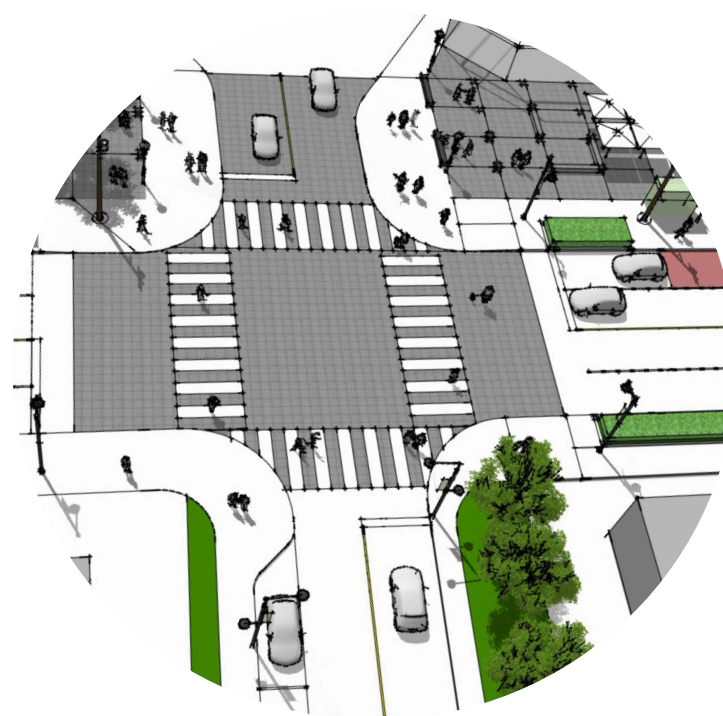
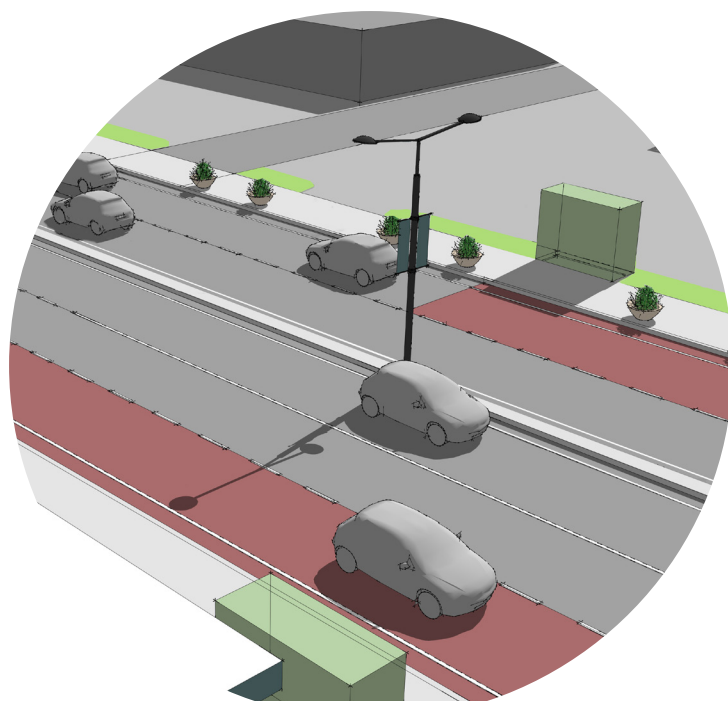


PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE LA RUE KING OUEST

Rapport du Plan directeur

Version finale
Septembre 2017



PLAN DIRECTEUR D’AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE LA RUE KING OUEST

Version finale
Septembre 2017

VERSION RÉVISÉE QUI INCLUT LES AJUSTEMENTS RETENUS À LA SUITE DE LA SOIRÉE D’INFORMATION DU 30 AOÛT 2017

COMITÉ AVISEUR :

- Chantal L’Espérance, conseillère municipale
- Marc Denault, conseiller municipal
- Christine Ouellet, conseillère municipale
- Yves Dodier, directeur de l’Arrondissement de Jacques-Cartier
- René Girard, SPUDD, Ville de Sherbrooke
- Suzanne Bergeron, SPUDD, Ville de Sherbrooke
- Nathalie Côté, représentante du SIU, Ville de Sherbrooke
- Jérémy Depault, Commerce Sherbrooke
- Denis Bernier, Destination Sherbrooke
- Jean Bourgault, Association des marchands de la rue King Ouest
- Alain Larochelle, Comité Vie de quartier Nord
- Pascal Gravel, commerçant
- Jean-François Morin, commerçant et promoteur
- Caroline Fraser, citoyenne
- Jean-Michel Longpré, citoyen
- Pierre Nadeau, citoyen

PRÉPARÉ PAR :

- Rihane Bencherif, designer urbain
- Marie-Hélène Breault, urbaniste
- Ève Chabot, urbaniste
- Guyline Déziel, urbaniste
- Philippe Desjardins, architecte paysagiste
- Djemila Hadj-Hamou, designer urbain et urbaniste
- Lana Simic, designer urbain

VÉRIFIÉ PAR :

Djemila Hadj-Hamou, designer urbain et urbaniste



Planification + Design + Économie
85, rue Sainte-Catherine Ouest, Montréal
(Québec) Canada H2X 3P4
Tél. : 514 287-8500
Téléc. : 514 287-8600





Vivre, consommer et circuler

- 1.1 Portée du mandat
- 1.2 Approche retenue



Transformer pour dynamiser

- 2.1 Documenter et explorer
- 2.2 Imaginer et concevoir
- 2.3 Guider et réaliser



Réussir King Ouest

- 3.1 Conditions gagnantes et gouvernance
- 3.2 Plan de suivi et indicateurs de performance
- 3.3 Conclusion

Avant-propos

Le mandat et l’approche méthodologique

Le présent Plan directeur d’aménagement et de développement de la rue King Ouest se veut le document de planification ainsi que le programme d’interventions pour la valorisation optimale de l’artère commerciale et de son environnement immédiat. La Ville de Sherbrooke et Commerce Sherbrooke désirent que cette mise en valeur s’effectue en concertation et en partenariat avec les forces vives du milieu, dont les résidants, les commerçants, les promoteurs, les usagers du quartier ou ceux y transitant.

L’image actuelle de la rue King Ouest, tronçon compris entre les rues Richmond et Rioux, est le reflet d’une artère commerciale traditionnelle façonnée par les usages qui s’y sont établis au fil du temps. Ce secteur requiert une attention particulière en raison bien sûr de ses acquis et de ses atouts, mais aussi de certaines problématiques limitant présentement la qualité et la convivialité du secteur.

La revitalisation (consolidation) ou la transformation d’une artère traditionnelle impose l’établissement d’une vision porteuse unificatrice et d’avenir. Elle se doit également d’être réaliste tout en permettant de s’adapter graduellement au changement, et ce, dans l’optique d’établir un milieu de vie viable et durable. Ce Plan directeur démontre la volonté d’établir une signature distinctive à la hauteur du tracé historique et fondateur que constitue la rue King au sein de la ville de Sherbrooke.

Le Plan directeur s’établit en trois grands chapitres.

Le **chapitre 1** présente les objectifs de la démarche de planification, le contexte d’intervention et l’approche retenue.

Le **chapitre 2** édifie le guide d’aménagement et le programme d’intervention en soi. Ce dernier se subdivise en trois grandes sections, à savoir : **Documenter et explorer; Imaginer et concevoir; Guider et réaliser.**

Le **chapitre 3** identifie les conditions gagnantes et la gouvernance pour réussir la revitalisation de la rue King Ouest ainsi que les mesures de suivi (*monitoring*) pour les atteindre.

Les rapports des deux séances d’information sont présentés en annexe.

1

Vivre, consommer et circuler

La rue King constitue un chemin fondateur offrant différents paysages et milieux de vie de la ville de Sherbrooke. Le tronçon King Ouest concourt-il actuellement à cette valorisation? Le chapitre 1 présente les objectifs visés par le présent Plan directeur, le contexte de planification et l'approche retenue.

1.1 Portée du mandat

- 1.1.1. Objectifs du mandat
- 1.1.2. Documents de planification
- 1.1.3. Localisation

1.2 Approche retenue

- 1.2.1. Critères de performance
- 1.2.2. Approche participative et consultative
- 1.2.3. Exercice de design sur les domaines public et privé



1.1. PORTÉE DU MANDAT ET CONTEXTE DE PLANIFICATION

Cette première section vise à effectuer un retour sur les objectifs du mandat d'élaboration du Plan directeur de la rue King Ouest. La localisation du secteur d'intervention dans son environnement ainsi que son aire d'influence y sont présentées. Finalement, les principaux documents de planification ayant alimenté la démarche sont énoncés.



Ville de Sherbrooke



Ville de Sherbrooke



Ville de Sherbrooke

1.1 PORTÉE DU MANDAT ET CONTEXTE DE PLANIFICATION

1.1.1. Objectifs du mandat

Le Plan directeur vise à contribuer à la revitalisation de la rue King Ouest de manière à :

- Privilégier un usage mixte et une typologie résidentielle diversifiée en bonifiant les liens avec les milieux de vie résidentiels environnants;
- Assurer la cohabitation harmonieuse des différents usages et la desserte commerciale du secteur dans une perspective de densification du territoire;
- Consolider la vocation du secteur en visant le développement d'un milieu de vie animé et de qualité, où il est agréable de se promener à pied;
- Apaiser la circulation automobile sur la rue King Ouest (axe majeur de transit) et valoriser le transport collectif;
- Préserver et mettre en valeur les bâtiments et les sites d'intérêt patrimonial;
- Favoriser la consolidation, l'implantation et le développement de la fonction récréotouristique.

1.1.2. Documents de planification

La Ville de Sherbrooke a initié diverses planifications afin de se doter d’une vision intégrée de mise en valeur de ses secteurs stratégiques et pour assurer une cohérence au niveau des interventions à venir. Parmi les planifications réalisées qui ont été prises en compte dans l’élaboration du présent Plan directeur, rappelons :

- Le Schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Sherbrooke (Règlement n° 1000) (en vigueur le 28 novembre 2014);
- Le Plan directeur d'aménagement durable du centre-ville de Sherbrooke (2015), communément appelé Plan directeur du centre-ville 2020;
- La Politique du patrimoine culturel de Sherbrooke (2014);
- Le Plan de mobilité durable de Sherbrooke 2012-2021, ainsi que ses fiches-actions (2012);
- Le Plan directeur du transport actif de la Ville de Sherbrooke (PDTA) (2016);
- Le Programme particulier d'urbanisme de la rue King Est (2009);
- Le Plan d'aménagement du parc Jacques-Cartier (2006, révisé en 2008);
- Le Plan d'action – interventions structurantes de la mise en valeur de l'îlot Esplanade (2004);
- Le rapport de Destination Sherbrooke intitulé « Et si on imaginait un réseau de parcs nature... Vision, principes directeurs, axes et pôles d'intérêt » (2014).

L'exercice de révision globale de la réglementation d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke, dont le Règlement n° 1200 de zonage et de lotissement de la Ville de Sherbrooke, en cours lors de la rédaction du présent Plan directeur, a également constitué un intrant clé au projet.

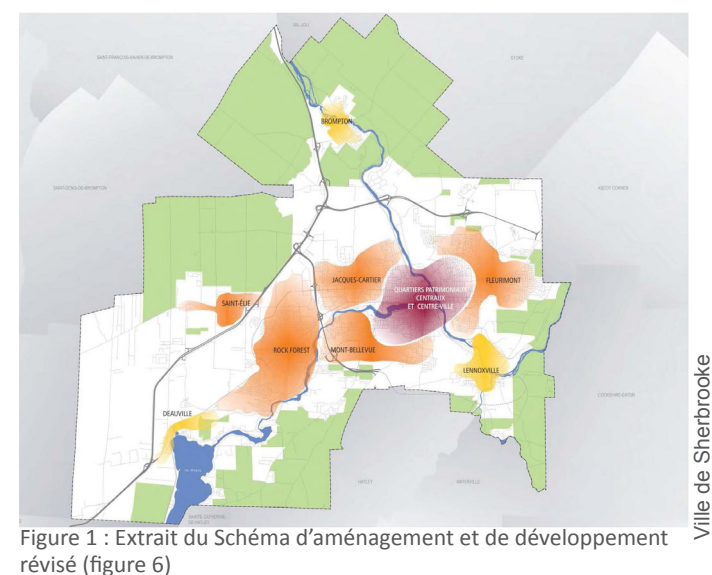


Figure 1 : Extrait du Schéma d'aménagement et de développement révisé (figure 6)



Figure 2 : Couverture du Schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Sherbrooke



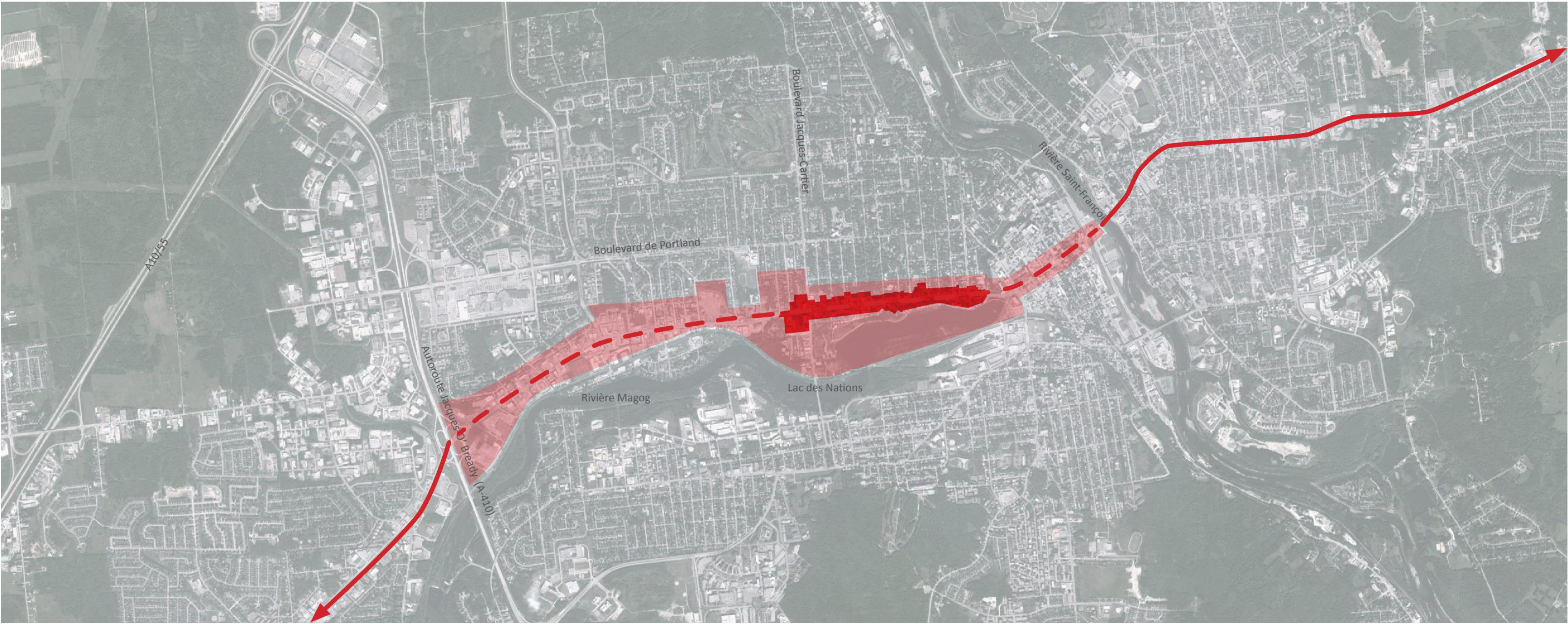
Figure 3 : Couverture du Plan directeur d'aménagement durable du centre-ville de Sherbrooke

1.1.3. Localisation

Le secteur d'intervention du Plan directeur correspond au tronçon de la rue King Ouest situé entre la rue Wood (Cité du Parc) à l'ouest et la rivière Magog à l'est. Les propriétés, de part et d'autre de l'artère commerciale ainsi que celles faisant front au lac des Nations et au parc Jacques-Cartier, sont incluses dans la présente planification.

Pour bien cerner à la fois les enjeux locaux et régionaux, une aire d'influence a été déterminée afin de relever les éléments identitaires ou structurants pouvant avoir une portée sur la planification du secteur d'intervention. Cette aire d'influence se partage de part et d'autre de la rue King Ouest, du nord

au sud, des rues parallèles longeant la rue King Ouest à la rivière Magog et, d'est en ouest, du pont Aylmer à l'autoroute Jacques-O'Bready (A-410).



Plan 1 : Localisation du secteur d'intervention et de l'aire d'influence

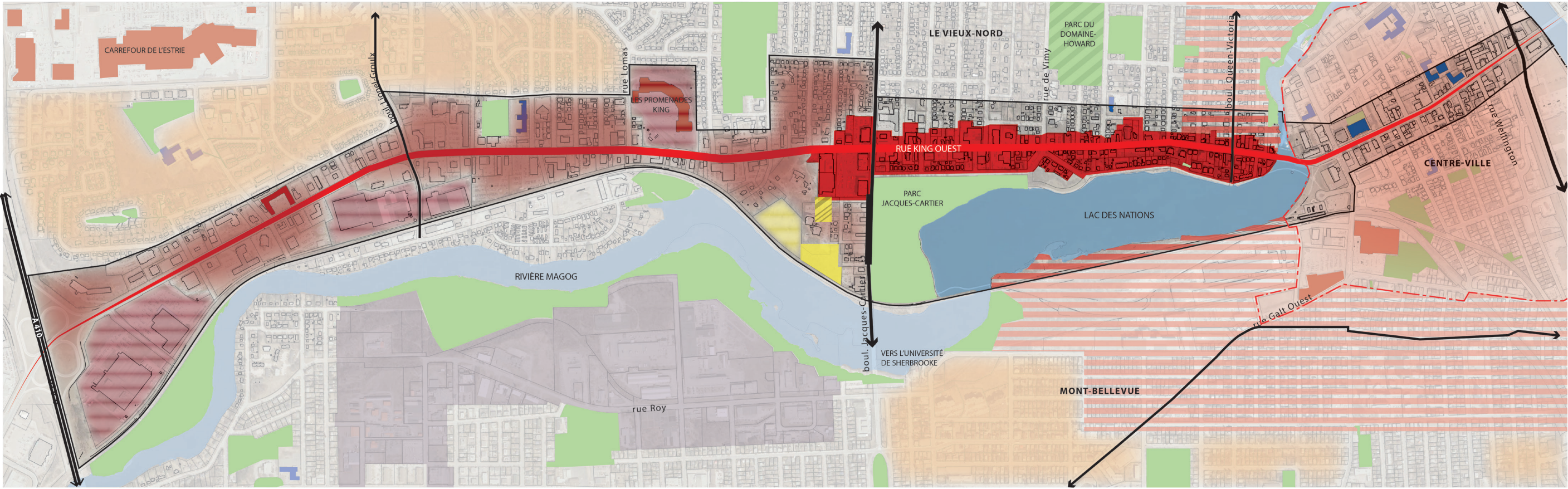
■ Secteur d'intervention ■ Aire d'influence ↔ Axe de la rue King



Les éléments structurants de l'aire d'influence du secteur à l'étude, illustrée dans le plan ci-dessous, se résument comme suit :

- Rue King Ouest est un tronçon linéaire, long de plus de 7,5 km;
- Diversité des formes urbaines le long de l'axe (d'ouest en est) :
 - Secteurs de type commercial artériel à l'est : bâtiments aux gabarits et aux implantations variés;
 - Secteur d'intervention : resserrement de la structure urbaine;
 - Secteur du centre-ville distinct, à l'est de la rivière Magog et du pont Montcalm.

- Grands terrains commerciaux au potentiel de consolidation;
- Milieux résidentiels plus présents du côté nord de la rue;
- Peu d'institutions présentes;
- Secteur plus récent : Cité du Parc et projets à l'ouest du boulevard Jacques-Cartier.



Plan 3 : Éléments structurants du territoire (année de référence : 2015)

- | | |
|--|-------------------------------------|
| Secteur du centre-ville | Projet résidentiel en cours |
| Aire d'influence du centre-ville | Projet résidentiel en planification |
| Secteur de commerces artériels | Principales institutions |
| Secteur résidentiel - Densité plus élevée | Principales structures commerciales |
| Secteur industriel | Principaux axes routiers |
| Potentiel de redéveloppement - Structure commerciale | |
| Potentiel de développement | |



1.2. APPROCHE RETENUE

Cette seconde section vise à présenter l'approche retenue. Ainsi, quatre critères de performance guident l'ensemble de la démarche. La mise en place d'une approche participative, ayant permis d'impliquer les gens du milieu, les intervenants de la Ville et les partenaires tout au long du mandat, constitue également un élément clé du Plan directeur. Finalement, un exercice de design se déclinant en plusieurs propositions d'aménagement sur les domaines public et privé a permis de valider la portée et les implications de la mise en œuvre d'une vision à long terme.



Ville de Sherbrooke



Ville de Sherbrooke

1.2 APPROCHE RETENUE

1.2.1. Critères de performance

La planification de la rue King Ouest est supportée par l'analyse de quatre critères de performance. La prise en compte de ces critères concourt à des choix d'aménagement stratégiques favorisant l'établissement d'un milieu de vie durable.

Critère 1 : Forme urbaine

La forme urbaine ou la morphologie urbaine peut être définie comme l'ensemble des formes que prend un secteur donné, une ville ou son agglomération sous l'influence de sa localisation géographique, de l'histoire de son développement, de ses habitats, de ses monuments ou de ses décors et de tous ses aménagements (trame de rue, cadre bâti, etc.).

Critère 2 : Mobilité

Ce critère favorise l'intégration des divers types de transport et privilégie des modes de déplacement alternatifs (réseaux piétonnier, cyclable et de transport collectif) permettant, entre autres, la diminution des émissions de polluants (GES).

Critère 3 : Mixité et viabilité économique

Ce critère s'appuie principalement sur l'organisation spatiale et la répartition des fonctions dans le secteur d'intervention. La disposition des grandes fonctions permet ainsi d'agencer les utilisations du territoire et de déterminer les densités de son occupation. Les choix retenus en aménagement doivent contribuer à une collectivité compétitive aux plans social, environnemental et économique. L'occupation du sol doit être optimale et s'intégrer aux réalités du lieu, tout en favorisant des retombées économiques positives pour la collectivité (mixité verticale, horizontale résidentielle/bureau, commerce).

Critère 4 : Environnement et paysages

Toute intervention dans un milieu doit mener à la préservation et à la valorisation des ressources naturelles et limiter, voire enrayer, toute empreinte négative sur l'environnement et les paysages. L'intégration des meilleures pratiques d'aménagement et de développement durable vise l'atteinte de ce critère (mise en valeur des parcs, des espaces boisés, de l'eau, etc.).

QUAND LA FORME URBAINE HÉBERGE LES USAGES

La planification et l'encadrement qualitatif et normatif de la rue King Ouest s'appuient sur l'approche d'aménagement *Form-Based Code*. Cette approche privilégie la conception d'un espace de vie selon la forme urbaine plutôt que selon les usages ou les fonctions économiques. C'est le sens et l'ambiance du lieu qui importent et qui supportent le choix des usages à implanter plutôt que l'inverse, car ceux-ci ont tendance à changer à travers le temps. Le cadre bâti, quant à lui, demeure.

1.2.2. Approche participative et consultative

Le Plan directeur a été réalisé en étroite collaboration avec les gens du milieu, les intervenants de la Ville et les partenaires. Un comité avisé, regroupant le gestionnaire de projet de la Ville, le directeur de l'Arrondissement, certains conseillers municipaux ainsi que des représentants des services municipaux impliqués et de différents organismes (Commerce Sherbrooke, Destination Sherbrooke), des gens d'affaires, des organismes communautaires, des citoyens et des commerçants, a été impliqué tout au long du mandat.

De plus, deux rencontres de remue-méninges se sont déroulées à des étapes clés du projet :

- Atelier de travail avec la population - janvier 2015 : enjeux du secteur et vision rêvée, pistes de solutions, contexte environnemental et intégration à celui-ci (voir le rapport en annexe 1);
- Atelier de travail avec les représentants de la Ville – avril 2015 : fondements du projet, concept d'aménagement général et par tronçon, par thème tels, aménagement et développement urbain, parcs et récréotourisme, voirie, transport et mobilité, réseaux de gaz, d'aqueduc et d'égouts, réseaux électrique et téléphonique.

Une séance d'information préalable à l'adoption du Plan directeur a enfin eu lieu le 30 août 2017. Celle-ci a permis de partager la vision d'aménagement et de présenter de manière détaillée le concept d'aménagement proposé, le plan d'action ainsi que la stratégie de mise en œuvre (voir le procès-verbal de cette soirée en annexe 2).

1.2.3. Exercice de design sur les domaines public et privé

La mise en valeur de la rue King Ouest se traduit par des projets d'aménagement sur les domaines public et privé, distincts et complémentaires. Ainsi, le Plan directeur propose un exercice de design se déclinant en plusieurs propositions d'aménagement, tant au niveau de l'emprise publique (chaussée, trottoirs, intersections, saillies, aménagements paysagers et mobilier urbain) qu'au niveau des terrains privés (encadrement de la rue, mixité des usages, densification, cohabitation, mise en valeur des bâtiments d'intérêt, bonification des stationnements, etc.).

Les propositions visent à permettre une meilleure intégration entre les bâtiments et la rue, et chacune doit être vue comme un élément permettant de contribuer à la bonification de l'artère dans son ensemble (rue King Ouest et ses abords). La section présentant les principales interventions illustre ainsi des lignes directrices visant l'aménagement des domaines public et privé, les interventions retenues pouvant varier en fonction des opportunités de réalisation.



Figure 7a : Photos de l'atelier de travail avec la population - Janvier 2015



Figure 7b : Photo de soirée d'information avec la population du 30 août 2017

Ville de Sherbrooke

2 Transformer pour dynamiser

Cette section du Plan directeur d’aménagement et de développement de la rue King Ouest présente la lecture du milieu, le diagnostic et les enjeux d’aménagement, la vision de mise en valeur, les orientations et les objectifs d’aménagement ainsi que le programme de mise en œuvre.

2.1 Documenter et explorer

- 2.1.1. Repères historiques
- 2.1.2. Projets réalisés ou en cours de réalisation
- 2.1.3. Lecture du milieu
 - 2.1.3.1 Forme urbaine
 - 2.1.3.2 Mobilité
 - 2.1.3.3 Mixité et viabilité économique
 - 2.1.3.4 Environnement et paysages
- 2.1.4. Diagnostic
- 2.1.5. Enjeux

2.2 Imaginer et concevoir

- 2.2.1. Orientations et objectifs d’aménagement
 - 2.2.1.1 Forme urbaine
 - 2.2.1.2 Mobilité
 - 2.2.1.3 Mixité et viabilité économique
 - 2.2.1.4 Environnement et paysages
- 2.2.2. Vision d’aménagement
- 2.2.3. Concept d’aménagement
 - 2.2.3.1 Les aménagements généraux de la rue King Ouest
 - 2.2.3.2 Les interventions spécifiques par secteur d’ambiance
- 2.2.4. Affectations et densités d’occupation du sol

2.3 Guider et réaliser

- 2.3.1. Plan d’action du domaine public
- 2.3.2. Études connexes subséquentes
- 2.3.3. Programmes de subventions et mesures incitatives
- 2.3.4. Stratégies et modifications réglementaires
- 2.3.5. Phases de réalisation
- 2.3.6. Programme de mise en œuvre



Le présent Plan directeur est le résultat d’une démarche participative qui s’est traduite par une série de rencontres de travail et de validation qui se sont tenues de façon régulière avec le comité aviseur mis en place par la Ville de Sherbrooke. De plus, des séances de validation et des avis ont été émis par les principaux services de la Ville, sollicités à de nombreux moments clés du mandat.

La section *Transformer pour dynamiser* du Plan directeur porte sur le processus d’analyse, de planification et d’orientation. Trois étapes majeures résument la démarche :

1. Documenter et explorer

Il s’agit de la prise de connaissance des éléments du territoire, des études et de divers intrants portant sur le secteur d’étude, associée à une analyse urbaine et paysagère. Cette analyse s’est basée sur des thématiques et des critères qui ont permis d’appréhender le site *In Situ* et sur une interprétation cartographique.

2. Imaginer et concevoir

La compréhension du milieu a permis de dégager les enjeux liés au secteur, et ce, dans ses multiples dimensions, telles la forme urbaine ou la composante paysagère. Une vision d’aménagement a donc pu être dégagée et s’est déclinée en une série d’orientations et d’objectifs d’aménagement. Des interventions générales et spécifiques sont également proposées dans cette section du rapport. Une révision des affectations dans le secteur d’intervention conclut cette partie.

3. Guider et réaliser

La troisième et dernière section du thème 2 *Transformer pour dynamiser* présente le plan d’action, incluant les interventions et les études complémentaires souhaitables, les stratégies et les modifications réglementaires, les phases de réalisation ainsi que le programme de mise en œuvre.

PROCESSUS DE PLANIFICATION ET DE CONSULTATION



Mise en place d’un comité aviseur
Remue-ménages avec les intervenants du quartier
(résidents et commerçants)



Atelier de validation
Présentation du concept d’aménagement au
comité aviseur



Atelier de validation pour le plan d’action et les
phases de réalisation
Présentation du Plan directeur au comité consultatif
d’urbanisme (CCU) et au conseil municipal
Séance d’information



2.1. DOCUMENTER ET EXPLORER

Cette première activité a permis d’effectuer le portrait du site à l’étude et d’établir le contexte local et régional dans lequel ce dernier est appelé à évoluer. La lecture du site d’intervention, le diagnostic et les enjeux résultent principalement des forces, des faiblesses, des opportunités et des contraintes identifiées en collaboration avec les parties prenantes associées au projet.



Ville de Sherbrooke



Ville de Sherbrooke



Ville de Sherbrooke

2.1 DOCUMENTER ET EXPLORER

2.1.1. Repères historiques

La **rue King** est une des premières artères de circulation de la ville de Sherbrooke. Elle représente un élément identitaire historique et collectif. Autrefois, elle était le chemin que l'on empruntait pour se rendre à Montréal. Le développement de la périphérie du noyau central, soit à l'endroit actuel du centre-ville, s'est amorcé vers les années 1875.

Aujourd'hui, la **rue King Ouest** représente la plus importante entrée de ville, pour ceux qui arrivent de l'autoroute A-410 ainsi que de Magog. De par son étendue et son tracé, elle constitue une artère commerciale d'importance économique majeure sur le territoire et elle mène également directement au centre-ville de Sherbrooke.

Le **lac des Nations**, incluant la promenade de l'Esplanade et le parc Jacques-Cartier, qui borde le secteur d'intervention est un site urbain significatif sur le plan du patrimoine paysager. Son emplacement en contrebas de la rue King Ouest et l'irrégularité de la trame bâtie offrent quelques ouvertures sur le plan d'eau, depuis la rue King Ouest. Le lac des Nations est également un témoin important du passé industriel de la ville de Sherbrooke, ayant été créé par la construction d'un barrage hydro-électrique servant à alimenter l'ancienne usine *Paton Manufacturing Company*. Le lac fait partie aujourd'hui d'un important site récréotouristique qui semble être un levier important quant à la transformation du secteur d'intervention.

2.1.2. Projets réalisés ou en cours de réalisation

Bénéficiant d'une localisation stratégique à l'entrée du centre-ville de Sherbrooke et à proximité de la rivière Magog, le secteur d'intervention et son aire d'influence ont connu plusieurs transformations majeures au cours des dernières années.

Réalisé dans le cadre du projet Sherbrooke – Cité des rivières, l'aménagement du lac des Nations et de ses abords, qui s'est échelonné entre 2002 et 2005, représente un projet de mise en valeur d'un site stratégique d'envergure. La promenade, qui prend la forme d'un sentier multifonctionnel d'une longueur de 3,5 km au pourtour du lac des Nations, constitue un lieu attractif majeur accessible tant à pied et en vélo qu'en patins à roues alignées. Elle offre des points de vue exceptionnels sur le plan d'eau et sur la fontaine en plus d'être bordée par des aménagements paysagers de qualité. Le parcours, qui est ponctué de haltes (halte des Nations et halte Jacques-Martin) et d'aires de repos, comporte des pôles animés à chaque extrémité : le marché de la Gare (incluant le bureau d'information touristique et le Grand Times Hotel) et le parc Jacques-Cartier (pôle récréatif et parc urbain).

Le développement de la Cité du Parc, à l'intersection de la rue King Ouest et du boulevard Jacques-Cartier, représente un autre projet majeur. Ce complexe, érigé en 2012-2013, comprend trois bâtiments offrant 265 000 pieds carrés d'espaces à bureaux et commerciaux, en plus d'un marché d'alimentation de 45 000 pieds carrés. Il offre près de 1 100 places de stationnement intérieures et extérieures pour les employés et les clients.

À ces deux projets structurants, s'ajoute le projet résidentiel de haute densité Vü, une résidence pour retraités de 12 étages qui est construite à proximité du parc Jacques-Cartier et dont l'inauguration a eu lieu en 2015.

De plus, un développement résidentiel de 165 000 pieds carrés nommé URBANO, sur le terrain adjacent aux tours d'habitation des Jardins Hauterive, à proximité de la rivière Magog, a été inauguré en juin 2017. L'édifice de 12 étages compte 93 unités d'habitation en copropriété et un stationnement souterrain de plus de 140 emplacements.

D'autres projets de rénovation ou d'agrandissement de moindre ampleur sont également en cours, ce qui indique qu'un véritable vent de changement est en train de souffler



Figure 8 : Carte historique de la ville de Sherbrooke

Ville de Sherbrooke



Figure 9 : Vue sur la rue King Est



Figure 10 : Proximité du centre-ville

AECOM

2.1.3. Lecture du milieu

La lecture des éléments identitaires et structurants du secteur d'étude est présentée ci-après selon quatre critères de performance. Les observations découlent principalement d'une analyse sur le terrain et de diverses données étudiées.

2.1.3.1 Forme urbaine

Pour déterminer la forme urbaine actuelle du secteur d'intervention, la configuration du réseau de rues (liens ou barrières physiques), la disposition de la trame parcellaire (dimensions et agencement des lots) ainsi que l'encadrement de la rue par la trame bâtie (implantation, gabarit, volumétrie des bâtiments) ont été observés.

Trame urbaine

- Tracé fondateur et historique de la ville de Sherbrooke;
- Géographie accidentée vers le lac des Nations, mais une topographie peu mise en valeur;
- Rue commerciale traditionnelle façonnée par les usages qui y sont présents (ex. : tronçon artériel et de transit, tronçon commercial local, tronçon mixte);
- Qualité du paysage non harmonisée tout au long du tracé de la rue King Ouest;
- Secteur résidentiel au nord (quartier du Vieux-Nord).



Figure 11 : Vue sur le lac des Nations



Plan 4 : Secteur d'intervention de la rue King Ouest (année de référence : 2015)

— Secteur d'intervention

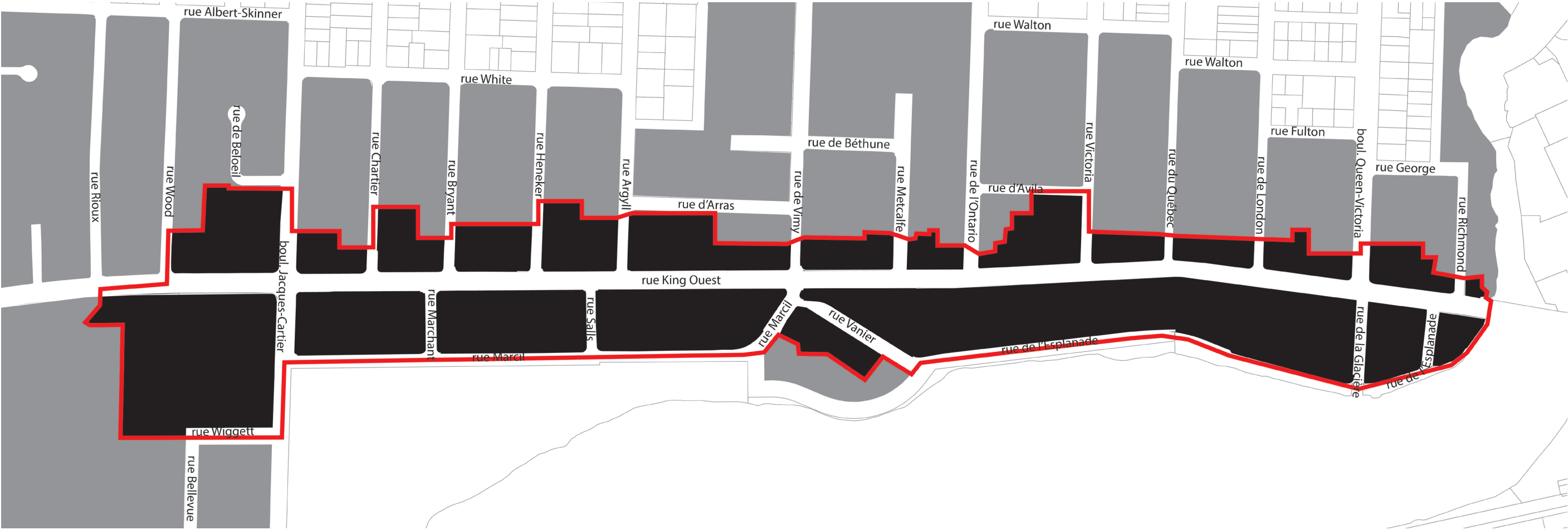
Trame parcellaire

- Dimensions de lots variables, non homogènes, voire hétéroclites;
- Présence de quelques lots transversants au sud;
- Adaptation des lots aux usages expliquerait la disparité du lotissement;
- Barrières physiques et visuelles entre la rue King Ouest et le lac des Nations, mais quelques percées visuelles à certains endroits et des accès physiques limités.



AECOM

Figure 13 : Orientation des terrains et implantation bâtie à l'intersection de la rue King Ouest et du boulevard Queen-Victoria



AECOM

Plan 6 : Trame parcellaire (année de référence : 2015)

Trame bâtie

- Disparité des volumétries et des gabarits de bâtiments;
- Implantations de bâtiments variables, parfois très près de la rue, mais bien souvent en recul de cette dernière;
- Tendance d'un front bâti sur rue en structure isolée;
- Tronçon à l'entrée du centre-ville présentant une trame bâtie plus uniforme (petits gabarits, implantations en front de rue);
- Peu ou pas de signature distinctive de l'artère commerciale;
- Constructions datant majoritairement d'avant les années 1950 pour le tronçon est (de la rue de Vimy au pont Montcalm);
- Constructions plus récentes de la rue de Vimy vers l'ouest;
- Détérioration ou mauvaise qualité du cadre bâti à certains endroits;
- Absence de mobilier urbain sur l'ensemble du parcours.



Ville de Sherbrooke

Figure 14 : Disparité des gabarits de bâtiments



Plan 7 : Trame bâtie (année de référence : 2015)

Bâtiments et secteurs d'intérêt

La partie est du secteur d'intervention se caractérise par une présence importante d'édifices à l'architecture notable, même si certains d'entre eux ont été partiellement transformés. Ce caractère architectural s'inscrit en continuité avec celui du quartier Vieux-Nord, au nord de la rue King Ouest.

Relever les édifices d'intérêt, autant ceux inscrits dans une aire de PIIA que ceux notables, permet de mieux cibler les faiblesses et les forces, mais surtout les opportunités de retrouver une

intégrité patrimoniale et architecturale en remettant à jour les éléments architecturaux intrinsèques. La bipolarité du secteur, connu à présent pour son architecture contemporaine à l'ouest (Cité du Parc) et son architecture patrimoniale du Vieux-Nord, à l'est, est un fait intéressant à noter et pourrait influencer sur les orientations des aménagements à prévoir.

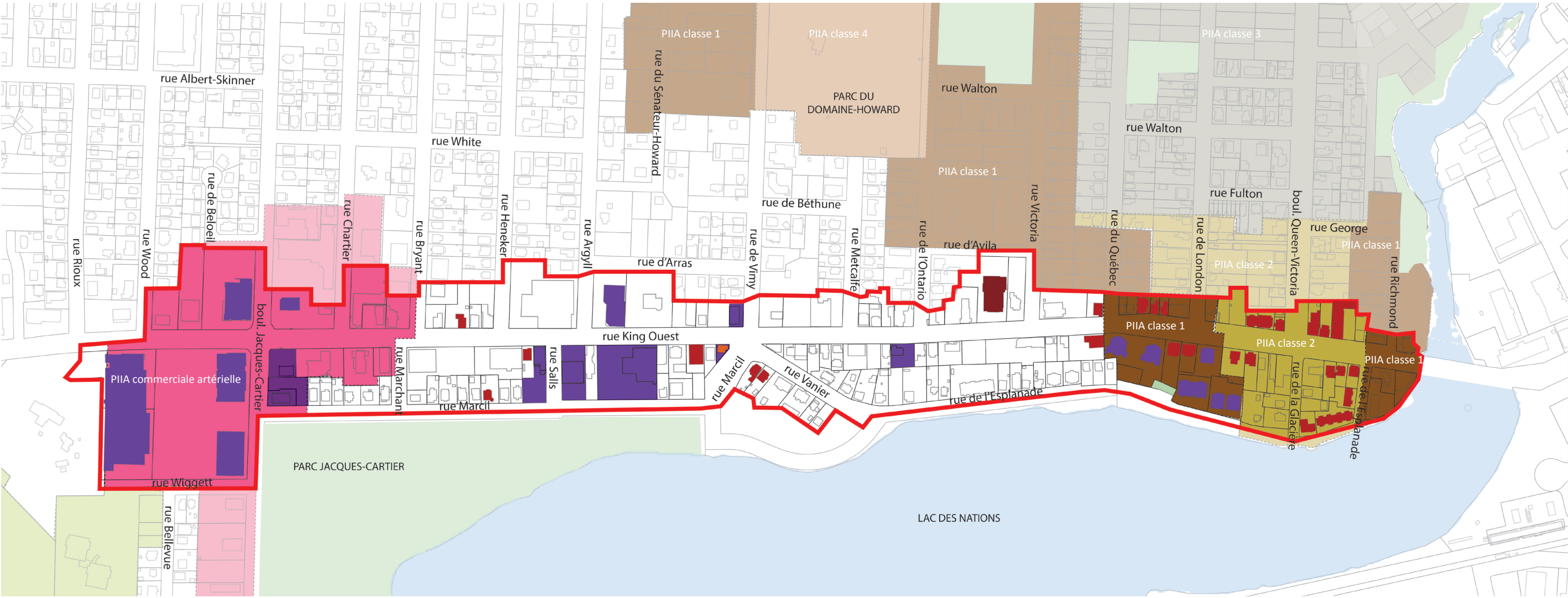
Les bâtiments récemment rénovés ou nouvellement construits (année de référence : 2015) ont complété le tableau

des caractéristiques bâties de ce plan pour mieux diriger les interventions à prioriser à court, moyen et long termes, en considérant les récents travaux et ne pas porter préjudice à la dynamisation commerciale de la rue.



AECOM

Figure 15 : Bâtiments à caractère patrimonial dans la partie est du secteur



Plan 8 : Bâtiments et secteurs d'intérêt (année de référence : 2015)

- PIIA - Aire commerciale artérielle
- PIIA - Aire patrimoniale classe 1 - Insertion
- PIIA - Aire patrimoniale classe 2 - Intégration intermédiaire
- PIIA - Aire patrimoniale classe 3 - Intégration supérieure
- PIIA - Aire patrimoniale classe 4 - À statut particulier

Édifice significatifÉdifice intéressantÉdifice intéressant rénové ou restauré (réf. : 2015)Édifice neuf ou rénové (réf. : 2015)

Analyse visuelle basée sur le maintien d'une cohérence architecturale et le peu d'altération des composantes architecturales de l'édifice

Aecom | révisé Ville

2.1.3.2 Mobilité

Cette section présente les principales caractéristiques du secteur du point de vue de la mobilité. Ainsi, les caractéristiques des axes routiers et les faits saillants de l'étude de circulation et de l'étude de stationnement sont présentés. La desserte en transport collectif et actif est également analysée ainsi que l'utilisation de l'emprise publique de la rue King Ouest aux endroits stratégiques.

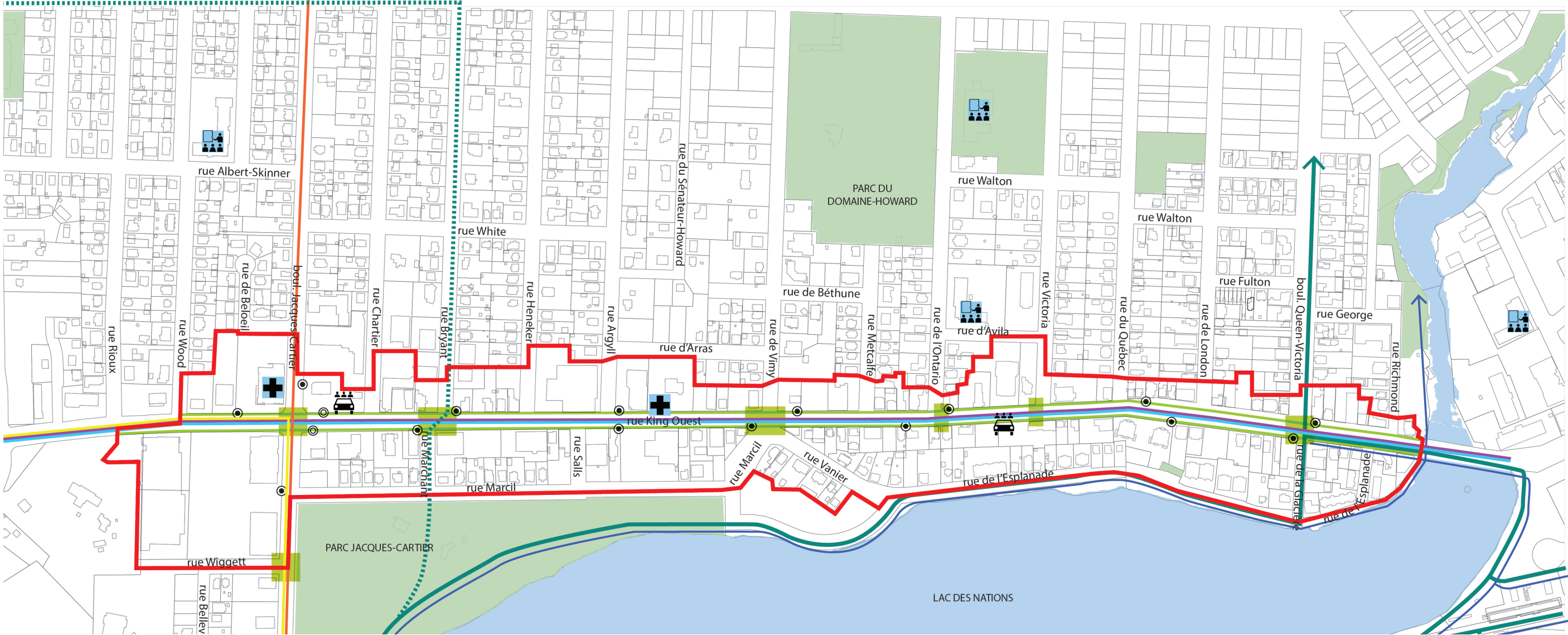
Axe routier et circulation

- Considéré comme une artère municipale avec plusieurs destinations clés;
- Axe de transit structurant de 1,5 km traversant la ville de Sherbrooke d'est en ouest et circulation dense;
- Voie de circulation favorisant les automobilistes (plus de 80 % de l'emprise est dédiée aux véhicules) sur la majorité du parcours de la rue King Ouest;
- Emprise dédiée à l'automobile moins importante pour le tronçon localisé à l'entrée du centre-ville, soit entre la rue du Québec et le pont Montcalm (60 %);
- Présence d'intersections structurantes croisant la rue King Ouest, dont le boulevard Jacques-Cartier, la rue de Vimy, le boulevard Queen-Victoria et l'entrée au centre-ville (pont Montcalm);
- Peu d'intersections avec des traverses piétonnes, soit les six intersections sur le tronçon de la rue King Ouest avec des feux de circulation.



Ville de Sherbrooke

Figure 16 : Intersection achalandée du boulevard Jacques-Cartier et de la rue King Ouest



AECOM | révisé Ville de Sherbrooke

Transport véhiculaire et stationnement sur rue

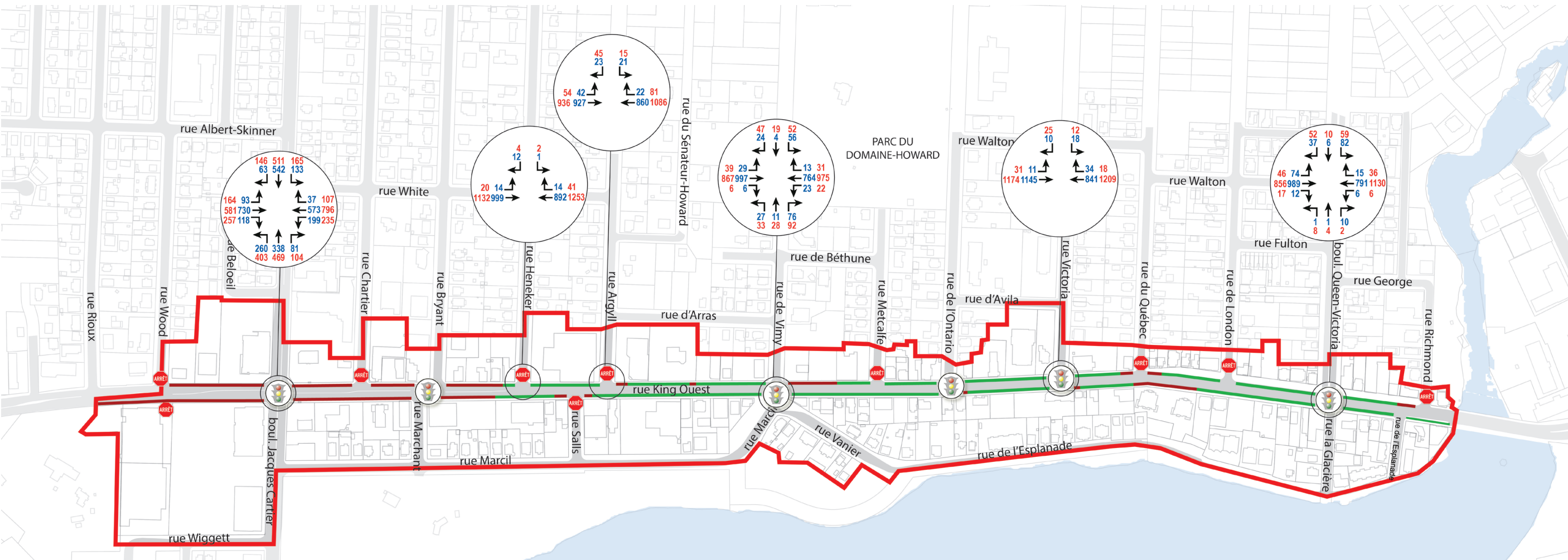
- Comptages de 2005-2013 pour six intersections;
- Intersection du boulevard Jacques-Cartier (2013) :
 - Près de 48 000 véhicules en 24 heures;
 - La Cité du Parc génère des débits supplémentaires;
 - L'heure de pointe du midi est plus achalandée que l'heure de pointe du matin (3 465 véhicules à l'heure comparativement à 3 167 véhicules à l'heure).

- Pour les autres intersections étudiées, l'achalandage varie entre 27 000 et 31 000 véhicules sur une période de 24 heures;
- Circulation est/ouest importante, en direction est en avant-midi et en direction ouest en après-midi;
- La rue de Vimy se situe au centre du tronçon, entre les boulevards Jacques-Cartier et Queen-Victoria, ce qui engendre des mouvements sur quatre directions à ce croisement;
- Le stationnement sur rue est permis sur la majeure partie de l'artère (environ 250 cases sont disponibles);
- Présence d'une zone de stationnement interdit à l'ouest de la rue Argyll qui correspond au tronçon avec le terre-plein central.



Ville de Sherbrooke

Figure 17 : Vue de la rue King Ouest en direction du centre-ville, au niveau de la rue de la Glacière



Plan 10 : Transport véhiculaire et stationnement sur rue (année de référence : 2015)

- Zone de stationnement permis (± 250 cases)
(60 min; 9 h-18 h lun-sam)
(60 min; 9 h-21 h jeu-ven)
- Zone de stationnement interdit
- Mouvement véhiculaire
- Gestion par panneaux d'arrêt
- Gestion par feux de circulation
- XX Véhicule/heure-pointe en avant-midi
- XX Véhicule/heure-pointe en après-midi

Stationnements sur rue

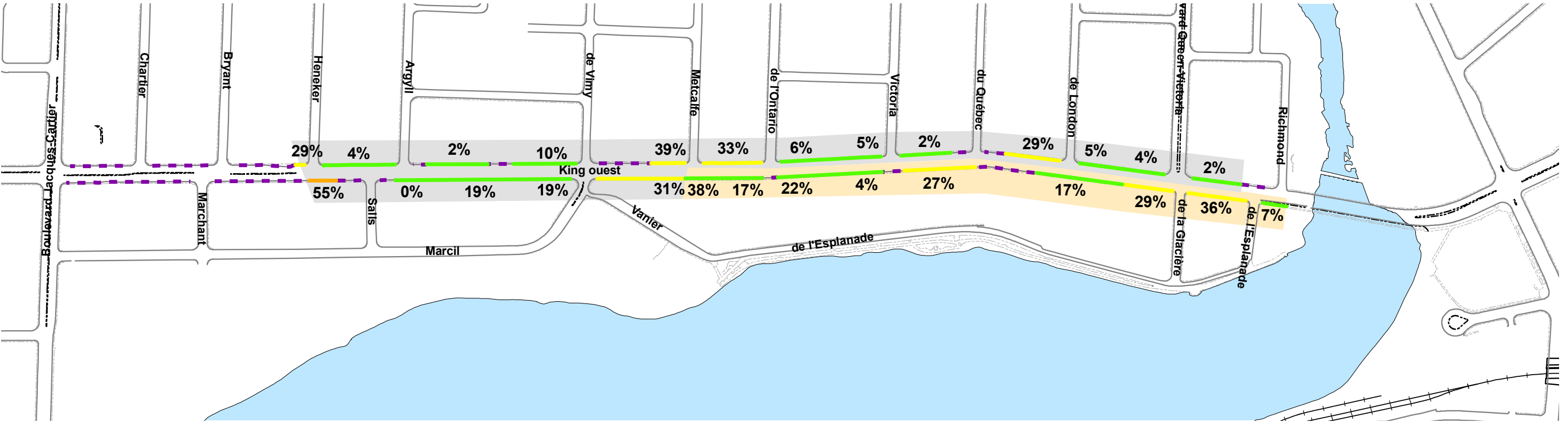
Une étude relative à l’occupation des espaces de stationnement sur rue dans le secteur, réalisée à l’été 2015, permet d’établir les constats suivants :

- De manière générale, le stationnement sur rue de la rue King Ouest demeure peu utilisé;
- La majorité des tronçons a un taux d’occupation variant entre 0 % et 50 %;
- Plusieurs zones, particulièrement du côté nord de la rue et à l’ouest de la rue de Vimy, ont un taux d’occupation très faible, inférieur à 25 %;
- Une seule zone présente un taux d’occupation se situant entre 51 % et 75 %. Toutefois, ce secteur étant d’assez courte distance, à proximité de la rue Salls, n’est pas suffisamment représentatif;
- Aucune zone n’est occupée à plus de 75 %;
- Les limitations relatives à la durée de stationnement (zone 20 minutes ou zone 60 minutes) ne semblent pas avoir d’impact sur le taux d’occupation des zones;

- La largeur restreinte de certaines zones dédiées au stationnement sur rue semble avoir un lien direct avec le faible taux d’occupation des zones.



Figure 18 : Stationnement sur rue à proximité de la rue de l’Ontario



Plan 11 : Occupation des espaces de stationnement sur rue (année de référence : 2015)

Légende :

- de 0% à 25% d'occupation
- de 26% à 50% d'occupation
- de 51% à 75% d'occupation
- de 76% à 100% d'occupation
- limites de l'étude
- zone interdite

- zone de stationnement 60 min
9 h - 18 h
LUN - SAM
9 h - 21 h
JEU - VEND

- zone de stationnement 20 min
1er NOV - 1er MAI
Stationnement interdit
1 er MAI - 1er OCT

Échelle :
Date : 2015-07-06

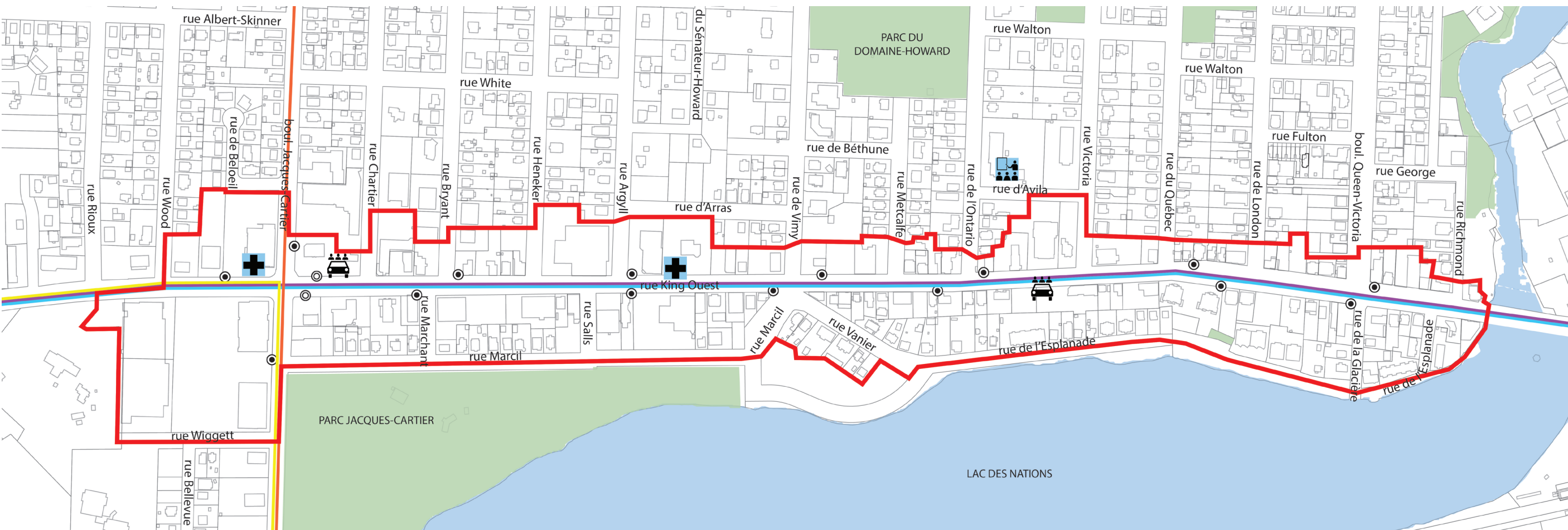
Transport collectif

- Quatre parcours pour la desserte en transport collectif circulent le long de la rue King Ouest et du boulevard Jacques-Cartier;
- Divers arrêts d'autobus le long des parcours. Les lignes qui empruntent la rue King Ouest et une de celle localisée sur le boulevard Jacques-Cartier donnent accès au centre-ville, au Carrefour de l'Estrie et au secteur est (Cégep de Sherbrooke, CHUS Hôtel-Dieu). La ligne 16 donne accès au campus de l'Université de Sherbrooke;
- La fréquence des passages est variable : les lignes 3 et 16 passent aux 15 minutes aux heures de pointe et aux 30 minutes en dehors des heures de pointe; la ligne 1 passe aux 30 minutes aux heures de pointe et à chaque heure en dehors des heures de pointe; alors que la ligne 55 passe une fois par heure, entre 8 h et 18 h;
- Très peu d'arrêts d'autobus avec abribus (deux arrêts seulement);
- Présence de deux points de service Communauto.



Ville de Sherbrooke

Figure 19 : Abribus sur la rue King Ouest à proximité du boulevard Jacques-Cartier



Plan 12 : Transport en commun (année de référence : 2015)

- Ligne d'autobus (1,3)
- Ligne d'autobus (55,16)
- Arrêt d'autobus
- Arrêt d'autobus avec abribus
- 🚗 Station Communauto
- 🎒 Établissement scolaire
- 🏥 Établissement de santé



AECOM

- Présence de parcours actifs (réseau cyclable et sentier pédestre) desservant principalement les attraits structurants comme le lac des Nations et le parc Jacques-Cartier;
- Manque de liens pédestres nord-sud (ex. : escaliers) entre la rue King Ouest et le parc Jacques-Cartier ou le lac des Nations, et ce, principalement en raison de la falaise qui crée une barrière physique;
- Manque de liens cyclables nord-sud entre le boulevard de Portland et le parc Jacques-Cartier. Toutefois, le lien cyclable nord-sud des rues Bryant et Marchant, concrétisé en 2017, a permis d'atténuer cette situation;
- Trottoirs bien souvent de largeur restreinte, adjacents aux voies de circulation véhiculaire et peu confortables le long de la rue King Ouest;

- [illegible]



 Lien cyclable existant
  Lien cyclable projeté
 Sentier pédestre riverain
  Trottoir sur la rue King Ouest

- Intersection avec traverses piétonnes
- 205 Nombre de piétons qui traversent durant les heures de pointe

Configuration de l'emprise publique

L'emprise publique qui s'établit à environ 25 m de large, varie grandement le long de la rue King Ouest en fonction des secteurs traversés. L'emprise minimale est de 22 m en général et augmente jusqu'à plus de 30 m à certains endroits. Des coupes ont été réalisées pour quatre sections types, et ce, afin de mieux comprendre l'occupation de l'espace public.



Figure 20 : Traverse piétonne et lien visuel sur le lac des Nations



Figure 21 : Vue sur le lac des Nations depuis le parc Jacques-Cartier

Ville de Sherbrooke



Plan 17 : Plan de localisation des coupes (année de référence : 2015)

AECOM

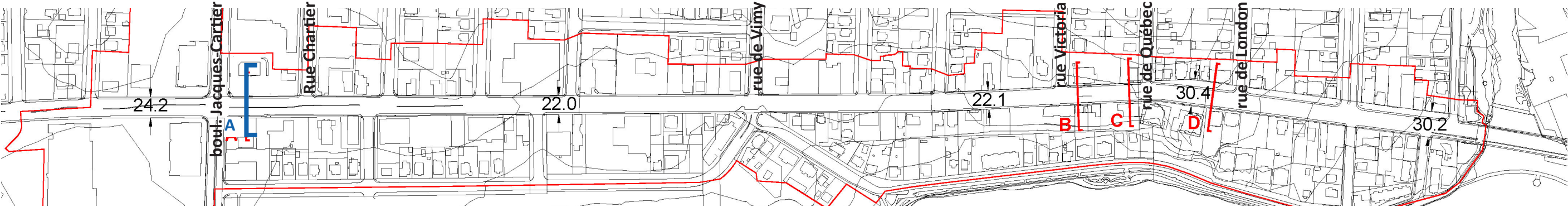
À proximité du boulevard Jacques-Cartier

- À la hauteur du boulevard Jacques-Cartier, l’emprise publique de la rue King Ouest s’établit à 25,2 m;
- Elle est majoritairement occupée par deux voies de circulation dans chaque direction et par une voie de virage à droite du côté nord. Ces voies de circulation sont séparées par un terre-plein central bétonné avec éclairage double. Les voies de circulation ont une largeur variant entre 3,5 m et 4,6 m;
- Les trottoirs, localisés directement de part et d’autre des voies de circulation, ont une largeur de 1,5 m (ce qui est la largeur minimale);
- Du côté sud, des poteaux électriques sont implantés à la limite entre le trottoir et la chaussée, ce qui restreint davantage la circulation piétonne;
- Des espaces résiduels sont présents des deux côtés de l’artère. La partie résiduelle au sud, d’une largeur plus significative (1,7 m), n’est pas aménagée à des fins publiques mais s’inscrit plutôt en continuité avec l’espace privé riverain;
- Seulement deux des cinq arrêts d’autobus existants comptent des abribus.

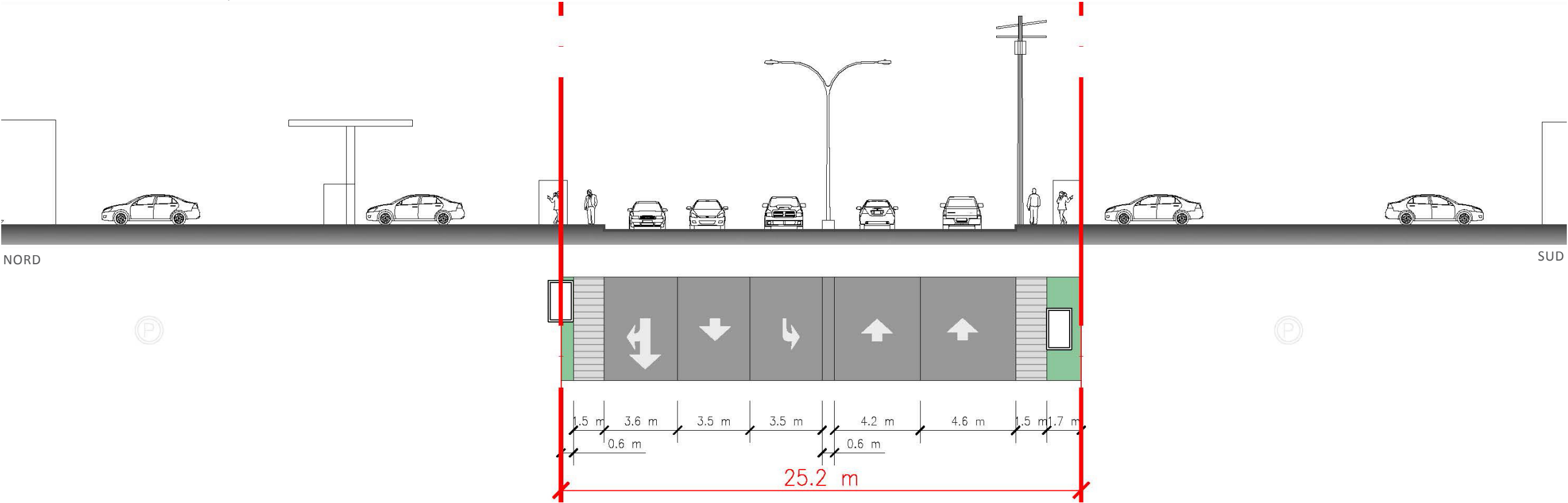


Figure 22 : Aménagements publics de la rue King Ouest à proximité du boulevard Jacques-Cartier

Ville de Sherbrooke



Plan 15 : Plan de localisation de la coupe A



AECOM I révisé Ville de Sherbrooke

Figure 23 : Coupe A - À proximité du boulevard Jacques-Cartier

Près de 80 % de l’occupation actuelle de l’emprise publique est dédiée aux véhicules - Coupe A

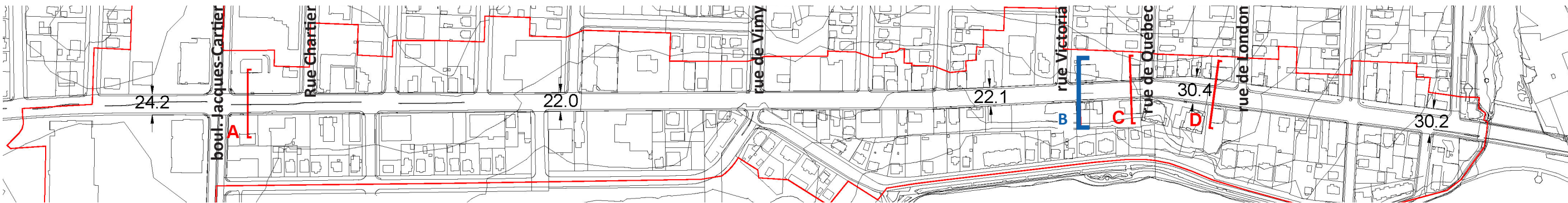
À proximité de la rue Victoria

- L'emprise publique de la rue King Ouest est de 22,6 m à la hauteur de la rue Victoria;
- Deux voies de circulation de 3,5 m sont présentes par direction, celles-ci étant séparées par un marquage au sol (double ligne jaune);
- Des stationnements sur rue d'une largeur de 2,1 m se trouvent de chaque côté de la rue (ne respectent pas la norme de 2,5 m). Ils demeurent peu utilisés par les usagers;
- Des trottoirs sont implantés directement de part et d'autre des voies de circulation de la rue King Ouest. Du côté nord, le trottoir a une largeur de 1,6 m, alors que du côté sud, la largeur est de 1,9 m. Toutefois, les poteaux électriques sont implantés à même ce trottoir, ce qui nuit aux déplacements piétons;
- L'emprise est occupée majoritairement par les voies de circulation automobile, laissant un espace résiduel minimal de 0,9 m du côté nord (la topographie peut expliquer cette configuration) et aucun espace résiduel du côté sud;
- Les poteaux électriques sont très présents du côté sud, et ce, jusqu'à la rue du Québec;
- Les six arrêts d'autobus existants ne comptent pas d'abribus.



Ville de Sherbrooke

Figure 24 : Aménagements publics de la rue King Ouest à proximité de la rue Victoria



Plan 16: Plan de localisation de la coupe B

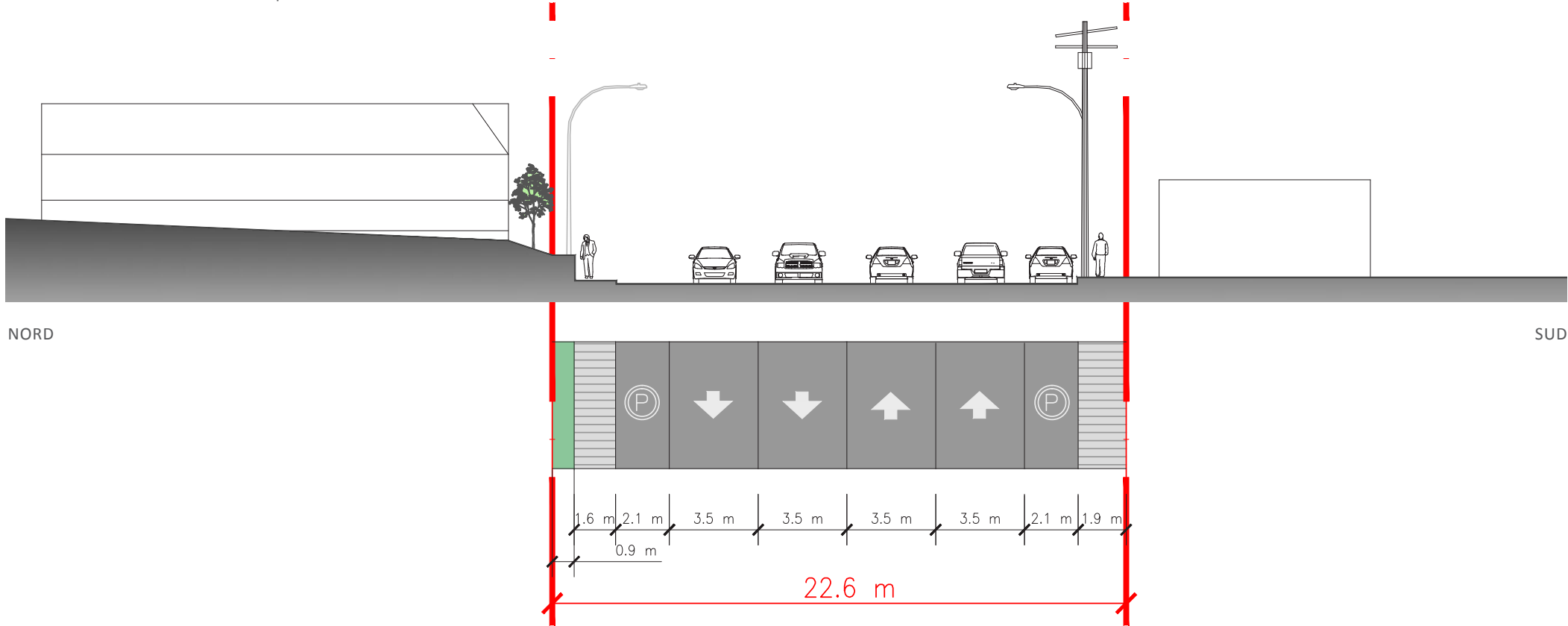


Figure 25 : Coupe B - À proximité de la rue Victoria

Près de 80,5 % de l'occupation actuelle de l'emprise publique est dédiée aux véhicules - Coupe B

À proximité de la rue du Québec

- L'emprise publique de la rue King Ouest, à la hauteur de la rue du Québec, est la plus étroite de l'ensemble du secteur d'intervention, soit 21,9 m;
- La configuration des voies de circulation, du stationnement sur rue et des trottoirs est généralement comparable à ce que l'on retrouve au niveau de la rue Victoria. Seule exception, le trottoir du côté nord est un peu plus large (1,8 m) et celui du côté sud, un peu plus étroit (1,8 m) que ce que l'on retrouve au niveau de la rue Victoria;
- Du côté sud, les poteaux électriques sont implantés à la limite entre le trottoir de 1,8 m et l'aire de stationnement sur rue de 2,1 m, ce qui contribue à réduire encore plus l'espace de ces derniers;
- Aucune emprise résiduelle n'est disponible à cet endroit.

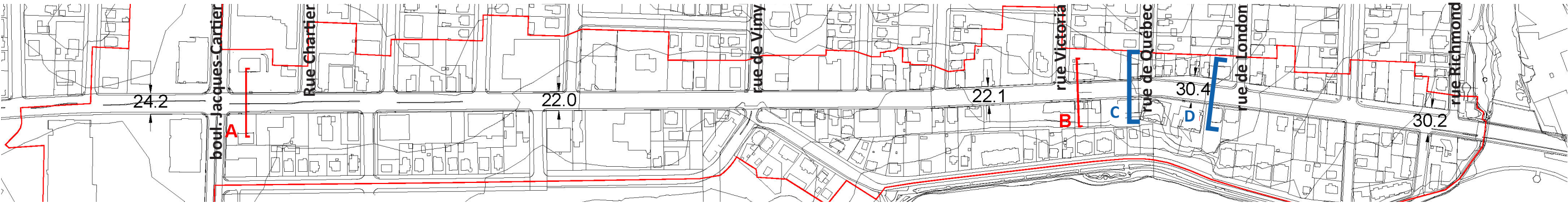
À proximité de la rue de London

- Cette section de la rue King Ouest présente l'emprise publique la plus importante, soit 30,5 m;
- La configuration routière est similaire à celle observée sur les autres tronçons, soit deux voies de circulation de 3,5 m par direction séparées par une double ligne jaune. Une voie de stationnement de 2,1 m est présente, tant du côté nord que sud (ne respecte pas la norme de 2,5 m);
- Les trottoirs, localisés des deux côtés de l'artère, ont une largeur supérieure (2,0 m du côté nord et 1,8 m du côté sud);
- Une emprise résiduelle est disponible des deux côtés de l'artère. Du côté sud, celle-ci a une largeur de 1,1 m alors que du côté nord, l'emprise résiduelle est significative, sa largeur étant de 7,3 m;
- Les poteaux électriques sont implantés du côté nord de la rue King Ouest, à même l'emprise résiduelle;

- Sur ce tronçon de la rue King Ouest, les bâtiments situés du côté nord bénéficient d'un important recul face à la rue en raison des escaliers et paliers nécessaires à l'accès aux bâtiments compte tenu de la topographie.

À proximité de la rue Richmond

- L'emprise publique de la rue King Ouest, à la hauteur de la rue Richmond est de 30,2 m;
- Deux voies de circulation de 3,5 m par direction séparées par une double ligne jaune sont présentes;
- Une voie de stationnement de 2,1 m est présente du côté nord (ne respecte pas la norme de 2,5 m);
- Une piste cyclable bidirectionnelle de 2,6 m, séparée par une bordure de béton de la voie de circulation véhiculaire, est présente du côté sud. Toutefois, le stationnement sur rue y est aussi autorisé;
- Les trottoirs, les emprises résiduelles et les poteaux électriques sont similaires à ceux observés sur le tronçon à proximité de la rue de London.



Plan 17 : Plan de localisation des coupes C et D

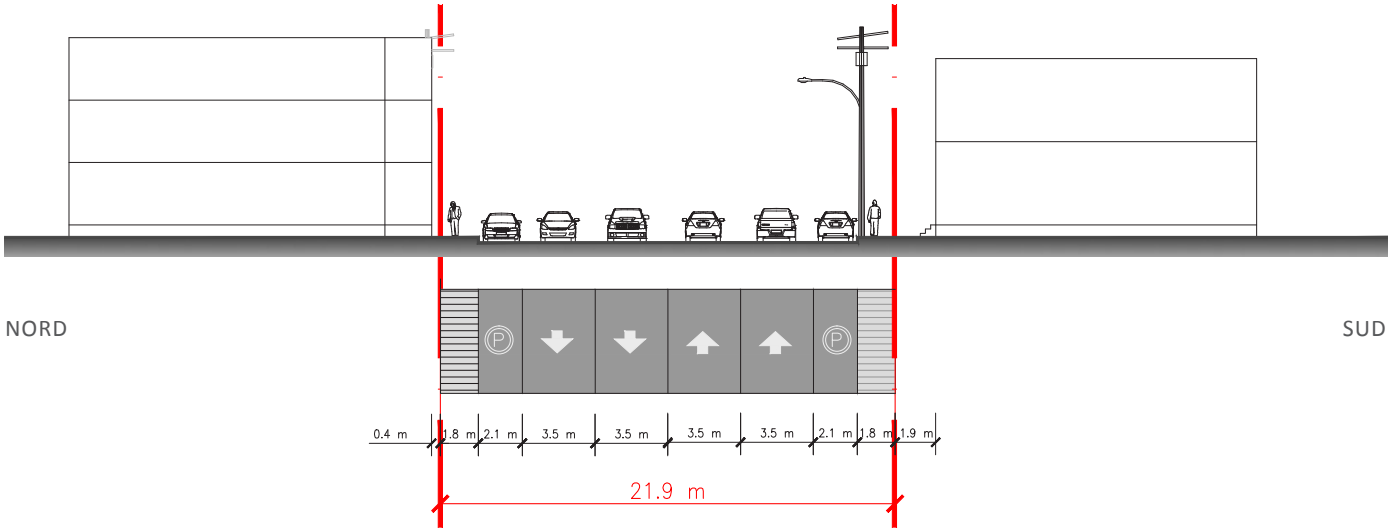


Figure 26 : Coupe C - À proximité de la rue du Québec

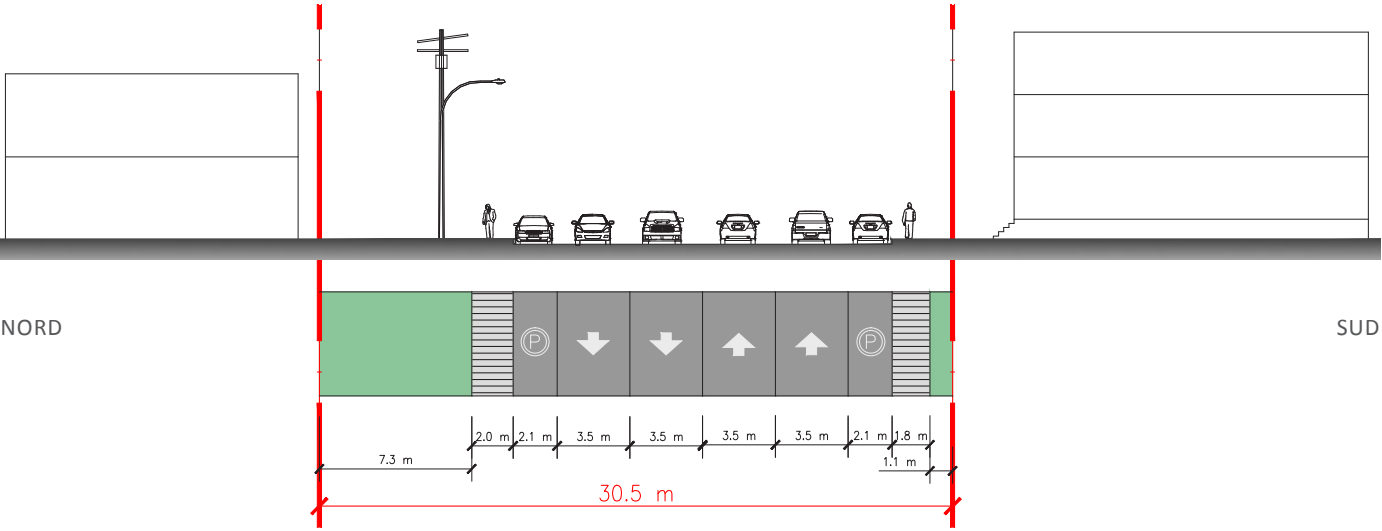


Figure 27 : Coupe D - À proximité de la rue de London

60 % à 83 % de l'occupation actuelle de l'emprise publique est dédiée aux véhicules - Coupes C et D

2.1.3.3 Mixité et viabilité économique

Pour l'analyse des données socioéconomiques, les limites des aires de diffusion du recensement de 2011 de Statistique Canada ont été utilisées. Ces limites vont globalement, d'est en ouest, du boulevard Jacques-Cartier à la rivière Saint-François et, du nord au sud, du boulevard de Portland à la rivière Magog.

Pour mesurer la viabilité économique, deux intrants ont été considérés. D'abord, l'année de construction des immeubles qui indique l'ancienneté du cadre bâti et les secteurs de plus faible et plus fort dynamisme. La valeur foncière des immeubles (terrains et bâtiments) a été prise en compte. Le ratio de cette valeur au mètre carré permet de saisir la performance de chacun des immeubles faisant front à la rue King Ouest.

Bref portrait de la population

- En 2011, la population des aires de diffusion du recensement de 2011 de Statistique Canada comptait pour environ 8 % de la population totale de l'arrondissement de Jacques-Cartier;
- La variation de la population est en deçà de celle de l'arrondissement et de la ville de Sherbrooke, celle-ci étant demeurée presque stable sur cinq ans;
- La proportion des jeunes de 0-14 ans se situe en dessous des proportions observées pour l'arrondissement et la ville;
- Le pourcentage de personnes âgées de 25 à 54 ans est plus élevé que celui de l'arrondissement et de la ville;
- Les 65 ans et plus sont proportionnellement moins nombreux dans les aires de diffusion du recensement de 2011 de Statistique Canada que dans l'arrondissement de Jacques-Cartier, mais leur poids est équivalent à celui observé à l'échelle municipale;
- Le taux de scolarisation universitaire est grandement inférieur à celui observé pour la ville;
- Le taux d'utilisation du transport collectif est faible;
- Étonnamment, le revenu total moyen des ménages est également plus faible que la moyenne municipale.

Bref portrait du cadre bâti

- Les logements des aires de diffusion du recensement de 2011 de Statistique Canada représentent 9,5 % du cadre bâti résidentiel de l'arrondissement;
- La valeur moyenne des logements est légèrement plus élevée que celle enregistrée pour la ville de Sherbrooke;
- Présence marquée de logements multifamiliaux, particulièrement les duplex et les immeubles de moins de cinq étages (près de 73 % du total);
- La proportion de propriétaires est grandement inférieure à celle observée à l'échelle municipale;
- Les logements construits avant 1960 comptent pour plus de 64 % de l'ensemble des logements, ce qui est largement supérieur à la moyenne sherbrookoise, qui s'établit à 23 %;
- À l'inverse, les limites des aires de diffusion du recensement de 2011 de Statistique Canada compte très peu de bâtiments plus récents (constructions ultérieures à 1990).

	SECTEUR D'INTERVENTION ET SON AIRE D'INFLUENCE (AIRE D'ÉTUDE)		ARRONDISSEMENT DE JACQUES-CARTIER		VILLE DE SHERBROOKE	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Portrait de la population						
Population 2011	2 699	-	32 845	-	154 601	-
Population 2006	2 678	-	31 125	-	147 427	-
Variation population 2006-2011	-	0,8	-	5,5	-	4,9
0-14 ans	300	11,2	4 070	12,4	24 245	15,7
25-54 ans	1 135	42,2	12 160	37,0	62 220	40,2
65 ans et plus	470	17,5	7 545	23,0	25 190	16,3
Nombre moyen de personnes par ménage	1,8	-	2	-	2,1	-
Scolarité universitaire	700	30,0	nd	nd	55 750	44,2
Revenu total moyen des ménages	52 662 \$	-	nd	-	57 859 \$	-
Utilisation du transport en commun (population occupée totale âgée de 15 ans et plus)	35	2,9	nd	nd	3 630	5,2

Tableau 1 : Portrait de la population (source : Recensement de 2011 de Statistique Canada)

	SECTEUR D'INTERVENTION ET SON AIRE D'INFLUENCE (AIRE D'ÉTUDE)		ARRONDISSEMENT DE JACQUES-CARTIER		VILLE DE SHERBROOKE	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Portrait du cadre bâti						
Nombre total de logements	1 525	-	16 030	-	70 570	-
Valeur moyenne des logements	257 331 \$	-	nd	-	212 463	-
Logement unifamilial	380	24,7	5 710	35,8	32 530	46,1
Duplex et immeuble de moins de 5 étages	1 005	72,6	9 185	57,3	35 920	50,9
Immeuble de 5 étages et plus	155	11,2	1 100	6,9	2 115	3,0
Logement possédé (nombre de ménages propriétaires)	425	28,0	nd	nd	35 610	50,5
Construction antérieure à 1960	980	64,3	nd	nd	16 220	23,0
Construction entre 1960 et 1990	455	29,8	-	-	34 630	49,1
Construction ultérieure à 1990	25	1,6	nd	nd	19 720	37,9

Tableau 2 : Portrait du cadre bâti (source : Recensement de 2011 de Statistique Canada)

AECOM

AECOM

Offre en commerces et services

- En novembre 2014, plus de 200 commerces et services sont répartis le long du tronçon à l'étude;
- Les typologies les plus fréquentes sont les commerces et services semi-courants (68 établissements) et les commerces et services réfléchis (60 établissements), comptant à eux seuls pour plus de 60 % du total;
- En fonction des barèmes établis par la Fondation Rues principales, en 2014, l'offre en matière de restauration, de divertissement et de commerces et services semi-courants est équilibrée (source : Fondation Rues principales, Fiche-conseil numéro 12 : La composition commerciale idéale);
- Toujours selon ces mêmes critères, l'offre est légèrement sous-représentée pour les commerces et services réfléchis et légèrement surreprésentée pour les commerces et les services courants;
- En matière d'achats semi-courants, la proportion des services est largement supérieure aux cibles proposées par la Fondation Rues principales;
- De plus, il y a une sous-représentation des commerces (23 %) par rapport à la composition commerciale idéale (entre 40 % et 46 %);
- À l'inverse, la proportion occupée par les services (58 %) est largement supérieure aux cibles proposées (entre 34 % et 44 %);
- La place occupée par les commerces de restauration et de divertissement est adéquate.

En plus de ces commerces et services, 11 adresses sont regroupées sous la catégorie « Institutions et services publics » (ex. : organisme d'action sociale, organisme religieux, école de danse ou de musique, administration publique provinciale ou fédérale). Celles-ci n'ont pas été incluses dans l'inventaire étant donné les fonctions qui y prennent place.

Typologie	Nombre	Diversité relative (%)	Diversité idéale (Rues principales)	Constats
ACHATS COURANTS	37	18 %	Entre 10 % et 15 %	+
Commerces	18	49 %	66 %	-
Services	19	51 %	34 %	+
ACHATS SEMI-COURANTS	68	33 %	Entre 29 % et 34 %	-
Commerces	13	19 %	65 %	--
Services	55	81 %	35 %	++
ACHATS RÉFLÉCHIS	60	29 %	Entre 33 % et 42 %	-
Commerces	16	27 %	35 %	-
Services	44	73 %	65 %	+
RESTAURATION ET DIVERTISSEMENT	39	19 %	Entre 16 % et 21 %	=
TOTAL	204	100 %	100 %	

Tableau 3 : Répartition par typologies commerciales (Source : Commerce Sherbrooke, novembre 2014)

- = Équilibré

- Légèrement sous-représenté

-- Largement sous-représenté
- + Légèrement surreprésenté

++ Largement surreprésenté

Catégorie	Nombre	Diversité relative (%)	Diversité idéale (%)	Constats
Commerces courants	18	9 %	s. o.	s. o.
Commerces semi-courants	13	6 %	s. o.	s. o.
Commerces réfléchis	16	8 %	s. o.	s. o.
TOTAL COMMERCES	47	23 %	Entre 40 % et 46 %	--
Services courants	19	9 %	s. o.	s. o.
Services semi-courants	55	27 %	s. o.	s. o.
Services réfléchis	44	22 %	s. o.	s. o.
TOTAL SERVICES	118	58 %	Entre 34 % et 44 %	++
RESTAURATION ET DIVERTISSEMENT	39	19 %	Entre 16 % et 21 %	=
TOTAL	204	100 %	100 %	

Tableau 4 : Répartition par catégories commerciales (Source : Commerce Sherbrooke, novembre 2014)

- = Équilibré

- Légèrement sous-représenté

-- Largement sous-représenté
- + Légèrement surreprésenté

++ Largement surreprésenté

Achats semi-courants

Biens ou services que le consommateur achète fréquemment mais non sur impulsion, il préfère magasiner, avoir du choix, comparer. Ce type d'achats crée de l'achalandage piétonnier et favorise le lèche-vitrine. Un environnement propice à la marche favorise l'implantation de ce type de commerces et services (ex. : magasins de vêtements, de chaussures, cordonniers, magasins de cd et dvd, salons de coiffure et d'esthétique, quincailleries).

Restauration et divertissement

Biens et services consommés sur place. Ce type de commerces et services crée de l'achalandage et de l'animation sur la trame commerciale (ex. : restaurants, bars, clubs sportifs, salons de quilles).

Achats courants

Biens ou services que le consommateur a l'habitude d'acheter fréquemment, rapidement et avec un minimum d'effort. Ce type de commerces et services a pour effet de créer de l'achalandage sur la trame commerciale (ex. : magasins d'alimentation, pharmacies, stations d'essence, dépanneurs, institutions bancaires, clubs vidéo).

Achats réfléchis

Biens ou services que le consommateur achète peu fréquemment et qui nécessitent généralement un investissement plus important. Pour ces raisons, le consommateur a l'habitude de comparer les produits ou services selon certains critères tels que la qualité, le prix, l'aspect pratique et le style. La distance à parcourir importe moins dans ce genre d'achats (ex. : animaleries, magasins d'articles de sport, magasins de meubles, de matériel informatique, bijouteries).

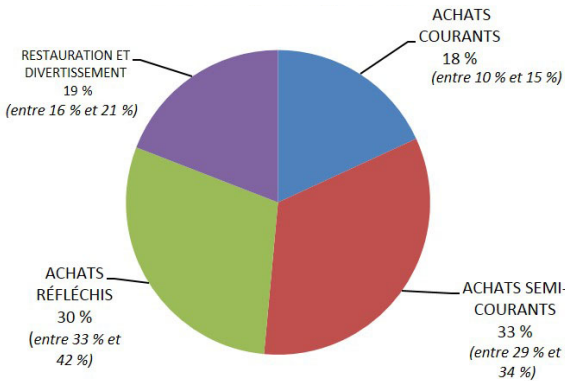


Figure 28 : Répartition commerciale par typologies

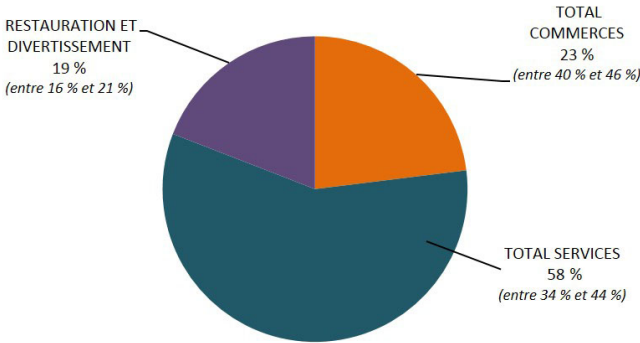


Figure 29 : Répartition commerciale par catégories

Utilisation du sol (référence : mai 2013)

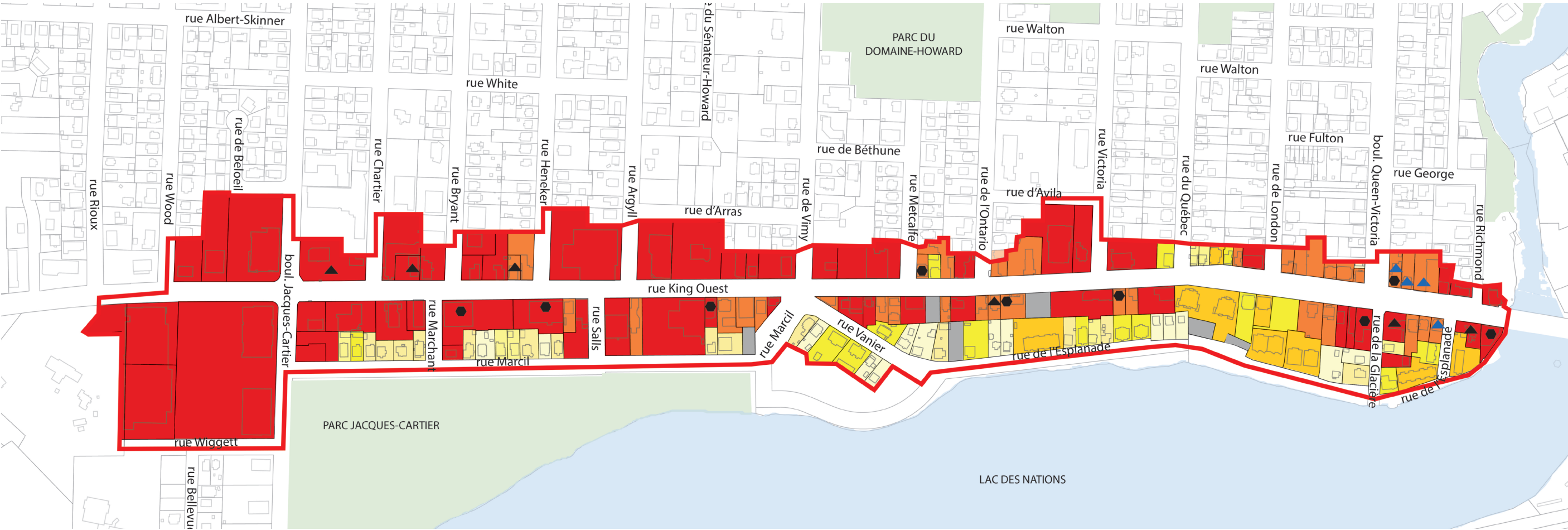
- Dominance commerciale sur l'ensemble de l'artère de la rue King Ouest;
- Dominance résidentielle ou mixte à l'est et au sud de la rue King Ouest;
- Présence de certains usages liés à l'automobile;
- Quelques usages incompatibles ne contribuent pas à créer une bonne ambiance de rue;
- Plus de bureaux vers l'ouest (à proximité du boulevard Jacques-Cartier).

Terrains vacants ou sous-utilisés

- Peu ou pas de terrains non construits, à part les aires de stationnement;
- Certains espaces résiduels non aménagés sont présents à même les propriétés privées;
- Faible présence de végétation et de plantations sur les domaines public et privé.



Figure 30 : Mixité des usages



Plan 18 : Utilisation du sol (usages) (référence : mai 2013)

- | | | |
|----------------------------------|---|------------------------------------|
| ■ Commerciale | ■ Résidentielle (multifamiliale : 4 à 8 unités) | ▲ Type de commerce peu compatible |
| ■ Mixte | ■ Résidentielle (multifamiliale : 8 unités et plus) | ● Local vacant en date de mai 2013 |
| ■ Résidentielle (unifamiliale) | ■ Terrain vacant | |
| ■ Résidentielle (duplex/triplex) | ▲ Usage lié à l'automobile | |

Valeur foncière des immeubles

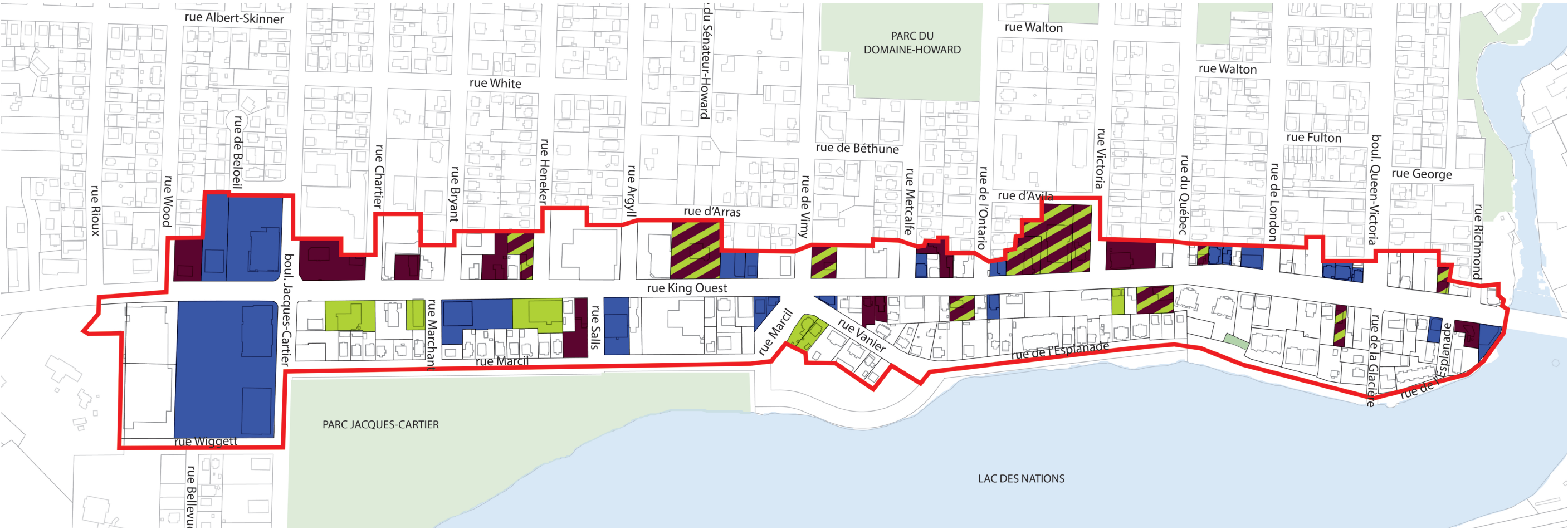
Les données de la valeur foncière analysées en 2015 démontrent que le cadre bâti de la rue King Ouest requiert certaines mesures de rénovation ou de requalification afin de rehausser la valeur économique des propriétés (près de 40 % des immeubles ont une valeur foncière inférieure à 500 \$/m²) :

- Fait non négligeable, 18 immeubles, soit près de 20 % des immeubles analysés, affichent une valeur foncière du bâtiment inférieure à la valeur du terrain;
- Plusieurs de ces immeubles affichent d’ailleurs une valeur foncière totale de moins de 350 \$/m², soit les plus faibles valeurs observées le long de l’artère commerciale;

- La majorité des valeurs foncières des immeubles se situe entre 350 \$/m² et 800 \$/m² (immeubles laissés en blanc sur le plan);
- De l’ensemble des immeubles analysés, 20 affichent des valeurs foncières supérieures à 800 \$/m², dont huit dépassant plus de 1 000 \$/m².

Valeur foncière/m²	Nombre d'immeubles	Proportion (%)		
Inférieur à 350 \$	17	19 %	19 %	37 %
Entre 350 \$ et 500 \$	16	18 %	58 %	
Entre 500 \$ et 800 \$	35	40 %		63 %
Plus de 800 \$	20	23 %	23 %	

Tableau 5 : Répartition de la valeur foncière des immeubles de la rue King Ouest au mètre carré (référence : 2015)



Plan 20 : Valeur foncière au mètre carré (référence : 2015)

- Valeur du bâtiment < valeur du terrain
- Valeur de l'immeuble < 350 \$/m²
- Valeur de l'immeuble entre 350 \$/m² et 800 \$/m²
- Valeur de l'immeuble > 800 \$/m²

2.1.3.4 Environnement et paysages

Ce critère vise à observer les interventions ou les aménagements qui ont été réalisés dans le secteur d'étude, notamment afin de valoriser les espaces et les composantes naturelles du secteur et de minimiser l'impact écologique. La qualité des paysages est également un élément observé.

Topographie et zones de glissement de terrain

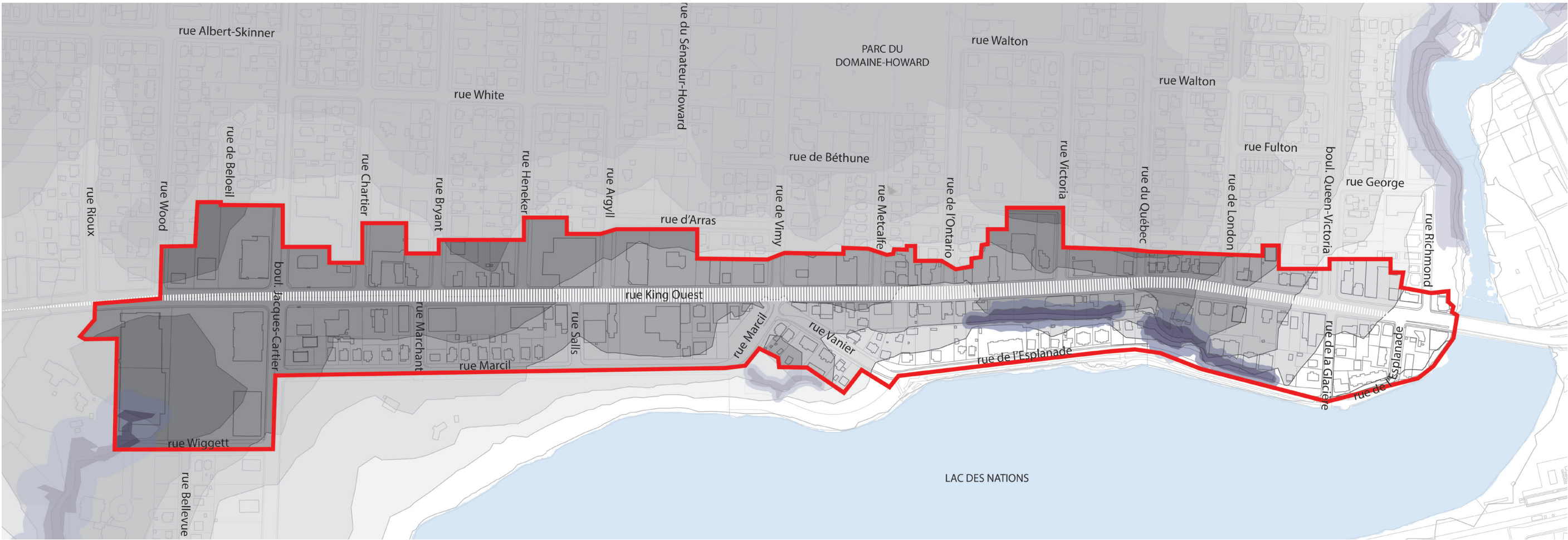
- Présence de zones de glissement de terrain. Deux de celles-ci sont localisées dans la partie est du secteur d'intervention (entre la rue King Ouest et la rue de l'Esplanade); l'une se trouve dans la partie centrale, au sud de la rue de Vimy et la dernière se trouve dans la partie ouest, à proximité de la rue Wiggett;
- Ces zones demeurent majoritairement non construites;

- Toutefois, plusieurs bâtiments sont implantés dans l'aire de protection qui borde les zones de glissement de terrain, où des normes s'appliquent en fonction de la réglementation adoptée par la Ville de Sherbrooke (Règlement n° 986);
- Les courbes de niveau démontrent d'importants dénivelés, du nord vers le sud et de l'ouest vers l'est, particulièrement dans la partie est du secteur, ce qui explique la présence de nombreux murets et de certains escaliers sur les propriétés riveraines;
- Présence d'un escalier public localisé derrière le bâtiment de la Caisse Desjardins (servitude publique) qui est peu accessible et qui culmine sur une propriété privée résidentielle.

Paysage et espaces naturels

- Domaine public de la rue King Ouest non végétalisé;
- Fils électriques très présents dans le paysage;
- Quelques arbres matures présents sur les terrains privés;
- Arrière-plans parfois végétalisés, du côté nord comme du côté sud;
- Principales percées visuelles vers le lac des Nations, le parc Jacques-Cartier et le mont Bellevue, via les rues transversales dont Marchant, Salls, Marcil, Vanier, de la Glacière et de l'Esplanade;
- Interstices entre certains bâtiments permettant des vues et des accès informels vers le lac des Nations;
- Point culminant d'intérêt à proximité du restaurant OMG : grande ouverture visuelle sur le lac mettant en lien un édifice à l'architecture dominante et un paysage vert et bleu;

- Aboutissement pentu des rues transversales nord vers la rue King Ouest.



- Zone de glissement de terrain, incluant l'aire de protection
- Courbes de niveau

2.1.4. Diagnostic

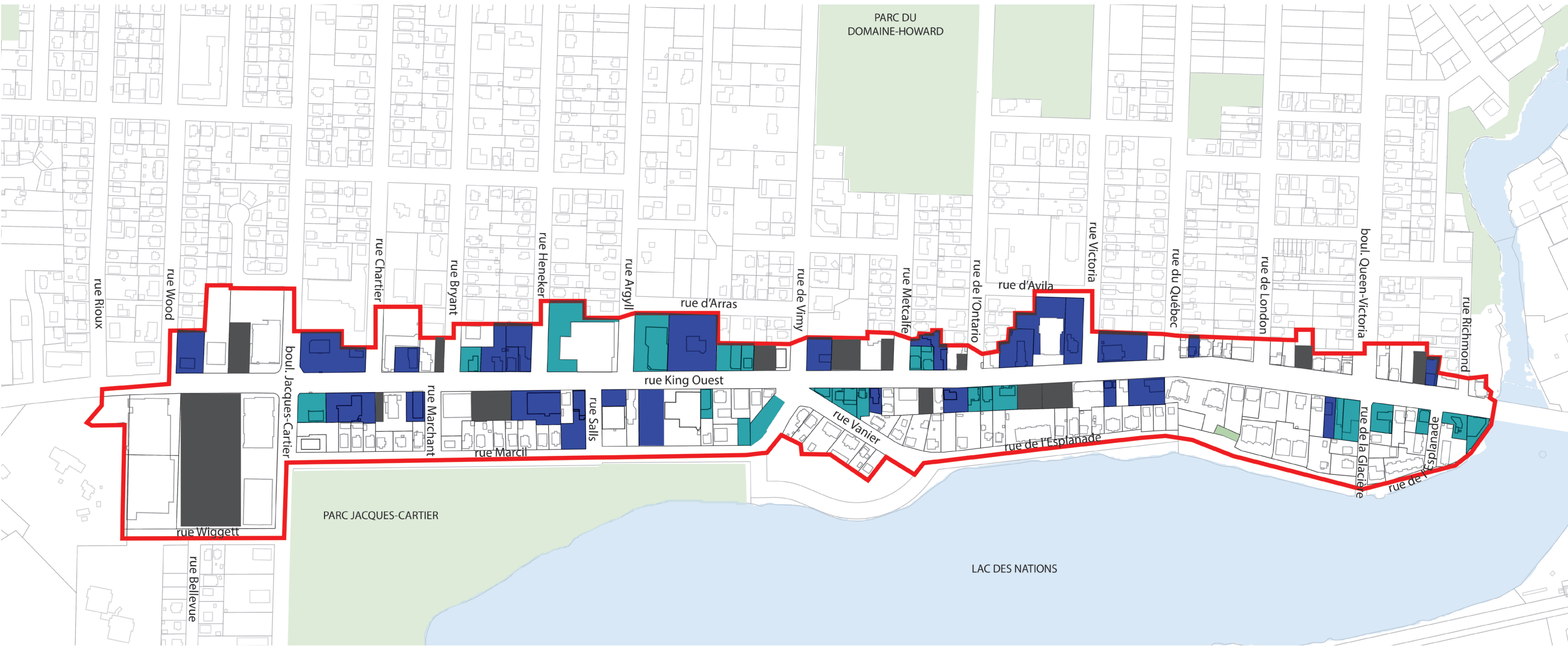
Cette section vise, à la suite de la lecture du milieu, à établir un diagnostic complet du territoire. Ainsi, le tableau ci-contre présente la synthèse des forces et des faiblesses, les opportunités à saisir, ainsi que les contraintes qui devront être prises en compte dans le réaménagement de la rue King Ouest. Les principales préoccupations dénoncées par la population en 2015 sont :

- La mise en valeur des éléments identitaires (ex. : tracé fondateur de la rue King Ouest, topographie, percées visuelles, rivière et plan d'eau, parc et réseau vert, etc.);
- Le maintien de la vocation de transit de la rue King Ouest;
- Le renforcement des activités commerciales et de l'offre en stationnement;
- L'harmonisation du cadre bâti et l'amélioration de la qualité architecturale des bâtiments;
- L'augmentation des liens actifs nord-sud vers le lac des Nations;
- La mise en place d'aménagements sécuritaires aux traverses piétonnes;
- Le verdissement du secteur.

FORCES	FAIBLESSES
• Tracé fondateur et historique pour la ville de Sherbrooke; • Localisation stratégique (lac des Nations, entrée du centre-ville, parc Jacques-Cartier); • Topographie façonnée par la présence des rivières Magog et Saint-François, offrant l'opportunité de percées visuelles vers le centre-ville, le lac des Nations et le mont Bellevue; • Éléments porteurs : lac des Nations, parc Jacques-Cartier, promenade de l'Esplanade, Cité du Parc; • Offre commerciale continue le long de la rue King Ouest et présence d'espaces de stationnement à proximité; • Milieu de vie mixte : présence d'habitations, majoritairement dans la partie est de la rue King Ouest (côté centre-ville) et face au lac des Nations; • Le stationnement sur rue est permis sur une majeure partie de l'artère (environ 250 cases); • Secteur relativement bien desservi en transport collectif (plusieurs circuits donnant accès à des lieux d'intérêt, fréquence adéquate); • Présence de parcours actifs (cyclable et piétonnier) dans l'axe est-ouest à proximité de la rue King Ouest, localisés particulièrement en front du lac des Nations.	• Axe linéaire parcourant plus de 1,5 km présentant un paysage peu harmonisé; • Cadre bâti hétéroclite, tant en termes d'implantation, de volumétrie et de gabarit, présentant des signes de dévitalisation à certains endroits; • Plusieurs immeubles présentant une faible valeur foncière au mètre carré et dont la valeur du bâtiment est moindre que celle du terrain (environ 20 %); • Devantures et affichage commercial hétéroclites, souvent peu distinctifs; • Peu de liens actifs vers le lac des Nations et présence de barrières physiques limitant l'accès; • Circulation véhiculaire intense : transit et camionnage, dépassement des limites de vitesse, manque de sécurité pour les piétons et les cyclistes; • Cohabitation et partage difficiles des différents modes de transport : l'axe de la rue King Ouest privilégie les déplacements véhiculaires et dédie peu d'espaces aux piétons (ex. : nombre limité d'intersections avec traverses piétonnes); • Intersection problématique : King Ouest/Jacques-Cartier (géométrie, achalandage, signalisation, marquage au sol); • Stationnements privés hors rue aménagés principalement en façade des bâtiments commerciaux. Surfaces non perméables contribuant aux îlots de chaleur; • Manque de mobilier urbain, de plantations et d'aménagements paysagers sur les domaines public et privé; • Présence de poteaux et de fils électriques contribuant à la pollution visuelle. Les poteaux implantés à même le trottoir nuisent à la circulation piétonne.
OPPORTUNITÉS	CONTRAINTES
• Accentuation de la vocation de la rue King Ouest comme artère commerciale et tracé fondateur de la ville; • Présence de lots transversaux faisant front à la rue King Ouest et au lac des Nations; • Potentiel de création de liens visuels et physiques vers le parc Jacques-Cartier, le lac des Nations et la promenade de l'Esplanade; • Topographie du secteur pouvant favoriser des aménagements plus conviviaux et distinctifs; • Optimisation de l'occupation du sol et harmonisation des gabarits de bâtiments selon les spécificités des différents tronçons; • Amélioration du cadre bâti, entre autres, par la détermination de mesures d'encadrement réglementaire ou la mise en place de programmes de soutien à la rénovation et à l'aménagement des terrains; • Potentiel de requalification de certains immeubles en raison de leur faible valeur économique; • Mise aux normes des propriétés riveraines à l'est du tronçon pour permettre un verdissement de cette artère; • Réutilisation de certaines cases de stationnement sur rue peu utilisées pour le verdissement de la rue; • Renforcement des activités commerciales et de la mixité des usages; • Réaménagement des emprises publiques et privées dans l'optique d'optimiser les parcours actifs et de rehausser le paysage urbain; • Gestion intégrée des stationnements (ex. : stationnements partagés); • Occasion d'associer la qualité du milieu avec les pratiques durables, novatrices et orientées vers un mode de vie actif; • Potentiel de redéveloppement de certains terrains sous-utilisés ou de quelques usages mal intégrés.	• Emprise publique de la rue King Ouest variable et parfois restreinte, limitant les possibilités de réaménagement ou de reconfiguration; • Présence d'un cadre bâti déjà établi agissant comme barrière physique et limitant les possibilités d'accès au lac des Nations et offrant peu de marges de manœuvre pour la reconfiguration de la rue King Ouest; • Événements et rassemblements importants au lac des Nations et au centre-ville pouvant exercer une pression sur l'artère principale de la rue King Ouest en termes de circulation véhiculaire et d'achalandage des piétons et des cyclistes (ex. : Fête du Lac des Nations, Fête nationale du Québec, Fête du Canada); • Coûts inhérents au réaménagement de la rue King Ouest (ex. : enfouissement des fils électriques); • Réticences des commerçants, résidents ou autres usagers quant au réaménagement de l'artère; • Vocation de la rue King Ouest comme artère de transit et d'accès au centre-ville; • Relativement bon état des infrastructures, ne requérant pas d'intervention majeure à court ou à moyen terme sur la chaussée (voies de circulation et stationnements sur rue); • Sauf sur le tronçon à l'est, peu ou pas d'emprise résiduelle disponible, ce qui limite les marges de manœuvre; • Occupation majoritairement commerciale de la rue exigeant une offre en stationnements privés et publics adéquate pour assurer une bonne vitalité commerciale; • Topographie souvent abrupte agissant comme barrière aux déplacements actifs; • Débit véhiculaire important rendant difficile les interventions pour améliorer les transports actif et collectif.

Optimisation du potentiel de développement

L'ensemble des terrains identifiés dans le plan synthèse ci-dessous représente un potentiel de redéveloppement. Que ce soit à court, moyen ou à long terme ou selon des opportunités à saisir, la requalification de ces espaces contribuerait à améliorer la qualité des aménagements en lien avec les interventions à prévoir à même le domaine public de la rue King Ouest. Dans la perspective de bonifier les liens entre la rue King Ouest, le parc Jacques-Cartier et le lac des Nations, c'est l'occasion de consolider un milieu de vie incluant l'opportunité d'avoir des commerces attractifs, de les intégrer dans des structures mixtes verticales, d'augmenter la fonction résidentielle et d'ouvrir et de mettre en valeur des espaces naturels, verts ou bleus.



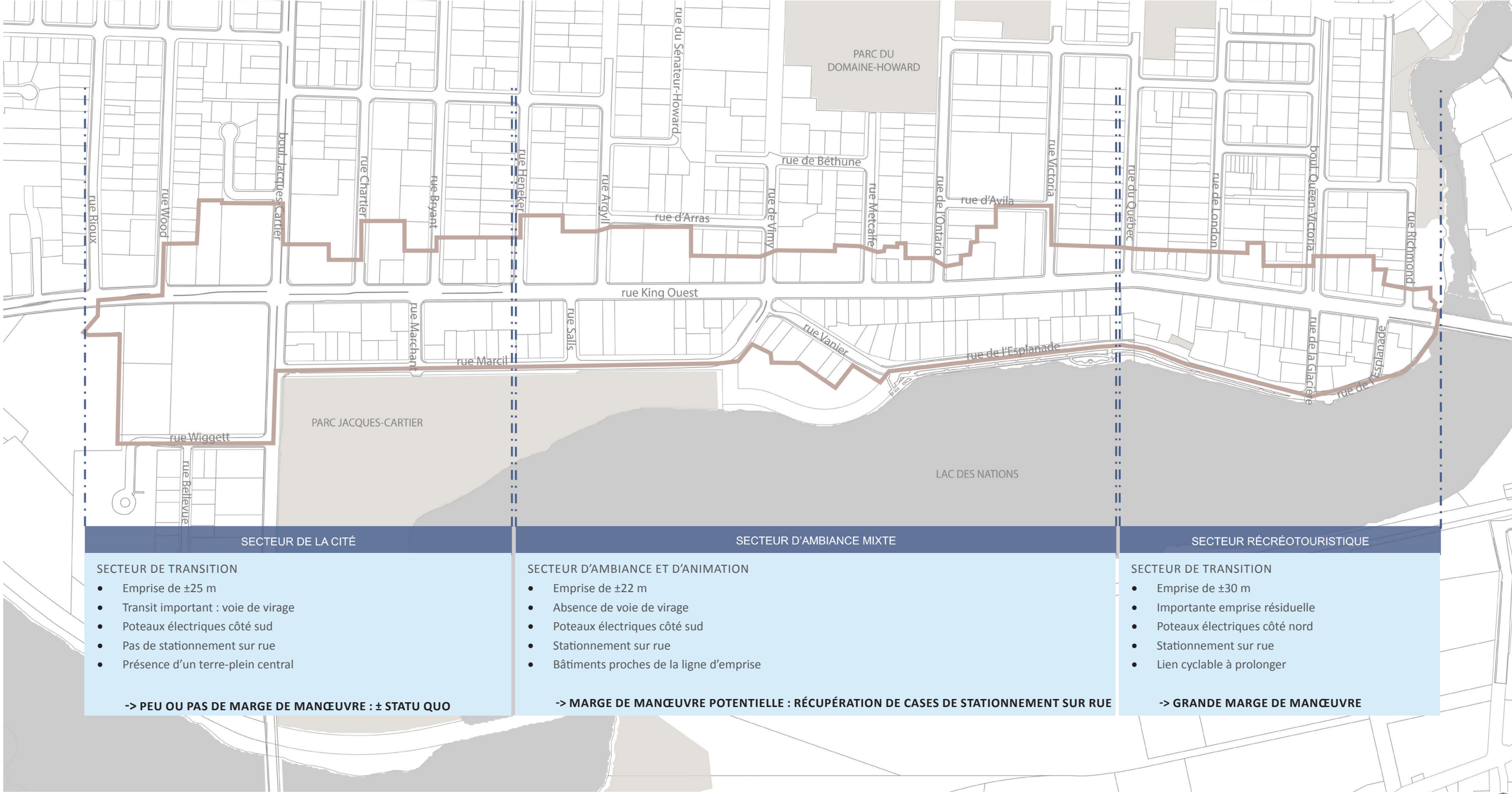
Plan 23 : Synthèse du potentiel d'optimisation de développement (référence : 2015)

- Potentiel de redéveloppement à court et long terme
- Usage non optimal à intégrer dans un nouveau développement
- Stationnement hors rue à réaménager/encadrement



Ville de Sherbrooke

Figure 34 : Les ensembles commerciaux dont les terrains sont sous-utilisés représentent un potentiel de redéveloppement à long terme



SECTEUR DE LA CITÉ	SECTEUR D'AMBIANCE MIXTE	SECTEUR RÉCRÉOTOURISTIQUE
SECTEUR DE TRANSITION • Emprise de ±25 m • Transit important : voie de virage • Poteaux électriques côté sud • Pas de stationnement sur rue • Présence d'un terre-plein central -> PEU OU PAS DE MARGE DE MANŒUVRE : ± STATU QUO	SECTEUR D'AMBIANCE ET D'ANIMATION • Emprise de ±22 m • Absence de voie de virage • Poteaux électriques côté sud • Stationnement sur rue • Bâtiments proches de la ligne d'emprise -> MARGE DE MANŒUVRE POTENTIELLE : RÉCUPÉRATION DE CASES DE STATIONNEMENT SUR RUE	SECTEUR DE TRANSITION • Emprise de ±30 m • Importante emprise résiduelle • Poteaux électriques côté nord • Stationnement sur rue • Lien cyclable à prolonger -> GRANDE MARGE DE MANŒUVRE

Plan 24 : Synthèse du diagnostic du domaine public

AECOM

2.1.5. Enjeux

La lecture du territoire a permis de faire ressortir huit enjeux majeurs en fonction des quatre critères de performance : forme urbaine, mobilité, mixité et viabilité économique, environnement et paysages.

FORME URBAINE		MOBILITÉ		MIXITÉ ET VIABILITÉ ÉCONOMIQUE		ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE	
1. La valorisation des éléments porteurs du secteur		3. La conciliation et le partage convivial entre les modes de déplacement		5. L’animation de l’artère commerciale (diversité, attractivité et convivialité) et la rentabilité économique accrue		7. L’embellissement des domaines public et privé	
La rue King Ouest bénéficie de plusieurs attraits qui sont peu mis en valeur. Historiquement, elle joue le rôle de tracé fondateur. Elle est caractérisée par la présence d’un patrimoine bâti typique du Vieux-Nord de Sherbrooke et présente plusieurs édifices d’intérêt, dont le parc du Domaine-Howard. La topographie joue également un rôle non négligeable. Depuis la rue King Ouest, plusieurs ouvertures et vues sont possibles vers le centre-ville et vers le parc Jacques-Cartier, le lac des Nations et le mont Bellevue. Les approches au secteur, à l’est et à l’ouest, présentent également un important potentiel de mise en valeur. Un enjeu majeur sera de considérer et de valoriser l’ensemble des éléments porteurs du secteur dans le Plan directeur.		La rue King Ouest représente un lien majeur vers le centre-ville de Sherbrooke. À ce titre, elle accueille un transit véhiculaire important. Les aménagements pour les déplacements actifs (piétons, cyclistes) sont limités à l’heure actuelle. Des problématiques de sécurité aux traverses et aux intersections clés sont également observées. En ce sens, la conciliation et le partage convivial entre les modes de déplacement constituent un enjeu majeur que le Plan directeur devra considérer, et ce, afin de répondre aux besoins de conciliation entre les différents usagers et de rendre la rue King Ouest plus conviviale, tout en considérant les contraintes existantes, la vocation artérielle de la rue et l’état des infrastructures.		La rue King Ouest est caractérisée par un bon dynamisme commercial dans son ensemble. Toutefois, certaines problématiques ont été observées, notamment quelques faiblesses au niveau du mixte commercial (prédominance de commerces de services, manque de commerces d’ambiance attractifs), de la présence de certains immeubles de faible valeur foncière, de l’absence d’intégration des attraits récréotouristiques environnants ainsi que de la place limitée offerte au transport collectif, aux cyclistes et aux piétons. En ce sens, le Plan directeur prendra en considération l’enjeu majeur de rentabilité économique et d’animation de la rue King Ouest en tant qu’artère commerciale majeure.		La rue King Ouest est caractérisée par un aménagement actuel des domaines public et privé principalement axé sur l’automobile : les trottoirs sont étroits, le mobilier urbain est limité, la végétation est peu présente et les espaces sont fortement minéralisés (importante superficie occupée par les espaces de stationnement). Le Plan directeur prendra en considération l’enjeu majeur d’embellissement des domaines public et privé, et ce, afin d’améliorer le paysage de la rue, de verdir davantage le milieu et de reconnecter le secteur de la rue king Ouest avec le parc Jacques-Cartier et le lac des Nations.	
2. La restitution d’un milieu de vie harmonieux (trames loties et bâties), distinctif et adapté à l’échelle du quartier		4. L’intégration harmonieuse de la rue King Ouest à son environnement naturel		6. L’optimisation de l’offre en stationnement		8. L’intégration de pratiques d’aménagement durable	
La rue King Ouest est composée de lots de tailles variées et de bâtiments aux gabarits hétéroclites. Certains bâtiments présentent une faible qualité architecturale. Des insertions, de facture architecturale récente, sont plus ou moins adaptées à l’échelle du secteur. Afin d’assurer la réussite du Plan directeur, l’enjeu majeur relatif à la restitution d’un milieu de vie harmonieux, distinctif et adapté à l’échelle du quartier devra être adressé; ceci nécessitera la révision de la trame et du lotissement actuels.		La rue King Ouest bénéficie d’une localisation stratégique entre le Vieux-Nord et le lac des Nations, à proximité du centre-ville, du parc du Domaine-Howard et du parc Jacques-Cartier. Les liens visuels ou actifs vers les secteurs environnants, tant dans les axes nord-sud qu’est-ouest, demeurent limités, voire inexistants, ce qui crée un effet de cloisonnement. En ce sens, l’intégration harmonieuse de la rue King Ouest à son environnement naturel, notamment au secteur du lac des Nations et du parc Jacques-Cartier, représente un enjeu majeur à considérer dans le Plan directeur.		La mixité et la viabilité économique de la rue King Ouest passe aussi par une offre en stationnement adaptée aux besoins. À l’heure actuelle, la rue King Ouest offre des espaces de stationnement à même la rue, ainsi que certains espaces sur les propriétés riveraines lorsque la configuration des lots le permet. Des demandes sont formulées par les commerçants pour davantage de stationnements. De plus, le partage plus équitable entre les divers modes de déplacement qui constitue l’un des enjeux de mobilité, implique une révision complète de l’offre en espaces de stationnement sur le territoire. L’optimisation de l’offre en stationnement représente un enjeu majeur du Plan directeur.		Les pratiques d’aménagement durable sont actuellement peu répandues et constituent des cas d’exception. L’intégration de telles pratiques, qui pourrait se traduire notamment par la gestion des eaux de pluie et des déchets, l’intégration de toits végétalisés, la construction ou la rénovation de bâtiments selon des normes reconnues (ex. : LEED, Novoclimat, etc.) ou la mise en place de stationnements verts/perméables, constitue un enjeu majeur pour le Plan directeur.	

2.2 IMAGINER ET CONCEVOIR

Pour imaginer et concevoir les gestes d'aménagement optimaux devant être posés pour la valorisation de la rue King Ouest, cette deuxième étape a favorisé la tenue de séances d'idéation avec la Ville et le comité aviseur. Supportée par l'analyse de projets comparables exemplaires d'ici et d'ailleurs, la vision d'aménagement ainsi que les esquisses conceptuelles reflètent les intentions d'aménagement retenues pour la rue King Ouest.



Ville de Sherbrooke



Ville de Sherbrooke



Ville de Sherbrooke

2.2 IMAGINER ET CONCEVOIR

2.2.1. Orientations et objectifs d'aménagement

Pour les quatre critères de performance qui ont fait l'objet d'une lecture et pour lesquels des enjeux spécifiques ont été identifiés, des orientations et des objectifs d'aménagement viennent donner des éléments de réponse, et ce, pour un horizon de 20 à 30 ans.

2.2.1.1 Forme urbaine

ORIENTATION 1 :

METTRE EN VALEUR LES ÉLÉMENTS PORTEURS ET LES COMPOSANTES IDENTITAIRES DE LA RUE KING OUEST ET DE SON ENVIRONNEMENT IMMÉDIAT

Objectifs :

- Privilégier, autant que faire se peut, des ouvertures et des liens visuels ou effectifs sur le lac des Nations, le parc Jacques-Cartier et le mont Bellevue;
- Encourager des projets de redéveloppement et de consolidation qui intègrent, permettent une ouverture ou font un rappel des éléments distinctifs que sont entre autres le lac des Nations, le parc Jacques-Cartier, le mont Bellevue, la topographie, le parc du Domaine-Howard et l'architecture du Vieux-Nord;
- Privilégier des espaces et lieux publics (places publiques) faisant le lien entre la rue King Ouest, le lac des Nations et le parc Jacques-Cartier, via les rues existantes;
- Renforcer les liens avec les quartiers résidentiels au nord de la rue King Ouest par l'aménagement des intersections ciblées, notamment pour les déplacements actifs;
- Mettre en évidence les approches du secteur, tant à l'est qu'à l'ouest.



Figure 34 : Éléments distinctifs, liens physiques et visuels

landzine.com | Singapour

ORIENTATION 2 :

RESPECTER ET METTRE EN VALEUR LA TRAME URBAINE, LES GABARITS DES BÂTIMENTS, LES CARACTÉRISTIQUES DU LIEU ET LES ATTRAITS DU SECTEUR

Objectifs :

- Respecter l'échelle du quartier (gabarits des lots et volumes des bâtiments) et les styles architecturaux représentatifs (Vieux-Nord), notamment dans la partie est de la rue King Ouest;
- Favoriser le développement des terrains aux angles des principales rues transversales;
- Mettre en valeur le tracé fondateur de la rue King Ouest en affirmant ce lien est-ouest dans la ville (encadrement bâti et verdissement);
- Ajuster les normes d'urbanisme afin de permettre une révision de la trame et du lotissement actuels.



Figure 35 : Aménagement à l'échelle du quartier

thecityfix.com | San Francisco

ORIENTATION 3 :

REHAUSSER ET AMÉLIORER LA QUALITÉ ARCHITECTURALE DU CADRE BÂTI

Objectifs :

- Protéger et mettre en valeur le patrimoine architectural et naturel existant;
- Initier une réhabilitation ou une restauration des devantures des bâtiments aux caractéristiques architecturales distinctives et patrimoniales (partie est de la rue);
- Encourager le retour à l'intégrité architecturale des édifices par la restauration des façades (notamment les bâtiments résidentiels);
- Assurer une meilleure intégration de l'affichage et de l'aménagement des terrains commerciaux.



Figure 36 : Restauration des façades au centre-ville de Sherbrooke

AECOM



Figure 37 : Rénovation résidentielle - intégrité et réinterprétation des caractéristiques architecturales

archdaily.com | Montréal

2.2.2.2 Mobilité

ORIENTATION 4 :

ASSURER LA COHABITATION DE L'ENSEMBLE DES USAGERS, TOUT EN MAINTENANT LA VOCATION ARTÉRIELLE DE LA RUE KING OUEST

Objectifs :

- Viser un équilibre dans le partage de l'emprise publique entre les différents usagers;
- Maintenir le nombre de voies dédiées à l'automobile étant donné l'importance de ce tronçon pour la desserte artérielle vers le centre-ville et vers l'ouest, et le bon état des infrastructures;
- Proposer des aménagements paysagers permanents ou saisonniers qui rendent le parcours actif plus attrayant et plus intéressant;
- Améliorer les aménagements dédiés au transport collectif et aux déplacements actifs;
- Adapter les aménagements à la morphologie, au caractère du lieu et à l'emprise publique disponible;
- Marquer et distinguer les espaces dédiés aux différents usagers (ex. : aires d'arrêt des autobus, stationnements sur rue, etc.);
- Dans la mesure du possible, boucler le réseau cyclable et prévoir les aménagements adressés aux cyclistes, tout en considérant la géométrie actuelle, l'état des infrastructures et la vocation artérielle de la rue King Ouest;
- Rendre la rue King Ouest davantage conviviale et sécuritaire pour tous les usagers;
- Conserver une vision globale et à long terme dans la planification des interventions en transport, et ce, en considérant les besoins de l'ensemble des usagers et des différents modes de déplacement.



alpena.com | Michigan

Figure 38 : Aménagement d'une intersection - place
PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE LA RUE KING OUEST

ORIENTATION 5 :

CONCRÉTISER LES LIENS PHYSIQUES OU VISUELS DE LA RUE KING OUEST VERS LE LAC DES NATIONS, L'ESPLANADE, LE PARC JACQUES-CARTIER, LE PARC DU DOMAINE-HOWARD ET LE CENTRE-VILLE

Objectifs :

- Aménager et mettre en valeur les principaux liens existants et planifier de nouveaux liens permettant de créer un intérêt dans le parcours depuis et vers le lac des Nations et son esplanade, le parc Jacques-Cartier ainsi que le parc du Domaine-Howard;
- Distinguer les aménagements des axes nord-sud selon la nature de ces derniers : liens piétons, liens mixtes et ouvertures visuelles;
- Sécuriser et marquer les intersections principales dans le sens nord-sud afin d'assurer un apaisement de la circulation véhiculaire et de sécuriser les usagers du transport actif et collectif;
- Saisir les opportunités des futurs projets afin d'augmenter les liens physiques et les ouvertures visuelles sur le lac des Nations et vers le parc Jacques-Cartier;
- Mettre en valeur les approches est et ouest du secteur de manière à favoriser un apaisement de la circulation véhiculaire dans tout le secteur d'intervention.



worldchanging.com | Seattle

Figure 39 : Marquage des espaces pour les différents usagers

2.2.1.3 Mixité et viabilité économique

ORIENTATION 6 :
FAIRE DE LA RUE KING OUEST UNE ARTÈRE ATTRACTIVE ET CONVIVIALE PAR UNE DIVERSIFICATION DES USAGES ET DES COMMERCES DE DESSERTE LOCALE

- Objectifs :**
- Favoriser la revitalisation et le dynamisme du secteur;
 - Attirer des commerces suscitant une animation sur la rue;
 - Consolider les catégories commerciales rejoignant une diversité de clientèles de tous les âges;
 - Éviter l'implantation de commerces s'adressant exclusivement aux automobilistes;
 - Encourager des commerces complémentaires dans un rayon donné afin de dynamiser la rue;
 - Favoriser une mixité résidentielle aux étages dans le secteur central, notamment aux abords de la rue de Vimy et sur les terrains à redévelopper;
 - Améliorer la place dédiée aux transports actif et collectif afin d'attirer une clientèle captive et diversifiée.



Figure 40 : Animation et diversité des usages et des usagers

ORIENTATION 7 :
ACCROÎTRE LA RENTABILITÉ ÉCONOMIQUE ET L'OFFRE COMMERCIALE DE LA RUE KING OUEST

- Objectifs :**
- Profiter de la présence de certains immeubles de faible valeur foncière pour le redéveloppement de ceux-ci;
 - Promouvoir le développement des terrains sous-utilisés;
 - Inciter le redéveloppement des stationnements hors rue mal intégrés ou présents en front de rue;
 - Encourager le redéveloppement des bâtiments comportant des usages incompatibles.



Figure 41 : Aménagement touristique et familial - jeux d'eau

ORIENTATION 8 :
METTRE EN VALEUR LE POTENTIEL RÉCRÉOTOURISTIQUE DU SECTEUR

- Objectifs :**
- Associer les commerces au caractère du milieu : vues sur le lac des Nations, liens vers le parc Jacques-Cartier, le parc du Domaine-Howard, le Vieux-Nord, etc.;
 - Privilégier des commerces distinctifs arrimés au lac des Nations et au parc Jacques-Cartier;
 - Renforcer l'attrait touristique du lieu par des activités diversifiées pour les clientèles de tous les âges et de tous les types et par des activités ludiques, notamment dans la partie est de la rue (proximité de la promenade du Lac-des-Nations et du centre-ville).



Figure 42 : Stationnement en mixité avec l'usage commercial

ORIENTATION 9 :
OPTIMISER L'OFFRE EN STATIONNEMENTS ET ASSURER UNE INTÉGRATION URBAINE ET ARCHITECTURALE HARMONIEUSE

- Objectifs :**
- Aménager des stationnements communs (publics ou en partenariat public-privé), et ce, pour chacun des trois tronçons de rue;
 - Localiser stratégiquement les stationnements communs afin d'avoir une répartition équilibrée pour l'ensemble de la rue;
 - Prévoir au moins un stationnement commun par secteur d'ambiance, exclusif ou en mixité commerciale ou bureaux;
 - Inciter les commerçants à bonifier les stationnements existants avec des aménagements paysagers, et ce, surtout en bordure des rues;
 - Privilégier des stationnements intérieurs pour les futurs projets;
 - Encourager le regroupement des aires de stationnement hors rues entre les commerces;
 - Prohiber les stationnements en avant lot (front de rue);
 - Réduire le nombre et la largeur des accès véhiculaires afin d'offrir davantage d'espaces de stationnement sur rue;
 - Rendre les aires de stationnement sur rue plus sécuritaires et plus confortables afin d'accroître leurs utilisations.



Figure 43 : Mixité verticale

2.2.1.4 Environnement et paysage

ORIENTATION 10 :
FAVORISER LE VERDISSEMENT, LA DISTINCTION
ET L'ARRIMAGE DES AMÉNAGEMENTS
DANS L'EMPRISE PUBLIQUE AVEC CEUX DES
PROPRIÉTÉS PRIVÉES

Objectifs :

- Bonifier les aménagements paysagers dans l'emprise de la rue King Ouest et le long des trois axes perpendiculaires principaux;
- Privilégier la plantation d'alignement d'arbres sur la rue King Ouest et le long des trois axes perpendiculaires principaux;
- Planter du mobilier urbain distinctif (bancs, poubelles, supports à vélos, etc.) dont la facture esthétique respecte le cachet architectural de la partie est du secteur et s'arrime avec une architecture plus contemporaine;
- Prévoir du mobilier urbain afin de marquer certains lieux, telles les places publiques ou les trois intersections clés en lien avec le lac des Nations, le centre-ville, le parc du Domaine-Howard et le parc Jacques-Cartier;
- Sécuriser et marquer les intersections clés de la rue King Ouest, notamment par l'aménagement de traverses piétonnes marquées;
- Adapter les aménagements tels que : trottoirs, saillies et plantations aux spécificités, conditions morphologiques et contraintes des tronçons entre le pont Montcalm et la rue Rioux;



Figure 44 : Verdissement de la rue

- Refléter les attraits du secteur (lac, paysage riverain) dans le cachet des aménagements paysagers;
- Encourager des aménagements paysagers et de la plantation en cour avant des terrains privés ayant front sur la rue King Ouest ainsi que le long des trois axes perpendiculaires principaux verts et mixtes;
- Inciter l'usage de matériaux perméables et ayant un indice de réflectance solaire (IRS) minimal de 78;
- Imposer des pourcentages minimums de surfaces verte, grise et noire pour les futurs projets et réaménagements;
- Minimiser les parties privées asphaltées, notamment celles visibles de la rue King Ouest ainsi que le long des trois axes perpendiculaires principaux verts et mixtes;
- Encourager le verdissement des stationnements existants visibles de la rue King Ouest ainsi que le long des trois axes perpendiculaires principaux verts et mixtes;
- Initier des aménagements saisonniers adaptés aux conditions des rues, aussi bien sur la rue King Ouest que sur les rues perpendiculaires, selon la réalité des tronçons (saillies, pots de fleurs, plantations groupées, etc.);
- Permettre un élargissement de l'espace dédié aux piétons versus celui dédié à l'automobile;
- Encourager la réutilisation de la large emprise résiduelle souvent minéralisée (mise aux normes) qui est présente dans la partie est du tronçon, au profit de bandes vertes plantées et d'espaces plus adaptés et plus confortables pour le transport actif.



Figure 45 : Arrimage des aménagements publics et privés

ORIENTATION 11 :
INTÉGRER DES AMÉNAGEMENTS DURABLES,
RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT ET
MINIMISANT LES ÎLOTS DE CHALEUR

Objectifs :

- Encourager l'aménagement visant la récupération des eaux de pluie (au toit et au sol) et l'aménagement de toits verts possiblement destinés à l'agriculture urbaine;
- Recourir aux plantations indigènes et à une horticulture distinctive et propre à ce secteur (entente ou lien avec les serres municipales Carl-Camirand du parc du Domaine-Howard);
- Inciter les commerçants et les riverains à privilégier des aménagements qui mettent l'emphasis sur le verdissement et sur l'élément « eau », peu révélé dans ce secteur du lac des Nations;
- Planifier une collecte et une gestion des déchets responsables;
- Assurer une saine gestion des eaux de pluie;
- Encourager la construction de bâtiments performants sur le plan énergétique;
- Encourager l'aménagement de stationnements verts et perméables.



Figure 46 : Rétention des eaux de pluie au niveau des saillies



Figure 47 : Agriculture urbaine sur le toit d'un stationnement étagé

2.2.2. Vision d'aménagement

Rappelons que plusieurs éléments ont concouru à l'émergence de la vision d'aménagement proposée pour la rue King Ouest dans le secteur à l'étude :

- La morphologie particulière de l'emprise publique et ses abords;
- Le potentiel de requalification à court et à long termes;
- Les terrains sous-utilisés;
- La topographie, les panoramas et les points de vue potentiels;
- La présence d'édifices ou d'ensembles d'intérêts architectural et patrimonial;
- Les travaux effectués récemment sur certains bâtiments et terrains;

- Le maintien des poteaux/lignes électriques aériennes à court et à moyen termes;
- Le caractère artériel et de transit véhiculaire du tronçon;
- Le relativement bon état des infrastructures.

La vision d'aménagement propose des interventions adaptées aux trois secteurs d'ambiance de la rue King Ouest :

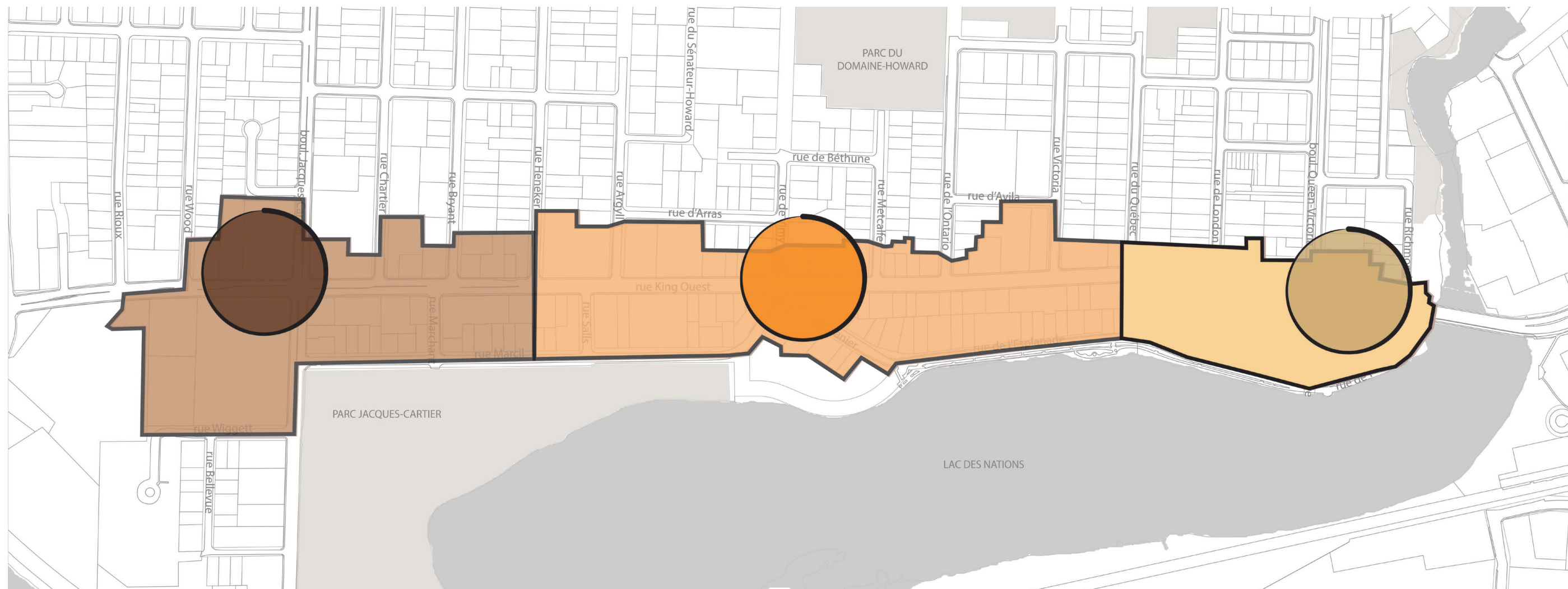
1. Secteur de la Cité (rue Rioux à rue Heneker);
2. Secteur d'ambiance mixte (rue Heneker à rue du Québec);
3. Secteur récréotouristique (rue du Québec au pont Montcalm).

Ces trois secteurs permettent non seulement de définir ou de consolider des dynamiques urbaines qui ont tendance à varier le long de ce parcours de plus de 1,5 km, mais également d'orienter les interventions spécifiques à chaque secteur.



Figure 48 : Vue vers le lac des Nations à partir du parc Jacques-Cartier

Ville de Sherbrooke



Plan 25 : Secteurs d'ambiance proposés

 Pôle structurant

-  Secteur de la Cité
-  Secteur d'ambiance mixte
-  Secteur récréotouristique

AECOM

La vision d'aménagement pour le secteur de la rue King Ouest se manifeste au travers des six axes suivants :

1. Trois secteurs d'ambiance homogènes dont le développement ou la consolidation seraient articulés autour des pôles structurants (intersections clés et places structurantes). Leurs vocations respectives sont à la source des ambiances pour les trois secteurs;
2. Trois liens mixtes et verts principaux orientés nord-sud à consolider et à affirmer (intersections sécuritaires, trottoirs agrandis, plantations, cohabitation des usagers, etc.). Les principaux liens orientés nord-sud sont à la base des trois secteurs d'ambiance proposés. Ils permettront de rattacher les aménagements orientés est-ouest de la rue King Ouest à ceux orientés nord-sud relatifs au parc Jacques-Cartier et au lac des Nations;

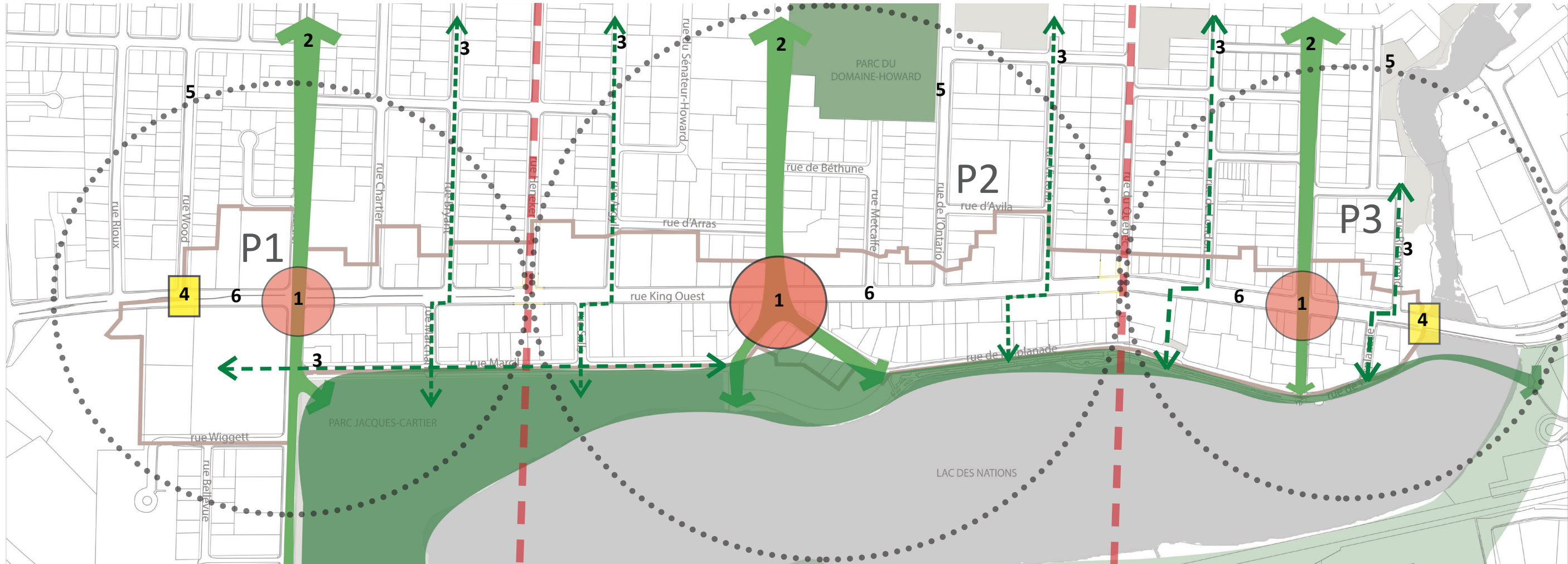
3. Des liens actifs secondaires (orientés nord-sud ou est-ouest vers le parc Jacques-Cartier et le lac des Nations) à améliorer (privilégier des aménagements pour les piétons et les cyclistes, des plantations, etc.);
4. Des seuils d'entrée délimitant les trois secteurs d'ambiance à affirmer et à aménager (marquage des intersections, éléments signalétiques, plantation d'arbres et de plantes ornementales, mobilier urbain et saillies paysagères sont autant d'éléments qui affirmeraient ces seuils);
5. Une stratégie de stationnement commun à répartir pour les trois secteurs d'ambiance (identifier des sites potentiels pouvant accueillir des stationnements publics ou en partenariat public-privé soit en surface, intérieurs ou étagés, afin de desservir chacun des secteurs);

6. La bonification des aménagements publics selon la morphologie de la rue (lampadaires de rue, mobilier, plantations, bacs, etc.).



Figure 49 : Lieu structurant - Secteur de la Cité du Parc

Ville de Sherbrooke



Plan 26 : Vision d'aménagement

- | | |
|--|----------------------|
| Pôle structurant (intersection clé, place identitaire) | Seuil d'entrée |
| Lien mixte et vert principal orienté nord-sud | Stationnement commun |
| Lien actif secondaire orienté nord-sud | Parc et espace vert |

AECOM | révisé Ville de Sherbrooke

Le rayonnement des trois secteurs d'ambiance pourrait se traduire par la proximité de commerces et services distincts selon les secteurs :

- Commerces, bureaux et résidentiels (secteur de la Cité);
- Restaurants (secteur d'ambiance mixte);
- Récréatifs (secteur récréotouristique).

De plus, et afin de bonifier les aménagements publics et privés à long terme, il faudrait revoir les implantations bâties, plus proches de la rue, et améliorer les aménagements paysagers privés.

Il serait pertinent de mettre en place une stratégie de stationnement commun (public ou en partenariat public/privé) sous forme de stationnements étagé, en surface ou souterrain. La localisation de ces espaces s'arrimerait au rayonnement de chacun des secteurs d'ambiance. Idéalement, l'accessibilité à ces aires de stationnement se ferait dans un rayon variant entre 250 m et 500 m maximum à l'intérieur du secteur donné.



desman.com | Cleveland

Figure 50 : Exemple de stationnement étagé avec commerces au rez-de-chaussée



Plan 27 : Rayonnement des trois secteurs d'ambiance

- Pôles structurants - Implantation d'un stationnement commun
- Rayon de 250 m
- Rayon de 500 m

AECOM

2.2.3. Concept d'aménagement

Cette section porte sur les interventions de nature physique. Les solutions proposées ont pour but d'illustrer et de démontrer les possibilités de bonifier ou de développer la rue King Ouest et ses abords. Ces solutions sont en arrimage avec la vision et les orientations mises de l'avant dans le Plan directeur.

En amont de toute solution proposée, les prémisses suivantes sont à considérer :

- Travailler à l'intérieur de la présente emprise publique de la rue King Ouest afin d'éviter toute expropriation privée;
- Maintenir le nombre de voies de circulation véhiculaires (particulièrement dans le secteur ouest, en raison de l'importance du trafic) et la vocation artérielle de la rue King Ouest;
- Maintenir la largeur totale de la chaussée actuelle, en raison du bon état des infrastructures;
- Modifier sensiblement la largeur des voies de circulation;
- Marquer au sol les aires d'arrêt d'autobus;
- Maintenir les poteaux électriques tels quels, en raison des coûts importants d'enfouissement du réseau électrique.

Cette section traite des interventions clés du concept d'aménagement portant sur les **aménagements généraux** de la rue King Ouest (pour l'ensemble du secteur à l'étude) et sur les **interventions spécifiques** aux trois secteurs d'ambiance identifiés.

Les quatre coupes clés ci-dessous illustrant les conditions existantes du secteur d'intervention démontrent qu'il y a des lacunes et un manque d'adaptation des aménagements de la rue King Ouest à l'échelle piétonne, selon les principes d'une rue idéale.

Les interventions du concept d'aménagement visent en premier lieu le domaine public de la rue King Ouest. Cependant, elles pourraient aussi porter sur les abords des trois liens mixtes et verts principaux orientés nord-sud tels le boulevard Jacques-Cartier, la rue de Vimy et le boulevard Queen-Victoria.

En ce qui a trait au réaménagement des intersections, il s'agit d'une opportunité pour signifier les seuils et pour créer des places publiques, par exemple au niveau des intersections clés de la rue King Ouest avec le boulevard Jacques-Cartier, la rue de Vimy et le boulevard Queen-Victoria.

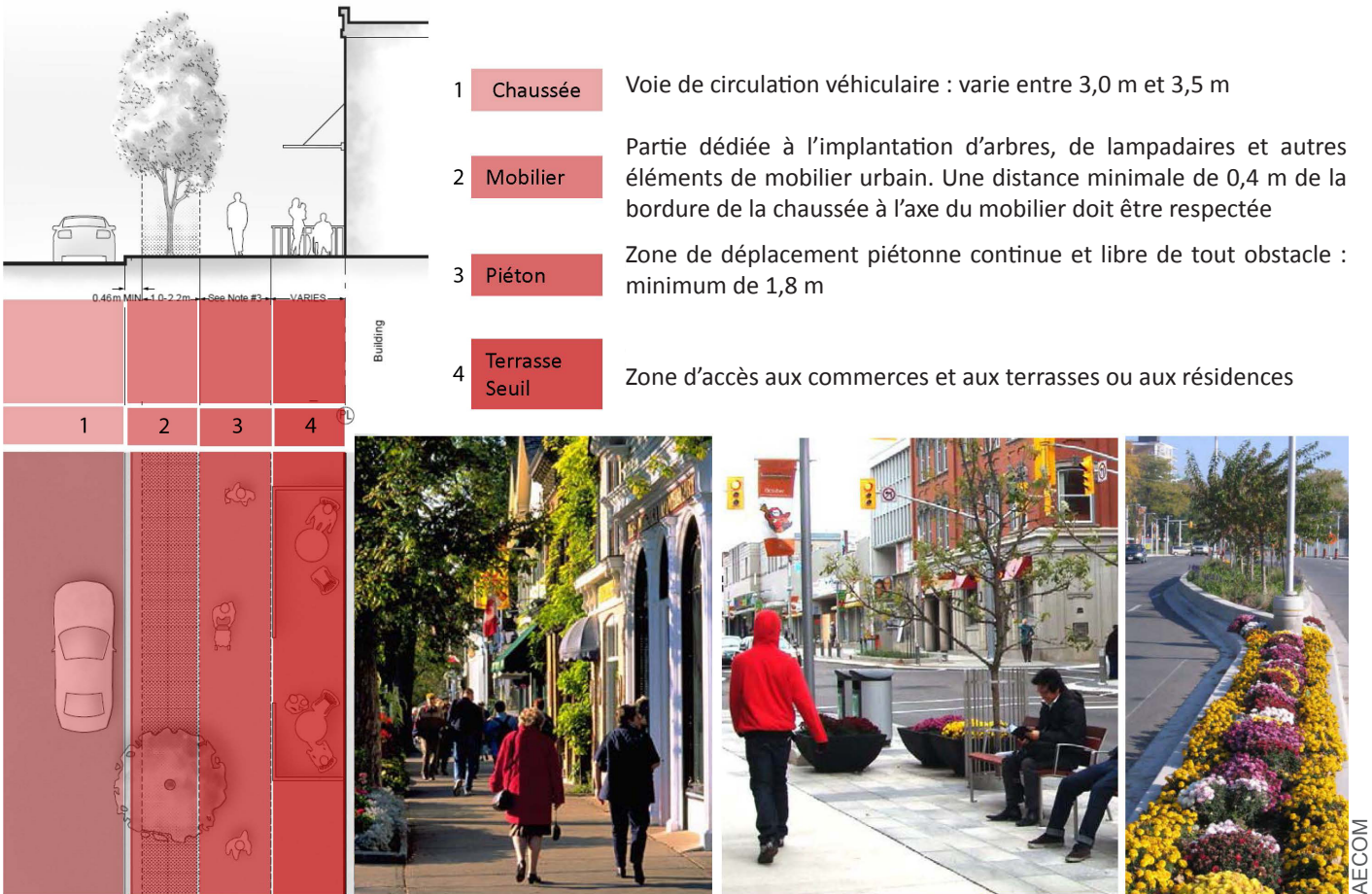


Figure 51 : Configuration d'une rue idéale

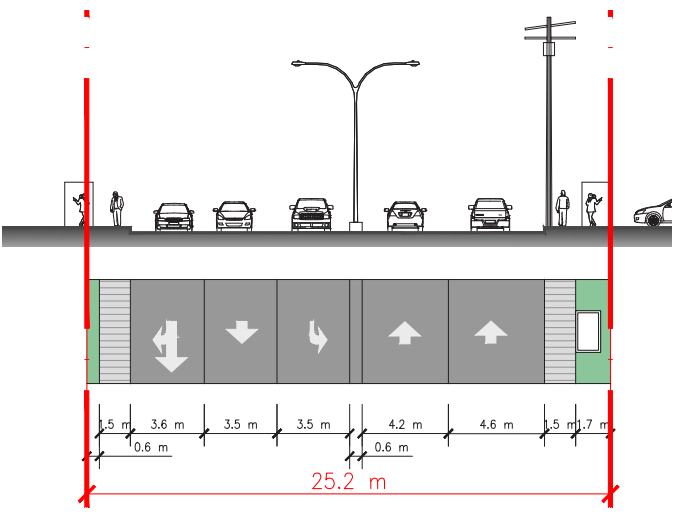


Figure 52 : Coupe - À proximité du boulevard Jacques-Cartier

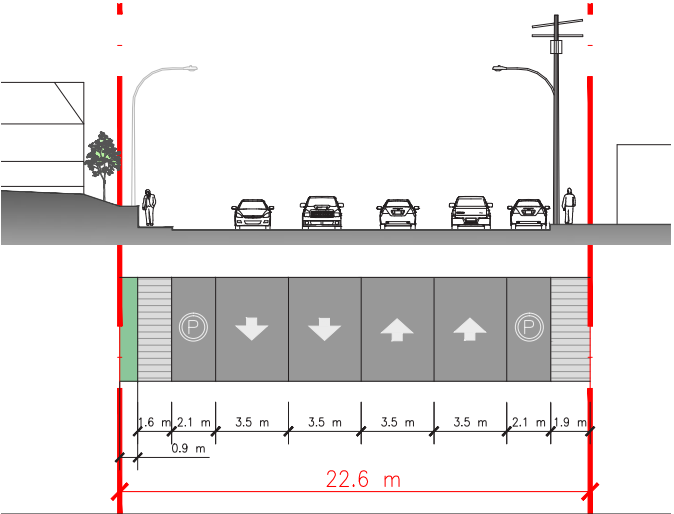


Figure 53 : Coupe - À proximité de la rue Victoria

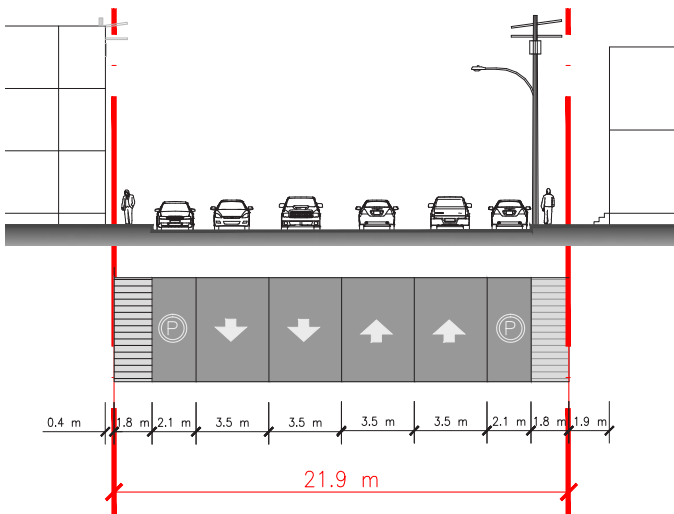


Figure 54 : Coupe - À proximité de la rue du Québec

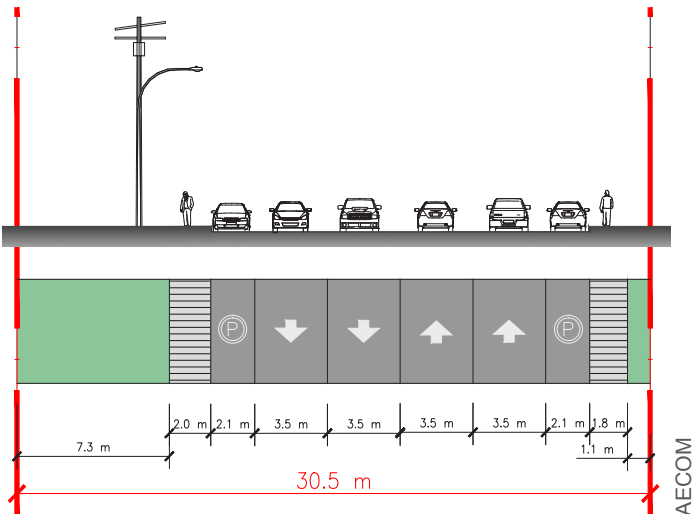


Figure 55 : Coupe - À proximité de la rue de London

2.2.3.1 Les aménagements généraux de la rue King Ouest

Les **aménagement généraux** portent sur des éléments qui concernent l'ensemble de la rue King Ouest :

- Le marquage des aires d'arrêt d'autobus;
- Le marquage, la normalisation et la délimitation des places de stationnement sur rue et des aires hors rue;
- Le traitement, incluant le marquage et la sécurisation, des intersections;
- L'aménagement de saillies paysagères;
- La plantation d'arbres, d'arbustes et de plantes ornementales;
- Le développement d'une signature forte, avec un fil conducteur pour les trois secteurs d'ambiance;
- La mise aux normes des propriétés riveraines.

Lampadaires

L'implantation de lampadaires décoratifs n'a pas été retenue sur toute la longueur du secteur d'intervention de la rue King Ouest. Seul un petit tronçon dans le secteur récréotouristique a été retenu afin de bien faire un lien avec le centre-ville. Le modèle de luminaire décoratif retenu pour ce tronçon est le même que le modèle de luminaire décoratif du centre-ville, soit les lampadaires de la compagnie Lumec, série Ancestra, couleur : noir texturé.

Des lampadaires standards seraient donc conservés pour le reste de la rue King Ouest, et ce, en raison du coût élevé d'implantation de lampadaires décoratifs et de feux de circulation connexes, ainsi que du bon état des infrastructures actuelles. Rappelons que l'implantation de lampadaires décoratifs (qui sont plus bas que les lampadaires standards) nécessite majoritairement des travaux majeurs de reconstruction de la rue pour satisfaire aux exigences en photométrie (distance entre les lampadaires souvent réduite vs les lampadaires standards).

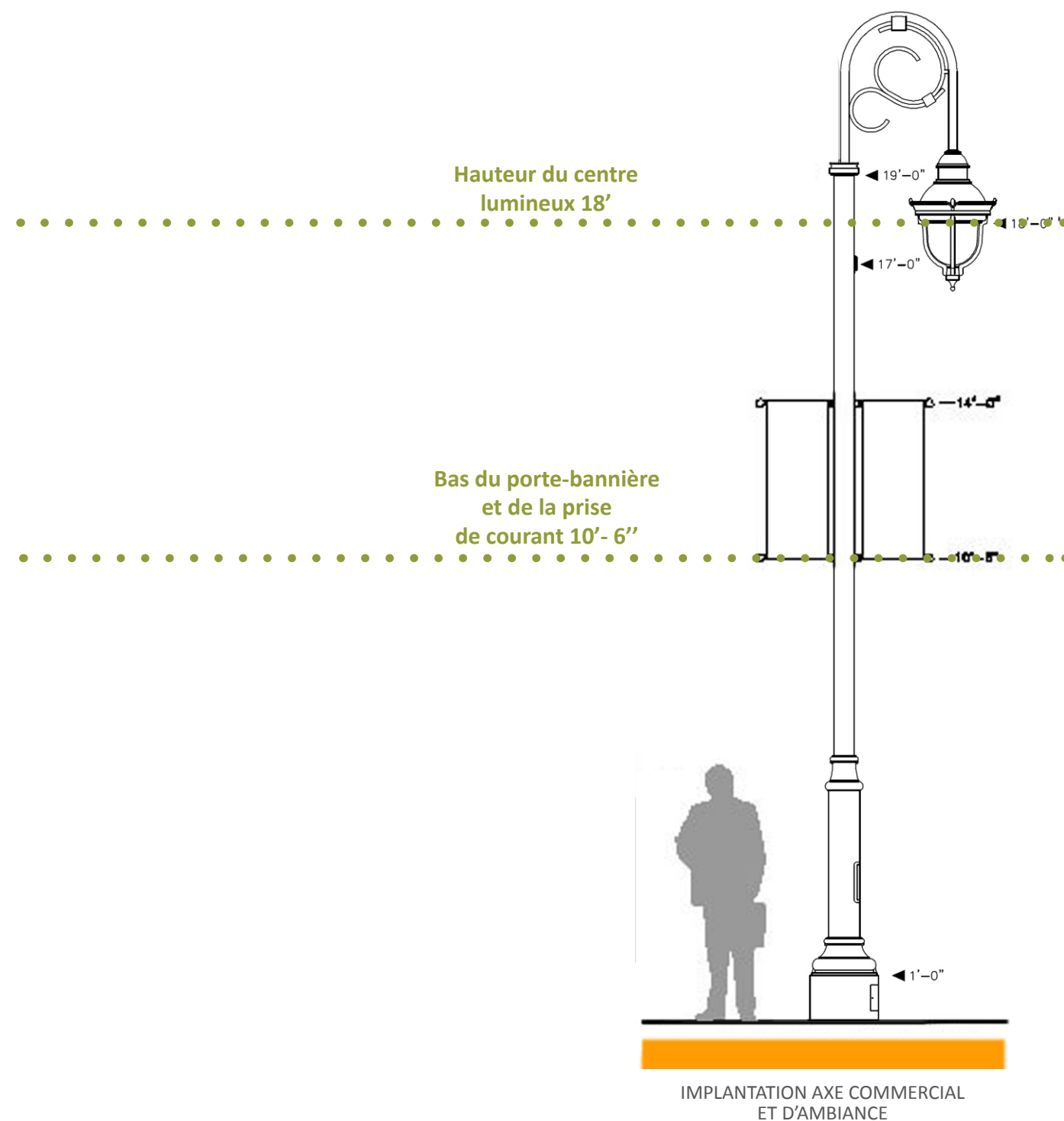
Feux de circulation

L'implantation de feux de circulation décoratifs aux intersections clés n'a pas été retenue pour les mêmes raisons que les lampadaires décoratifs. Des feux de circulation standards seraient donc conservés sur tous les tronçon de la rue King Ouest.



Figure 56 : Luminaire décoratif avec base décorative de la compagnie Lumec, série Ancestra, couleur : noir texturé (BKTx)

Ville de Sherbrooke



Luminaire :	AT50-BKTX
Système optique :	SHA3M-ACDR
Console :	MN-1A-BKTX (configuration simple tête)
Fût :	RAS61V-001-19-BAPR218(2)-DR-BKTX
Porte-bannière :	BAD218(2) (porte-bannière double)
Prise de courant :	DR

Figure 57 : Luminaire décoratif sur les axes commercial et d'ambiance

Ville de Sherbrooke

Aires d'arrêt des autobus

La délimitation et le marquage clair des aires d'arrêt d'autobus envoient un signal sans équivoque quant à l'importance à accorder à ce mode de déplacement collectif sur la rue King Ouest. Bien que nécessitant moins d'investissements et d'interventions lourdes, ces éléments auront néanmoins un certain impact sur la configuration de la rue et son appropriation par les usagers, autres que les automobilistes. La mise aux normes de ces arrêts nécessiterait cependant une révision mineure des emplacements (sans en diminuer le nombre) afin de respecter les longueurs minimales prescrites des arrêts ainsi que l'implantation de nouveaux abribus standards à des endroits ou à des intersections disposant de plus d'espace.

Ce qui est proposé sur toute la longueur de la rue King Ouest :

- Marquage normalisé des aires d'arrêt d'autobus;
- Interdiction de stationner dans ces aires d'arrêt d'autobus;
- Déplacements mineurs de certains arrêts pour la conformité aux normes (distance, emplacement des abribus, etc.);
- Ajout d'abribus lorsque c'est possible;
- Aménagement plus important autour des arrêts majeurs, incluant le mobilier urbain et une halte pour les piétons, notamment aux intersections clés :
 - Boulevard Jacques-Cartier;
 - Rue de Vimy;
 - Boulevard Queen-Victoria.

Mobilier urbain

En lien avec le développement d'une signature forte, avec un fil conducteur pour les trois secteurs d'ambiance, du mobilier urbain (les bancs, les poubelles, les bacs de recyclage ou encore les supports à vélos) intemporel est projeté. Ainsi, le métal devrait caractériser le modèle choisi. Les modèles devraient être conformes aux standards de la Ville.

Certains modèles de mobilier de Maglin sont illustrés ci-contre en référence à la signature intemporelle souhaitée. Les fournisseurs suivants sont indiqués à des fins d'orientation de la signature de design, et ce, pour les bancs, les poubelles, les bacs de recyclage et les supports à vélos :

- Landscape form;
- Équiparc;
- Maglin.

Le mobilier urbain devrait être implanté prioritairement aux arrêts d'autobus (favoriser le transport collectif) et aux endroits achalandés tels que dans les places, placettes et parcs, ainsi qu'à proximité des lieux et édifices structurants, dont la Cité du Parc (favoriser le transport actif), et ce, tant en bordure de la rue King Ouest, que sur les liens mixtes et verts principaux orientés nord-sud (Jacques-Cartier, Vimy et Queen-Victoria) et sur les liens actifs secondaires.



Figure 58 : Marquage des aires d'arrêt d'autobus - couleur + écriture



Figure 59 : Marquage des aires d'arrêt d'autobus - trait + écriture



Figure 60 : Marquage des aires d'arrêt d'autobus - trait



Figure 61 : Bac à fleurs Maglin MLP400-M avec panneaux verticaux en acier taillé au laser, noir texturé



Figure 62 : Poubelle Maglin MLWR 1400-32, noir texturé

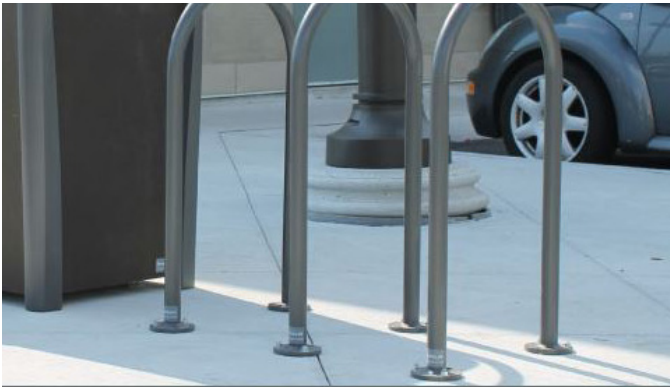


Figure 63 : Support à vélos Maglin MBR 500-S, noir texturé



Figure 64 : Banc Maglin MLB 870-M, noir texturé

Traitement des traverses piétonnes

Les traverses piétonnes devraient être clairement marquées aux intersections, et ce, tant en bordure de la rue King Ouest que sur le boulevard Jacques-Cartier.

Des traverses marquées sont préconisées pour les intersections clés (pôles structurants), à savoir :

- Boulevard Jacques-Cartier;
- Rue de Vimy;
- Boulevard Queen-Victoria.

Ces traverses marquées devraient avoir une surface lisse au centre (en pavé, en béton ou en asphalte estampé) pour améliorer l'accessibilité des piétons et des bordures rugueuses au pourtour pour ralentir les véhicules.

Pour les traverses standards sur l'ensemble de la rue King Ouest et sur le boulevard Jacques-Cartier, un marquage au sol devrait identifier la partie dédiée à la traversée des piétons dans le sens nord-sud, comme est-ouest.

Aménagement de saillies paysagères

Des saillies paysagères sont également proposées en bordure de la rue King Ouest et sur le boulevard Jacques-Cartier aux endroits où le stationnement sur rue pourrait être retranché, et ce, afin de mieux encadrer la promenade piétonne le long de la rue King Ouest et de mieux circonscrire les espaces de stationnement sur rue restants.

Marquage, normalisation et délimitation des aires de stationnement sur rue

Au travers de la délimitation et du marquage au sol des aires de stationnement sur rue, c'est également la normalisation des dimensions et des emplacements qui est visée sur la rue King Ouest. Dans un contexte de rue commerciale, cette intervention est non seulement souhaitable, mais pertinente dans la mesure où cette clarification se traduit par un meilleur ordonnancement de la rue afin de la rendre plus dynamique, sécuritaire et plus attrayante pour l'ensemble des usagers.

Ce qui est proposé sur toute la longueur de la rue King Ouest :

- Confirmation définitive des aires de stationnement sur rue à conserver en lien avec l'aménagement des saillies paysagères pour la plantation et l'implantation de mobilier urbain;
- Marquage, normalisation et délimitation des aires de stationnement sur rue, une fois que sera statué le nombre de places de stationnement sur rue à éliminer et à conserver.



Figure 65 : Traitement aux intersections clés avec saillie paysagère

AECOM



Figure 66 : Une rue adaptée à divers usagers

urbandesignonline.com | Peekskill, NY



Figure 67 : Marquage des places de stationnement sur rue

AECOM

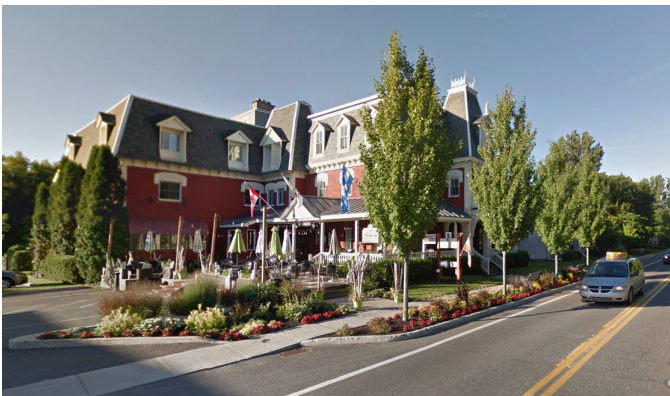


Figure 68 : Saillie paysagère et marquage des aires de stationnement sur rue

Google streetview -Bromont



Figure 69 : Traitement aux intersections clés et saillie paysagère

Google streetview -Bromont



Figure 70 : Signalisation et traitement des intersections clés

flickr



Figure 71 : Marquage des aires de stationnement sur rue et saillie paysagère

Google streetview -Bromont



Figure 72 : Traitement aux intersections standards et mise en valeur des entrées du parc Jacques-Cartier

nacto.org | Boston



Figure 73 : Traitement aux intersections standards

AECOM

Plantations

Les arbres et les végétaux prévus devront se conformer aux exigences d’Hydro-Sherbrooke, vu la présence des fils électriques : respect des distances minimales des poteaux et adaptation des hauteurs et des volumes des arbres (±3 m).

Des arbres à grand déploiement sont prévus du côté où il n’y a pas de fils électriques, tandis que des arbres à petit déploiement, des arbustes ou des graminées, sont prévus là où la présence des fils électriques contraint les aménagements.



Figure 74 : Aménagement de saillie paysagère



Figure 75 : Factice contemporaine des végétaux



Acer saccharinum
Érable argenté



Gleditsia triacanthos var. inermis |
Février d'Amérique inermis



Ulmus 'Homestead'
Orme 'Homestead'



Populus simonii 'Fastigiata'
Peuplier de Simon fastigié

AECOM

Figure 76 : Arbres à grand déploiement sans restriction



Acer campestre
Érable champêtre



Acer ginnala
Érable de l'amour



Acer platanoides 'Globosum'
Érable de Norvège 'Globe'



Elaeagnus angustifolia
Olivier de Bohême

AECOM

Figure 77 : Arbres à petit déploiement avec restrictions



Acer platanoides 'Crimson Sentry'
Érable de Norvège 'Crimson Sentry'



Acer platanoides 'Drummondii'
Érable de Norvège 'Drummondii'



Malus baccata
Pommier de Sibérie



Malus baccata 'Columnaris'
Pommier de Sibérie colonnaire

AECOM

Figure 78 : Arbres à petit déploiement avec restrictions



Calamagrostis brachytricha
Calamagrostis



Deschampsia flexuosa
Deschampsie flexueuse



Panicum virgatum
Panic raide



Alchemilla mollis
Alchemille commune



Echinacea purpurea
Échinacée pourpre



Geranium macrorrhizum
Géranium vivace



Hemerocallis sp.
Hémérocalle sp.



Iris setosa
Iris à pétales aigus

Figure 79 : Graminées et plantes ornementales

AECOM



Aronia melanocarpa 'Viking'
Aronie noire "Viking"



Cotoneaster dammeri 'Coral Beauty'
Cotonéaster de Dammer Coral Beauty



Hippophae rhamnoides
Argousier faux-nerprun



Philadelphus coronarius 'Aureus'
Seringat doré



Physocarpus Opulifolius 'Darts Gold'
Physocarpe var.



Potentilla fruticosa 'Snowbird'
Potentille frutescente Snowbird

Figure 80 : Arbustes

AECOM

Matériaux de revêtement

Des trottoirs en béton (surface lisse) avec un parcours direct, continus et sans obstacle sont préconisés, et ce, tant en bordure de la rue King Ouest, que sur les liens mixtes et verts principaux orientés nord-sud (Jacques-Cartier, Vimy, Queen-Victoria) et sur les liens actifs secondaires, afin d’assurer une bonne accessibilité universelle.

Concernant les places publiques projetées (ou en partenariat avec le privé), des pavés ou mégapavés lisses (avec des joints étroits) sont suggérés. Des matériaux alliant la solidité pour les espaces mixtes (passage de véhicules, cyclistes et piétons), un indice de réflectance élevé ainsi qu’une capacité d’absorption des eaux de drainage (matériaux perméables) seraient préférés. Les agencements et les usages potentiels sont :

- Le prolongement de la place sur la partie carrossable (au niveau de la place de Vimy);
- Les entrées du parc Jacques-Cartier.



Figure 81 : Exemple de végétalisation



Figure 82 : Exemple de matériaux perméables



Figure 83 : Exemple d'arbre en grille



Parc Morgan, Montréal



Parc Saint-Sacrement, Terrebonne



Parc Lansdowne, Ottawa

Figure 84 : Exemples d'alternance de pavage et d'espaces végétalisés pour la place publique

Aménagement de murets en bordure des stationnements privés hors rue

Des murets en maçonnerie, en métal, en élément végétal ou un mixte des ces combinaisons sont également proposés en bordure des stationnements privés hors rue afin de mieux encadrer la promenade piétonne et d'embellir la rue le long de la rue King Ouest ainsi qu'en bordure des liens mixtes et verts principaux orientés nord-sud (Jacques-Cartier, Vimy et Queen-Victoria) et des liens actifs secondaires.

Mise aux normes des propriétés riveraines

La mise aux normes des propriétés privées bordant la rue King Ouest et le boulevard Jacques-Cartier est aussi proposée de manière à assurer le verdissement des abords de ces voies de circulation et l'accroissement du nombre de cases de stationnement sur rue (cases publiques polyvalentes versus des aires de stationnement privées hors rue). Les interventions sur la propriété privée pour assurer la conformité aux règlements d'urbanisme pourraient être les suivantes :

- La réduction du nombre et de la largeur des accès véhiculaires;
- L'aménagement de bandes de gazon entre le stationnement hors rue et le trottoir, autour du bâtiment, à la base de l'enseigne au sol et autour des aires asphaltées;
- La plantation d'arbres publics implantés en bordure de rue sur la partie résiduelle de l'emprise publique et autour des aires asphaltées privées.



Figure 85 : Exemple de muret sur le terrain privé délimitant l'espace du stationnement hors rue

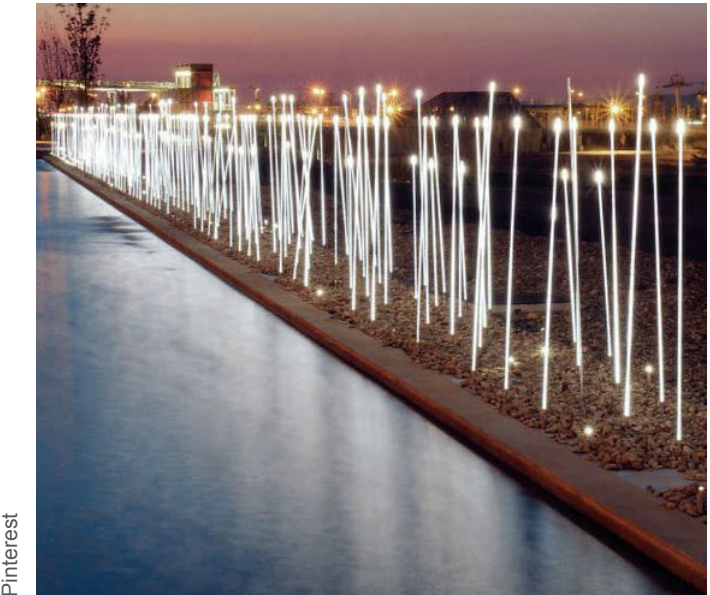


Figure 86 : Exemple de muret sur le terrain privé délimitant l'espace du stationnement hors rue

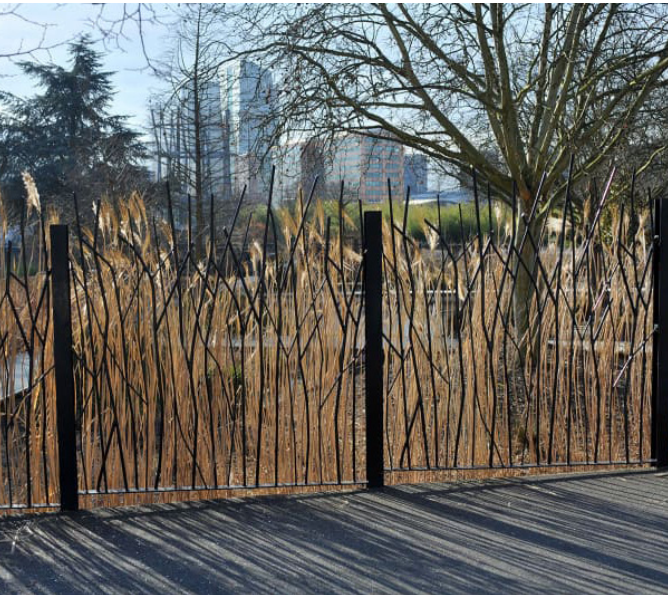


Figure 87 : Exemple de muret sur le terrain privé délimitant l'espace du stationnement hors rue



Figure 88 : Exemple de muret sur le terrain privé délimitant l'espace du stationnement hors rue



Figure 89 : Exemple de muret et d'escaliers (terrains surélevés) sur le terrain privé délimitant l'espace du stationnement hors rue

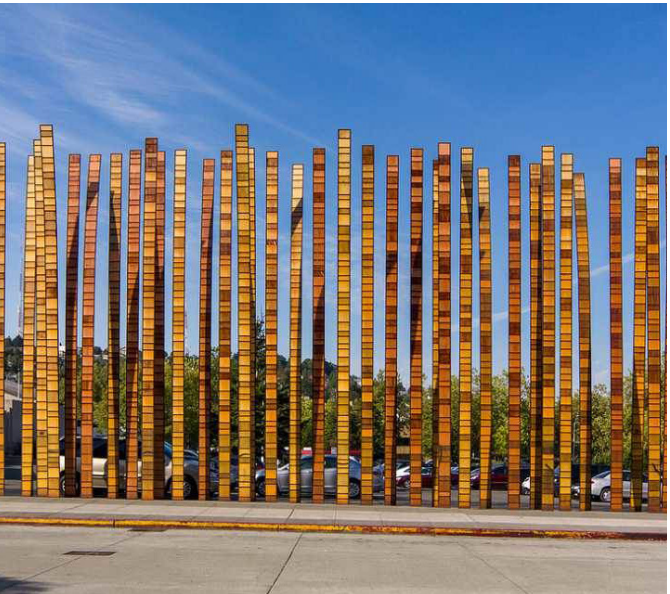


Figure 90 : Exemple d'une clôture design sur le terrain privé délimitant l'espace et encadrant le stationnement hors rue

2.2.3.2 Les interventions spécifiques par secteur

Les **interventions spécifiques** par secteur visent à développer une signature forte avec un « fil conducteur » pour les trois secteurs d'ambiance, à savoir les suivants :

- Secteur de la Cité, signature plus contemporaine;
- Secteur d'ambiance mixte, signature de transition entre le Vieux-Nord et la Cité du Parc;
- Secteur récréotouristique, signature plus classique et intemporelle, en lien avec l'architecture du Vieux-Nord et en transition vers le centre-ville.

Les interventions spécifiques par secteur d'ambiance varient sensiblement d'un tronçon à l'autre de la rue King Ouest et consistent à réaménager l'emprise publique en adaptant les aménagements aux conditions spécifiques dudit tronçon.

Ainsi, les aménagements proposés varieront relativement aux éléments physiques suivants :

- La largeur de trottoirs;
- La largeur des voies de circulation véhiculaires (toutefois, une continuité est assurée lors des transitions);
- La plantation d'arbres à grand déploiement sans hauteur restrictive, la plantation d'arbres de hauteur restrictive ou l'intégration des plantations basses (selon la localisation des poteaux électriques et la disponibilité de l'espace pour planter de façon viable);
- L'aménagement de saillies paysagères ou d'avancées de trottoirs;
- L'aménagement des aires d'arrêt d'autobus avec ou sans abribus;
- L'aménagement de liens cyclables.

De plus, et pour chaque tronçon, les interventions spécifiques identifiées et privilégiées sur les terrains de tenure privée sont indiquées selon la spécificité et la vision préconisée pour chaque secteur d'ambiance à la rubrique *autres interventions*.

À noter que le concept d'aménagement proposé, présenté dans la présente section, traduit directement la vision d'aménagement et les enjeux du Plan directeur. Ce concept d'aménagement ne doit pas être interprété comme un plan de construction ou une obligation de réalisation. Le concept d'aménagement présente en fait l'image proposée et l'intention souhaitée. À noter que des plans préliminaires et des plans de construction devront être élaborés avant la réalisation des travaux et des aménagements, et ce, sur la base de la réalité du moment et en considérant les multiples contraintes existantes.

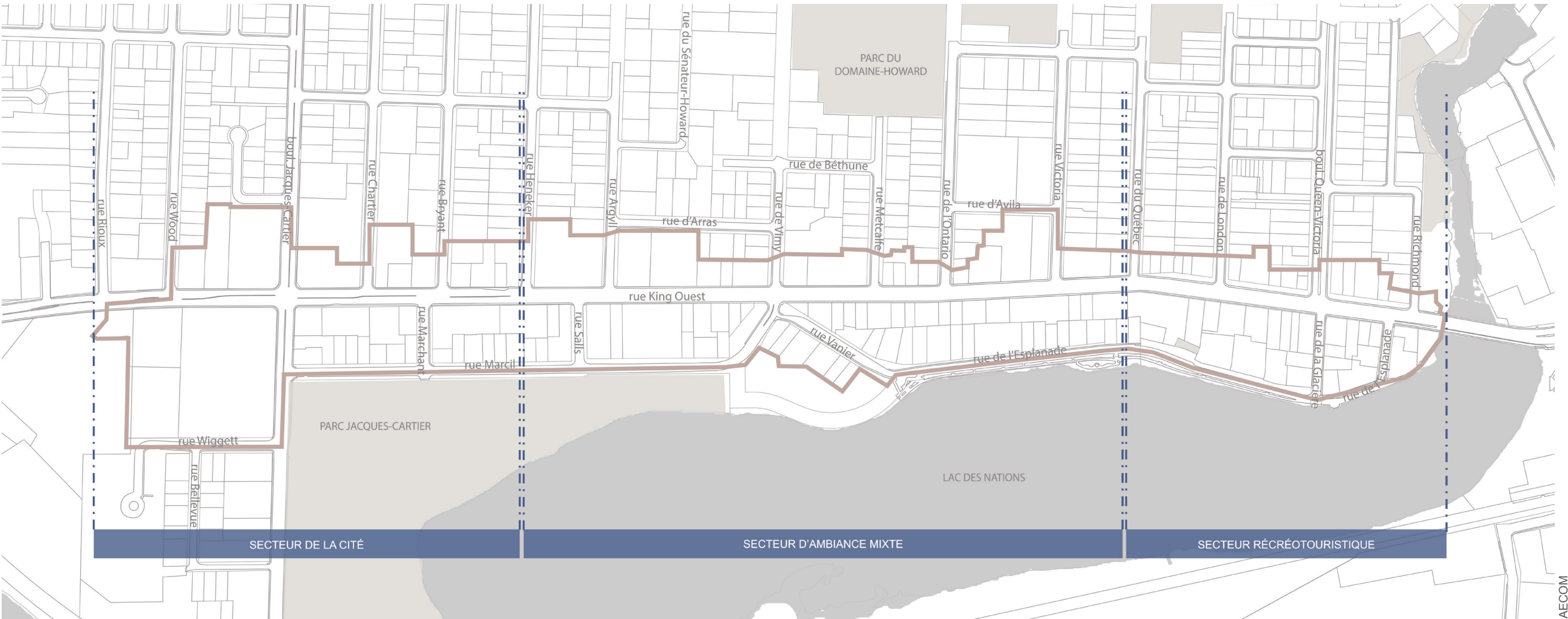


Figure 91 : Plan clé des trois secteurs d'ambiance

SECTEUR DE LA CITÉ

Interventions en lien avec la vision d'aménagement sur la rue King Ouest, entre les rues Rioux et Heneker

1. Marquage et traitement particulier des traverses piétonnes à l'intersection clé du boulevard Jacques-Cartier afin de marquer ce pôle structurant;
2. Afin de marquer le lien mixte et vert principal orienté nord-sud du boulevard Jacques-Cartier, les interventions suivantes sont proposées :
 - Plantation d'arbres et verdissement du boulevard Jacques-Cartier;
 - Le long du boulevard Jacques-Cartier, de part et d'autre de la rue King Ouest, élargissement des trottoirs à même les emprises privées et intégration d'une signature distinctive (arrimage entre les aménagements publics et privés). Le côté est (vers le parc Jacques-Cartier) est privilégié;
 - Prolongement du terre-plein central du boulevard Jacques-Cartier plus au sud de la rue Wiggett;
3. Afin de marquer les liens actifs secondaires orientés nord-sud ou est-ouest, les interventions suivantes sont proposées :
 - Intégration d'un lien cyclable sur les rues Bryant et Marchant;
 - Réaménagement de la rue Marchant (plantations, trottoirs, etc.);
 - Implantation d'un trottoir sur la rue Marcil (sans enlever les stationnements sur rue existants) du côté du parc Jacques-Cartier;
 - Plantation d'arbres et verdissement des rues Marcil, Bryant et Marchant;
 - Marquage des entrées existantes du parc Jacques-Cartier;
 - Ajout d'une entrée significative au parc Jacques-Cartier au coin de la rue Marcil et du boulevard Jacques-Cartier;
 - Proposition d'ajout d'un trottoir le long de l'allée de circulation bordant l'accès de la Cité du Parc et marquage des traverses piétonnes du côté du boulevard Jacques-Cartier, à la hauteur de la rue Marcil;
4. Aménagement d'un seuil d'entrée végétal à l'ouest du secteur d'intervention, à la hauteur de la rue Wood;
5. Étude de la possibilité d'aménager un stationnement commun, avec ou sans partenariat avec les propriétaires privés adjacents (rue King Ouest ou autre rue perpendiculaire). L'objectif de ce secteur est de sortir les véhicules du parc Jacques-Cartier et de baisser la pression du stationnement dans le quartier résidentiel;

Note : Les esquisses d'aménagement présentées dans la présente section sont à titre illustratif. C'est un exercice qui vise à révéler le potentiel des aménagements publics et privés.

6. Afin de bonifier les aménagements publics de la rue King Ouest, les interventions suivantes sont proposées :
 - Récupération des parties résiduelles de l'emprise occupées par les riverains (mise aux normes) pour permettre un élargissement des trottoirs en bordure de la rue King Ouest (côté nord 2,1 m vs 1,5 m et côté sud 3,2 m vs 1,5 m);
 - Implantation de bacs à fleurs ou de fosses de plantations basses sur les trottoirs;
 - Modification sensible de la largeur des voies de circulation (standardiser à 3,53 m du côté nord et à 3,50 m du côté sud);

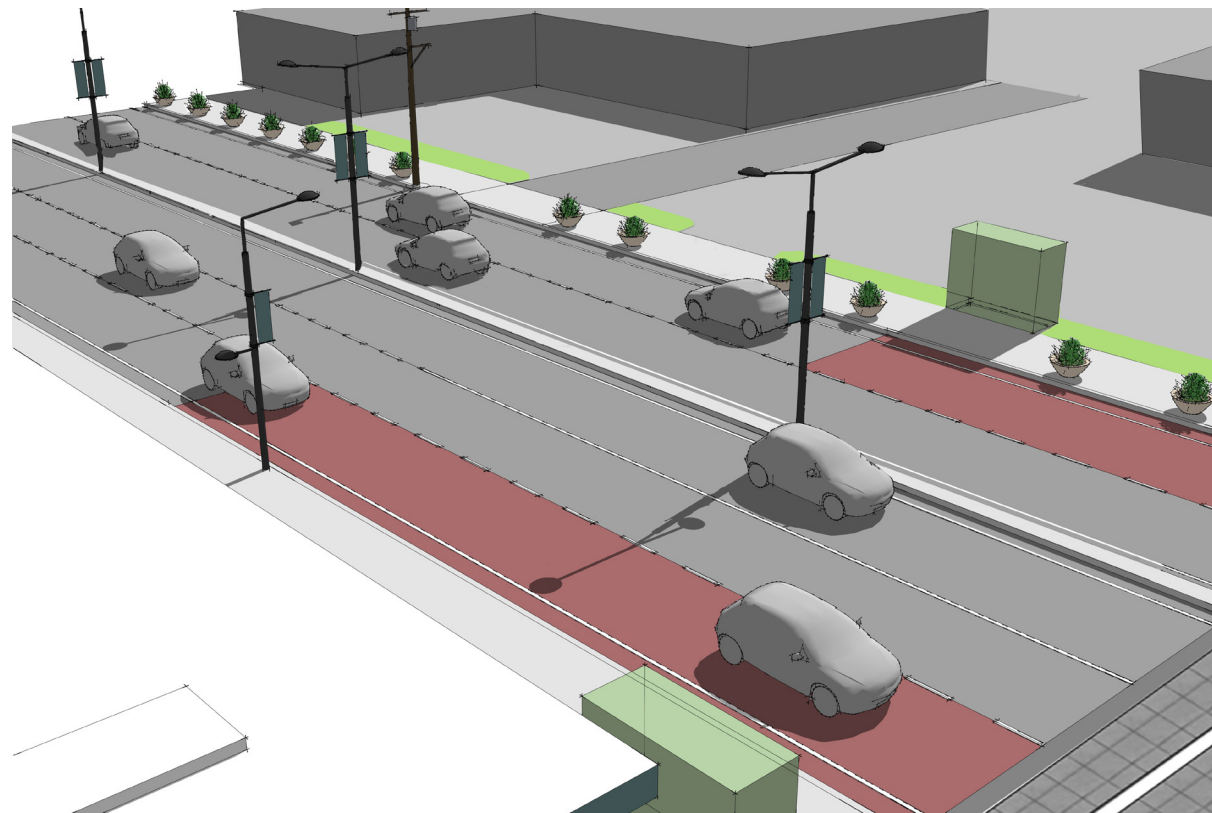
- Du côté sud de la chaussée, réutilisation de l'espace résiduelle par cette standardisation des largeurs des voies (environ 1,8 m) pour l'aménagement d'une bande de plantation ou d'un trottoir surdimensionné;
- Implantation de mobilier urbain sur la rue King Ouest et sur le boulevard Jacques-Cartier;
- Déplacement des abribus existants en servitude sur les propriétés riveraines afin de libérer le trottoir;
- Prolongement du terre-plein central de la rue King Ouest, à la hauteur de l'accès véhiculaire de la Cité du Parc;

- Intégration d'aménagements paysagers permanents ou thématiques, selon les saisons, sur les terrains privés (ex. : pour les stations-services, les aires de stationnement en front de rue) sous forme de murets architecturaux, de plantations, de bacs à fleurs, de revêtements de sol perméables et attrayants, etc.;
- Redéveloppement des grands terrains ou des terrains d'angle favorisant une mixité des usages en associant par exemple des usages commerciaux au rez-de-chaussée avec des logements aux étages.



Figure 92 : Aménagements proposés pour le secteur de la Cité

SECTEUR DE LA CITÉ



AECOM | révisé Ville de Sherbrooke

Figure 93 : Vue des aménagements proposés pour le secteur de la Cité (intersection clé du boulevard Jacques-Cartier)

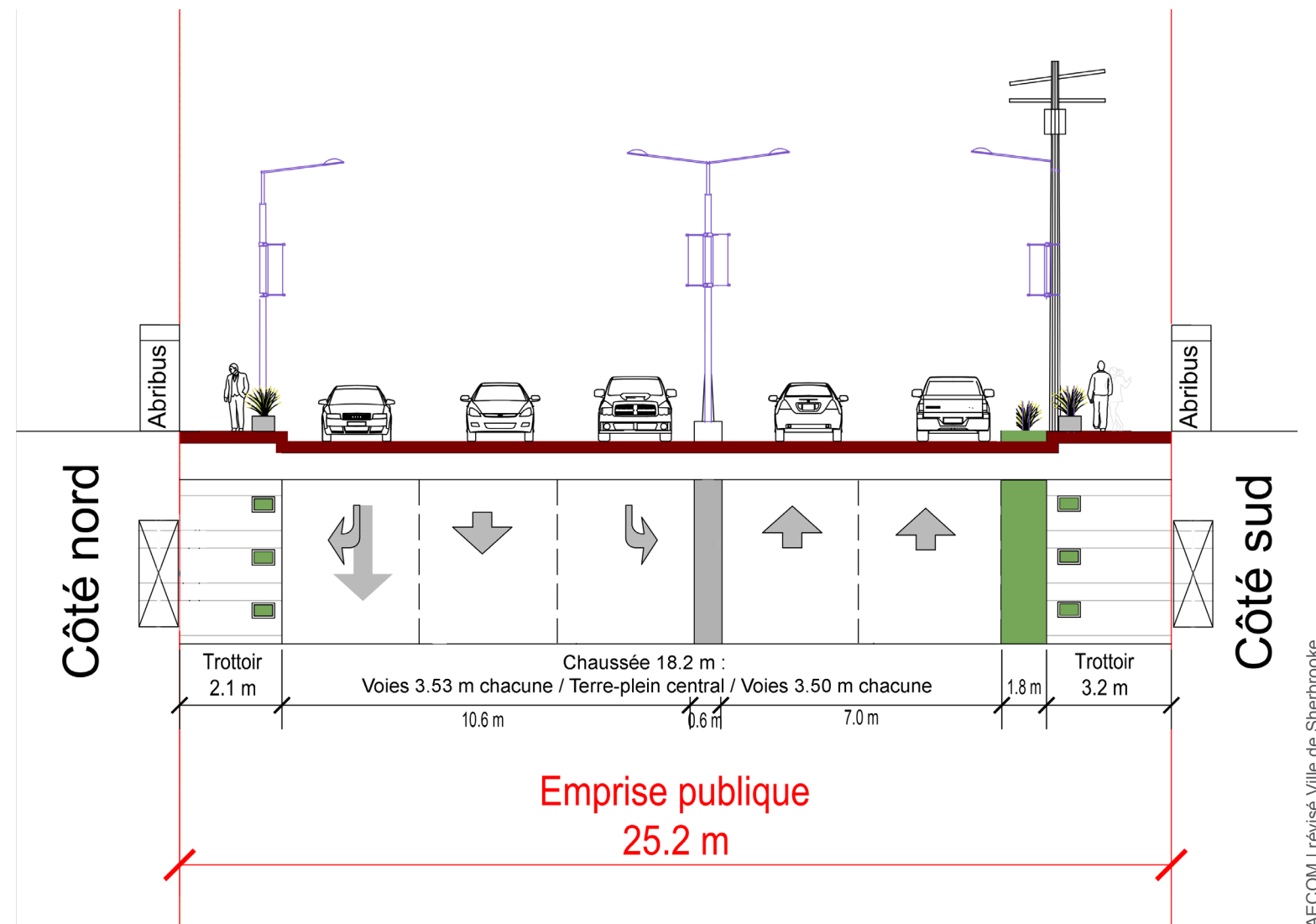


Figure 94 : Coupe illustrant les aménagements types de l'emprise pour le secteur de la Cité

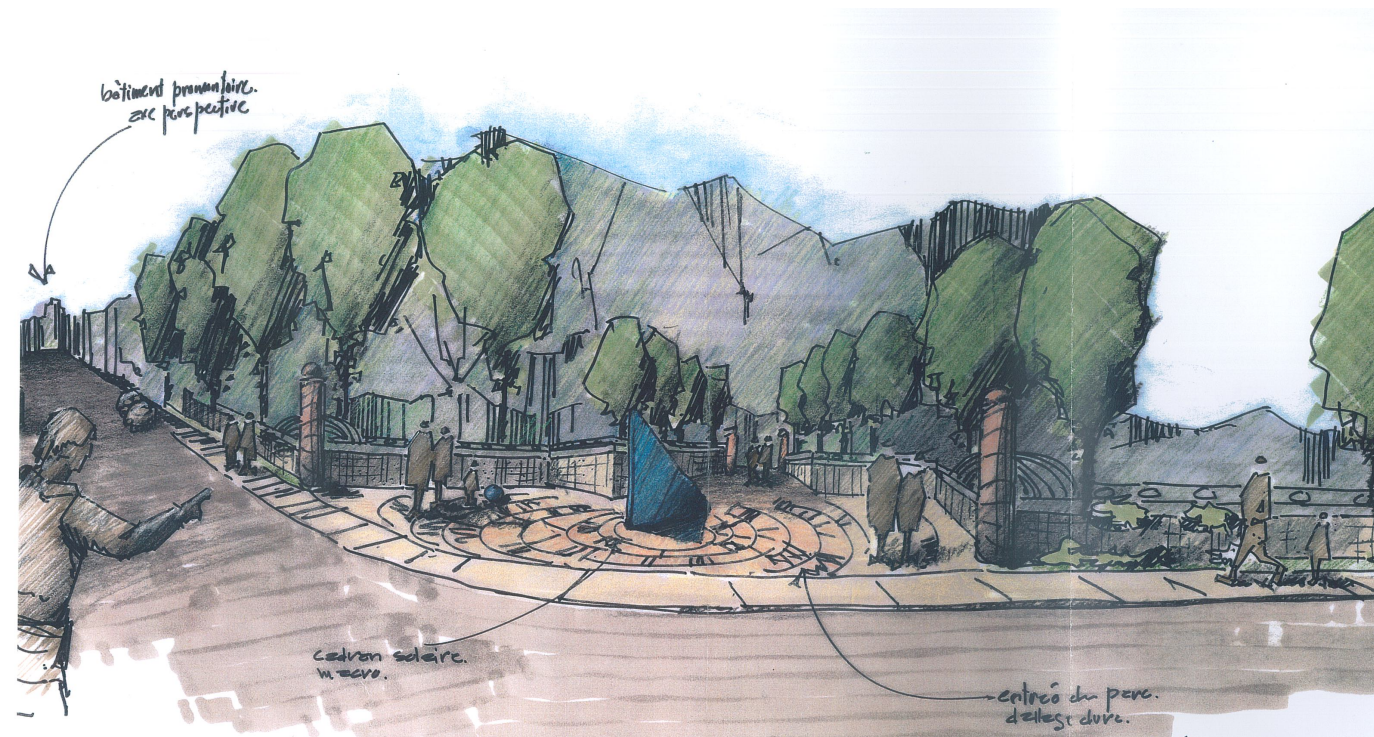
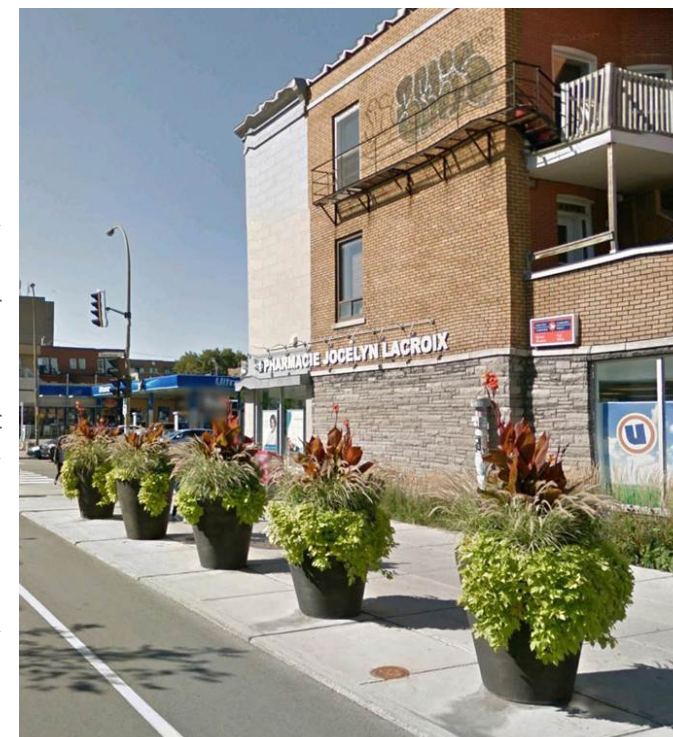


Figure 95 : Aménagement d'une entrée au parc Jacques-Cartier au coin de la rue Marci et du boulevard Jacques-Cartier

Sherbrooke, Cité des Rivières, rapport rues Esplanade, Vanier et Marci 2003



Google streetview

Figure 96 : Plantations en pots



4culture.org

Figure 95 : Clôture ornementale encadrant un stationnement privé

SECTEUR D'AMBIANCE MIXTE

Interventions en lien avec la vision d'aménagement sur la rue King Ouest, entre les rues du Québec et Heneker

- Afin de marquer le pôle structurant à l'intersection clé de la rue de Vimy et de la rue King Ouest, les interventions suivantes sont proposées :
 - Marquage et traitement particulier des traverses piétonnes à l'intersection clé de la rue Vimy;
 - Aménagement d'une place publique identitaire, marquant le cœur de la rue King Ouest, ouvrant la rue vers le parc Jacques-Cartier et agrémentant avec des activités commerciales, d'animation et de divertissement en lien avec la proximité du lac des Nations. Un marquage au sol continu, s'étendant sur la rue King Ouest, de la place publique jusqu'aux amorces des rues Vanier et Marcil, serait privilégié. Les aménagements paysagers (tout en favorisant un couvert végétal) devraient permettre une certaine polyvalence de l'espace pour la tenue d'événements, pour l'aménagement d'une halte cycliste (supports à vélos), pour les promeneurs de l'Esplanade du lac des Nations et du parc du Domaine-Howard et pour la mise en place des terrasses;
 - Aménagement d'un escalier/belvédère sur la rue Marcil pour marquer l'entrée principale au parc Jacques-Cartier et créer une ouverture vers le lac des Nations;
 - Le terrain public au coin des rues King Ouest et Marcil offre un potentiel de maximisation du développement avec l'aménagement d'un bâtiment phare avec des activités d'animation (ex. : intégration d'usages commerciaux avec terrasses);
- Plantation d'arbres et verdissement des rues de Vimy, Marcil et Vanier afin de marquer ce lien mixte et vert principal orienté nord-sud entre le Vieux-Nord, le parc Jacques-Cartier et le lac des Nations;
- Afin de marquer les liens actifs secondaires orientés nord-sud, les interventions suivantes sont proposées :
 - Consolidation du lien existant entre la rue King Ouest et la rue de l'Esplanade à la hauteur du stationnement de la Caisse Desjardins (rue Victoria);
 - Assurer une veille pour d'autres opportunités de lien sur les terrains à réaménager;
 - Réaménagement des rues Vanier et Salls (trottoirs, plantations, etc.);
 - Aménagement d'un trottoir sur la rue Marcil, du côté du parc Jacques-Cartier, sans enlever les stationnements sur rue;
 - Marquage des entrées du parc Jacques-Cartier;
 - Plantation d'arbres et verdissement des rues Victoria, Argyll et Salls;

Note : Les esquisses d'aménagement présentées dans la présente section sont à titre illustratif. C'est un exercice qui vise à révéler le potentiel des aménagements publics et privés.



Équipe de PROLOGES



Équipe de PROLOGES



Équipe de PROLOGES

Figure 97 : Typologies de bâtiment pour les rues de l'Esplanade, Vanier et Marcil

Sherbrooke, Cité des Rivières, rapport rues Esplanade, Vanier et Marcil 2003

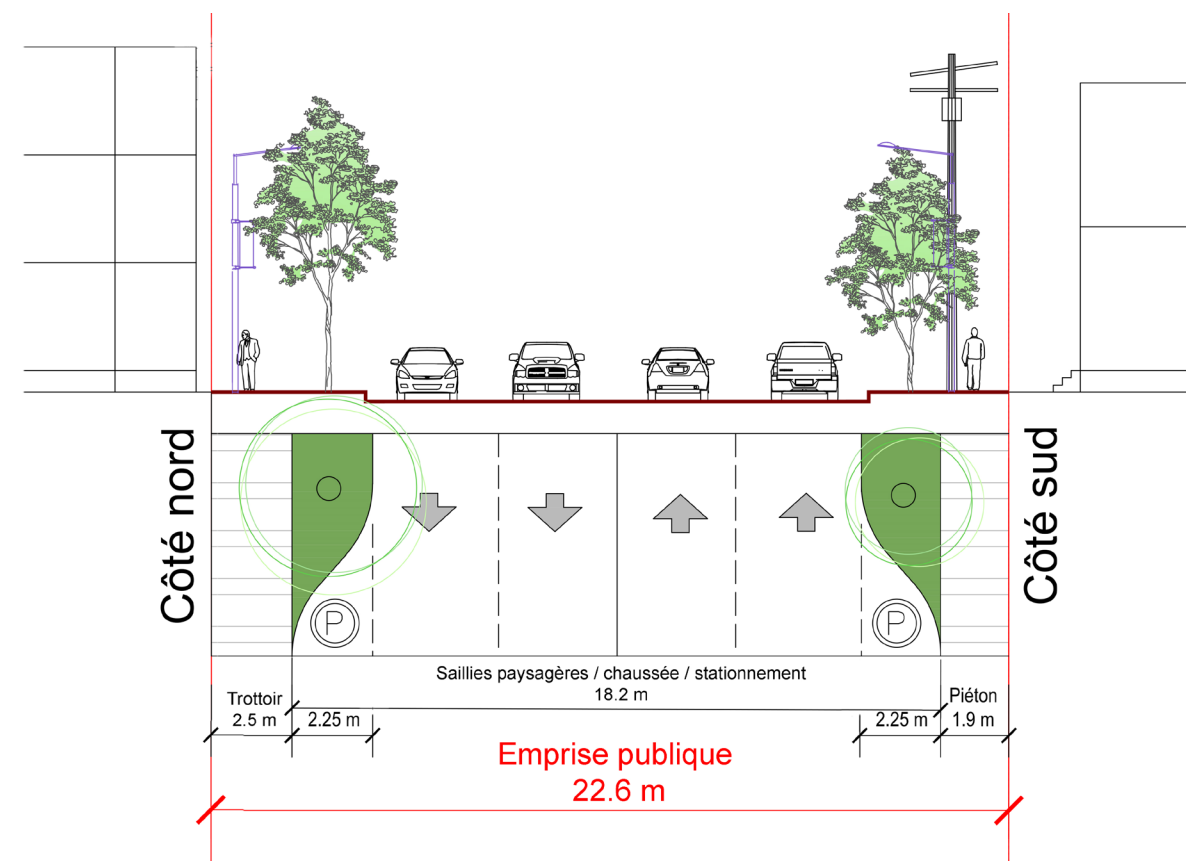


Figure 98 : Coupe illustrant les aménagements types de l'emprise publique pour le secteur d'ambiance mixte



Figure 99 : Aménagement d'une place publique - Traverses marquées - Saillies paysagères à l'intersection clé rue de Vimy

AECOM | révisé Ville de Sherbrooke

AECOM

SECTEUR D'AMBIANCE MIXTE

Interventions en lien avec la vision d'aménagement sur la rue King Ouest, entre les rues du Québec et Heneker (suite)

4. Aucun seuil prévu pour ce secteur d'ambiance;
5. Étude de la possibilité d'aménager un stationnement commun entre les rues de l'Ontario, Victoria et d'Avila, avec ou sans partenariat avec les propriétaires des terrains privés adjacents. L'objectif de ce secteur est de sortir les véhicules du parc Jacques-Cartier et de baisser la pression du stationnement dans le quartier résidentiel;
6. Afin de bonifier les aménagements publics de la rue King Ouest, les interventions suivantes sont proposées :
 - Récupération de la partie de l'emprise résiduelle occupée par les riverains (mise aux normes) pour l'élargissement du trottoir du côté nord (de 1,6 m à 2,5 m);
 - Modification sensible de la largeur des voies de circulation (standardiser à 3,425 m), et ce, à même la chaussée actuelle (modification du lignage);
 - Élargissement et délimitation des aires de stationnement sur rue (de 2,1 m à 2,25 m), et ce, grâce à la standardisation des largeurs des voies;
 - Aménagement de saillies paysagères aux intersections des rues perpendiculaires ou par l'élimination de quelques cases de stationnement sur rue peu utilisées. Favoriser des thématiques autour des saillies pour des plantations basses, de l'agriculture urbaine, du mobilier urbain (bancs, supports à vélos, éléments signalétiques, etc.);
 - Plantation d'arbres sans restriction de hauteur (à grand déploiement) du côté nord, dans les saillies;
 - Plantation d'arbres de hauteur restrictive ou de plantations basses du côté sud, dans les saillies;
 - Arrimage des aménagements privés en front de rue avec les aménagements publics;
 - Selon les opportunités et les demandes de travaux ou de rénovation, favoriser le rapprochement des bâtiments de la rue et la limitation des stationnements hors sol en surface ou la localisation du stationnement en arrière-lots;
 - Verdissement et traitement au sol des aires de stationnement hors rue localisées en front de rue, permettant de minimiser les étendues asphaltées.

Note : Les esquisses d'aménagement présentées dans la présente section sont à titre illustratif. C'est un exercice qui vise à révéler le potentiel des aménagements publics et privés.

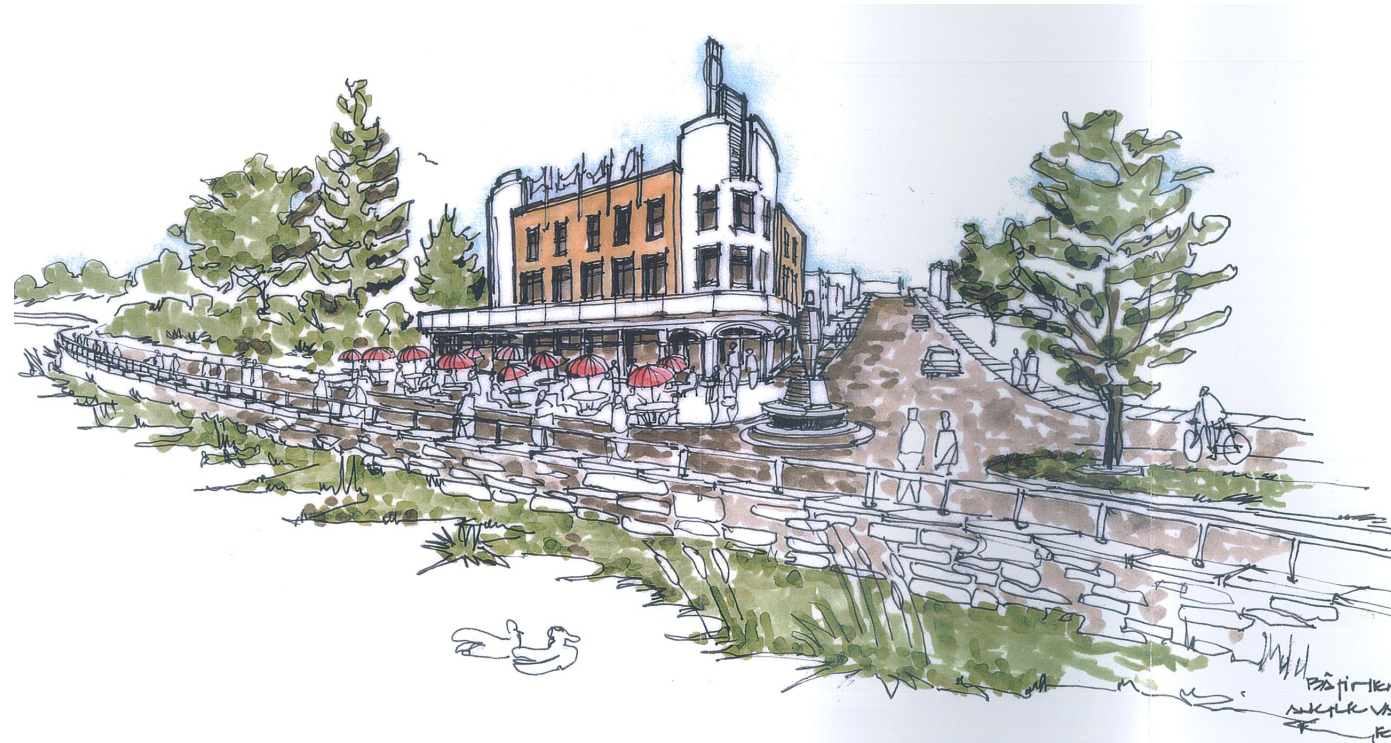


Figure 100 : Bâtiment phare proposé pour le terrain public au coin des rues King Ouest et Marcell



Figure 101 : Bâtiment phare proposé pour le terrain public au coin des rues King Ouest et Marcell

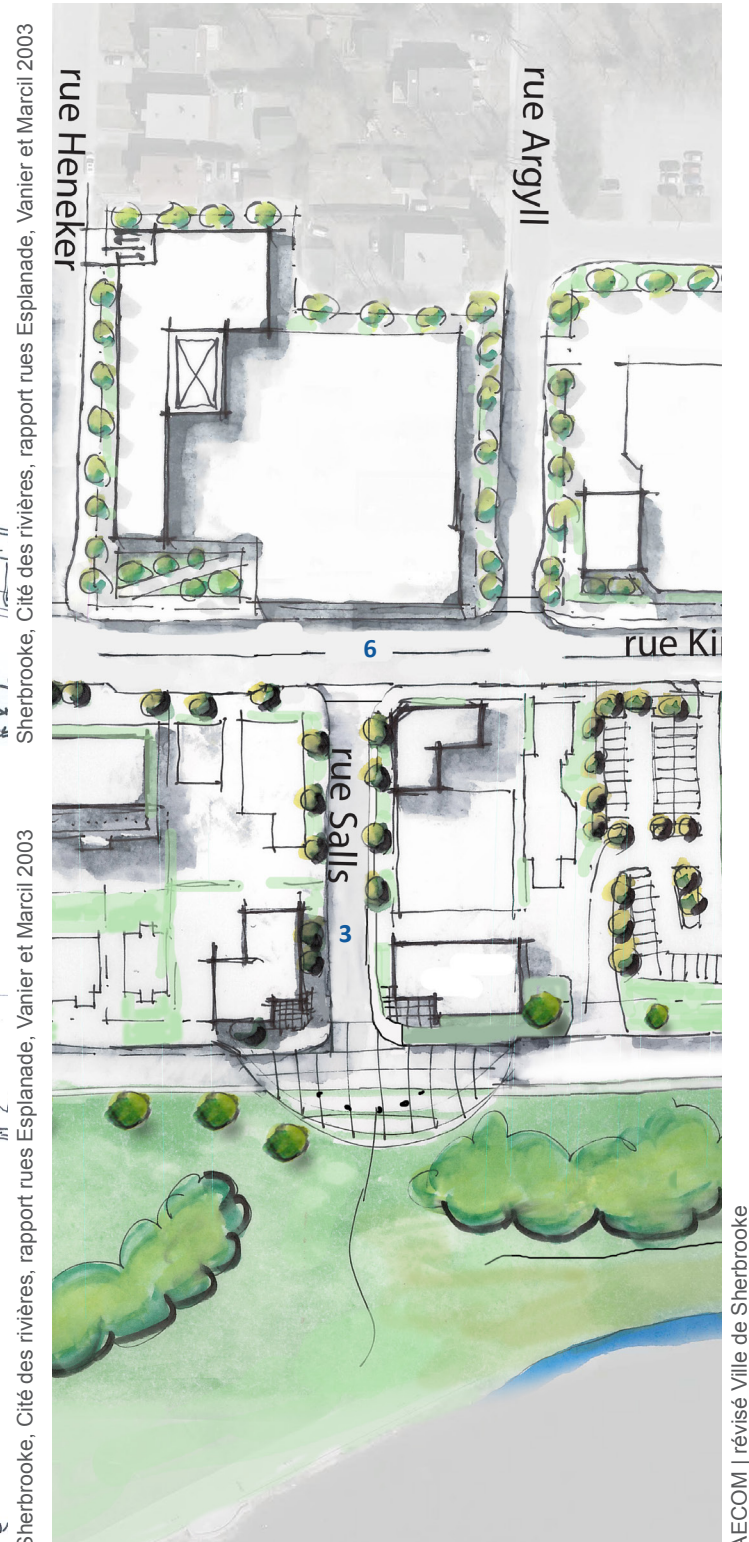
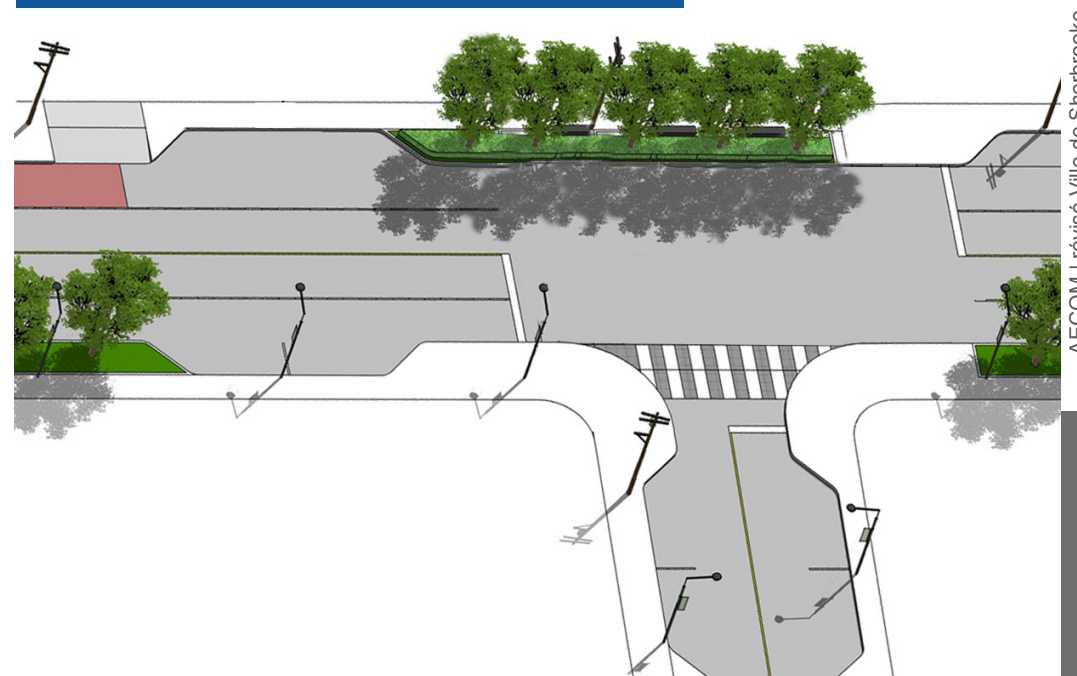


Figure 102 : Aménagements proposés pour le secteur d'ambiance mixte (partie ouest)



Figure 103 : Aménagements proposés pour le secteur d'ambiance mixte (partie est)

SECTEUR D'AMBIANCE MIXTE



AECOM | révisé Ville de Sherbrooke

Figure 104 : Aménagement d'une intersection standard - Saillies paysagères - Mobilier urbain



luca.lu | Luxembourg

Figure 105 : Aménagement en paliers vers le lac des Nations



AECOM

Figure 106 : Aménagement d'un observatoire vers le lac des Nations

Note : Les esquisses d'aménagement présentées dans la présente section sont à titre illustratif. C'est un exercice qui vise à révéler le potentiel des aménagements publics et privés.



AECOM | révisé Ville de Sherbrooke

Figure 107 : Aménagement d'une intersection clé (rue de Vimy) - Saillies paysagères - Marquage des aires d'arrêt d'autobus - Mobilier urbain

SECTEUR RÉCRÉOTOURISTIQUE

Interventions en lien avec la vision d'aménagement sur la rue King Ouest, entre le pont Montcalm et la rue du Québec

1. Marquage et traitement particulier des traverses piétonnes à l'intersection clé du boulevard Queen-Victoria (élément d'articulation entre le centre-ville et la rue King Ouest) afin de marquer le pôle structurant;
2. Afin de marquer ce lien mixte et vert principal orienté nord-sud, les interventions suivantes sont proposées :
 - Plantation d'arbres et verdissement du boulevard Queen-Victoria et de la rue de la Glacière;
 - Analyser la possibilité de modifier le lien cyclable bidirectionnel existant du côté est du boulevard Queen-Victoria en des liens cyclables unidirectionnels des deux côtés, et ce, afin de permettre l'ajout de stationnement sur rue du côté est. La proposition est donc de permettre le stationnement sur le boulevard Queen-Victoria des deux côtés (les liens cyclables unidirectionnels de 1,5 m se retrouveraient entre les trottoirs existants et le stationnement sur rue). La largeur des voies de circulation véhiculaire devrait aussi être standardisée à 3,4 m et 3,3 m, tout en conservant la même largeur de chaussée (modification du lignage);
3. Afin de marquer les liens actifs secondaires orientés nord-sud, les interventions suivantes sont proposées :
 - Aménagement avec ou sans belvédère et confirmation d'un lien en site propre (sous forme de servitude de passage), entre la rue de l'Esplanade et la rue King Ouest, près de l'ancienne glacière de propriété municipale;
 - Plantation d'arbres et verdissement des rues Richmond, de l'Esplanade et de London;
4. Afin de marquer le seuil d'entrée est du secteur et d'affirmer la transition vers le centre-ville, les interventions suivantes sont proposées :
 - Aménagement d'une placette identitaire publique (ou en partenariat public-privé), à l'angle des rues King Ouest et de l'Esplanade. Le concept d'aménagement paysager devrait souligner le caractère naturel des lieux (proximité de la rivière Magog et du lac des Nations) en révélant dans les aménagements, la présence de l'eau et de la végétation;
 - Mise en valeur architecturale de l'édifice à deux étages qui a front sur la rue King Ouest et qui est en flanc de la rivière Magog et du lac des Nations, si l'opportunité se présente. Ce bâtiment susceptible d'offrir un front sur la future placette devrait subir une rénovation. La mise sous écran architectural pourrait constituer l'une des possibilités de révéler une architecture en lien avec le devenir du lieu. L'ajout à l'édifice pourrait aussi être de facture contemporaine et en arrimage avec le concept paysager ou riverain de la future placette;

5. Étude de la possibilité d'aménager un stationnement commun, avec ou sans partenariat avec les propriétaires privés adjacents (rue King Ouest ou autre rue perpendiculaire). L'objectif de ce secteur est de desservir les petits terrains commerciaux, le tourisme et les usagers de la promenade du Lac-des-Nations, en plus de baisser la pression du stationnement dans le quartier résidentiel;

6. Afin de bonifier les aménagements publics de la rue King Ouest, les interventions suivantes sont proposées :
 - Modification sensible de la largeur des voies de circulation (standardiser à 3,35 m), et ce, à même la chaussée actuelle (modification du lignage);
 - Élargissement et délimitation des aires de stationnement sur rue (de 2,1 m à 2,4 m), et ce, grâce à la standardisation des largeurs des voies;

- Sur le tronçon entre le pont Montcalm et le boulevard Queen-Victoria, remplacement des lampadaires existants localisés en rive de la rue King Ouest par des lampadaires décoratifs (modèle du centre-ville), et ce, afin d'assurer une transition vers le centre-ville;



Figure 107 : Aménagements proposés pour le secteur récréotouristique

Note : Les esquisses d'aménagement présentées dans la présente section sont à titre illustratif. C'est un exercice qui vise à révéler le potentiel des aménagements publics et privés.

SECTEUR RÉCRÉOTOURISTIQUE

Interventions en lien avec la vision d'aménagement sur la rue King Ouest, entre le pont Montcalm et la rue du Québec (suite)

- Afin de récupérer, lorsque possible, la large emprise résiduelle du côté nord occupée par les riverains (mise aux normes), les interventions suivantes sont projetées :
 - Élargissement du trottoir projeté du côté nord (de 2,0 m à 3,0 m) et déplacement entre les deux bandes de plantation projetées (versus en bordure de rue);
 - Plantation, lorsque possible, sur deux rangées parallèles d'arbres, de part et d'autre du trottoir projeté du côté nord. Cette intervention devra être évaluée en considération des besoins privés (ex. : stationnements pour les commerçants) versus les besoins publics (ex. : verdissement, trottoirs, etc.);
 - Plantation d'arbres à petit déploiement ou intégration de plantations basses du côté nord;
- Afin de récupérer, lorsque possible, l'emprise résiduelle du côté sud occupée par les riverains (mise aux normes), les interventions suivantes sont projetées :
 - Déplacement du trottoir projeté du côté sud en bordure de la propriété riveraine (versus actuellement en bordure de rue);
 - Aménagement d'une bande de plantation de 1,1 m à l'endroit du trottoir actuel (pour le tronçon entre la rue du Québec et le boulevard Queen-Victoria) ou aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle (pour le tronçon entre le boulevard Queen-Victoria et le pont Montcalm);
 - Plantation d'arbres à grand déploiement du côté sud, dans les saillies et dans la bande de plantation;
- Aménagement de saillies paysagères aux intersections des rues perpendiculaires ou par l'élimination de quelques cases de stationnement sur rue peu utilisées. Favoriser des thématiques autour des saillies pour des plantations basses, de l'agriculture urbaine, du mobilier urbain (bancs, supports à vélos, éléments signalétiques, etc.);
- Redéveloppement urbain privilégié pour les terrains d'angle riverains ou pour les usages à relocaliser afin de favoriser une mixité des usages en associant par exemple des usages commerciaux au rez-de-chaussée avec des logements aux étages. Les gabarits et la facture architecturale dominante du secteur devraient être respectés.
- Restauration des spécificités architecturales des édifices à l'est du secteur. Retrouver et mettre à jour la qualité architecturale des édifices propres au quartier du Vieux-Nord, notamment les aspects suivants :

- Pour les bâtiments exclusivement résidentiels, mettre en valeur les galeries, les escaliers, les colonnes, les corniches, les fenêtres, les matériaux, etc.;
- Pour les bâtiments comportant des commerces au rez-de-chaussée, intégrer les devantures des commerces en respectant les particularités de l'édifice (les entablements, les colonnes ou autres éléments structuraux), l'intégrité de la façade, l'intégration des enseignes à l'architecture, etc.



Figure 108 : Affirmation du caractère paysager du secteur



Figure 109 : Bâtiment phare pour marquer le seuil d'entrée



Figure 110 : Caractère végétal à renforcer

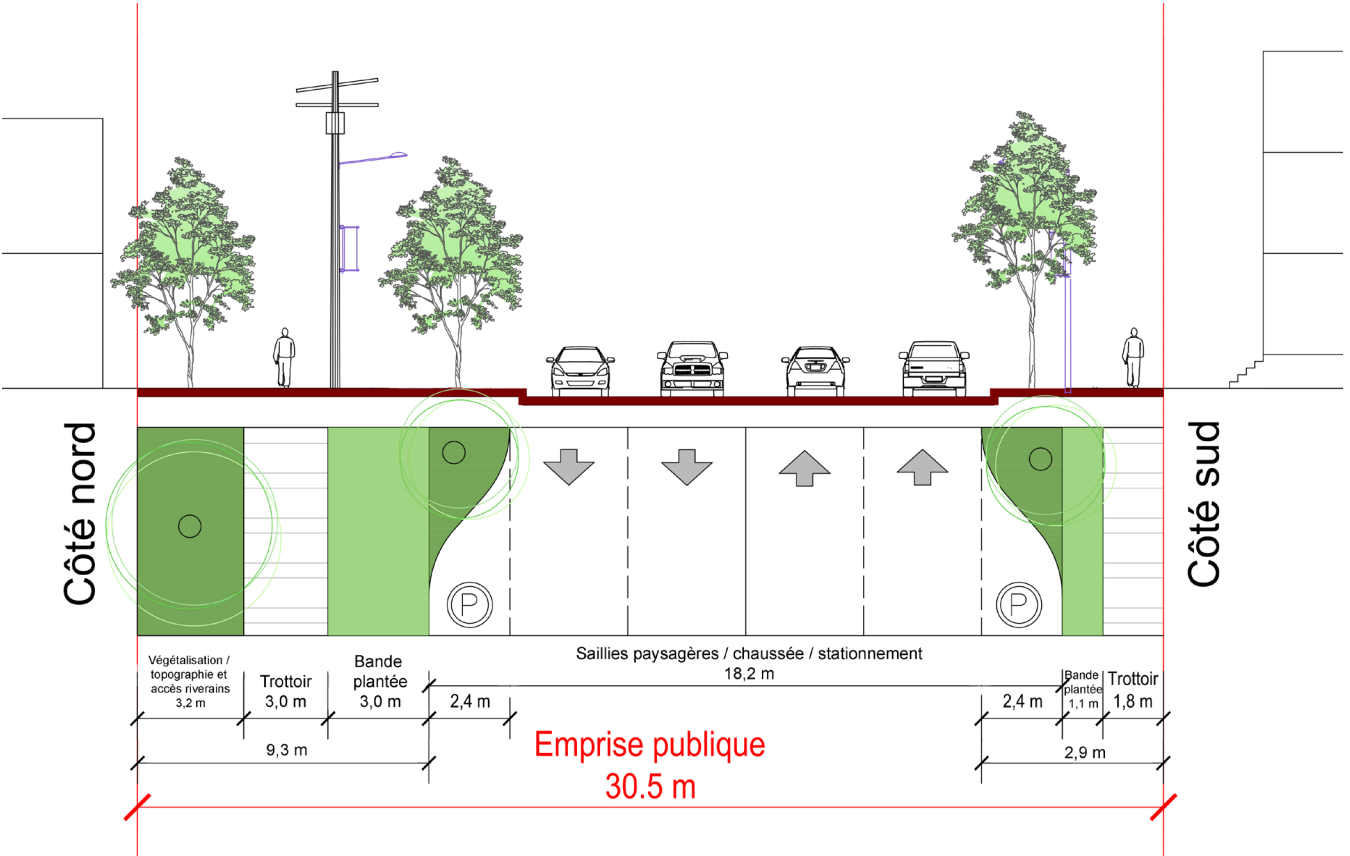


Figure 112 : Coupe entre la rue du Québec et le boulevard Queen-Victoria illustrant les aménagements types de l'emprise publique pour cette partie du secteur récréotouristique

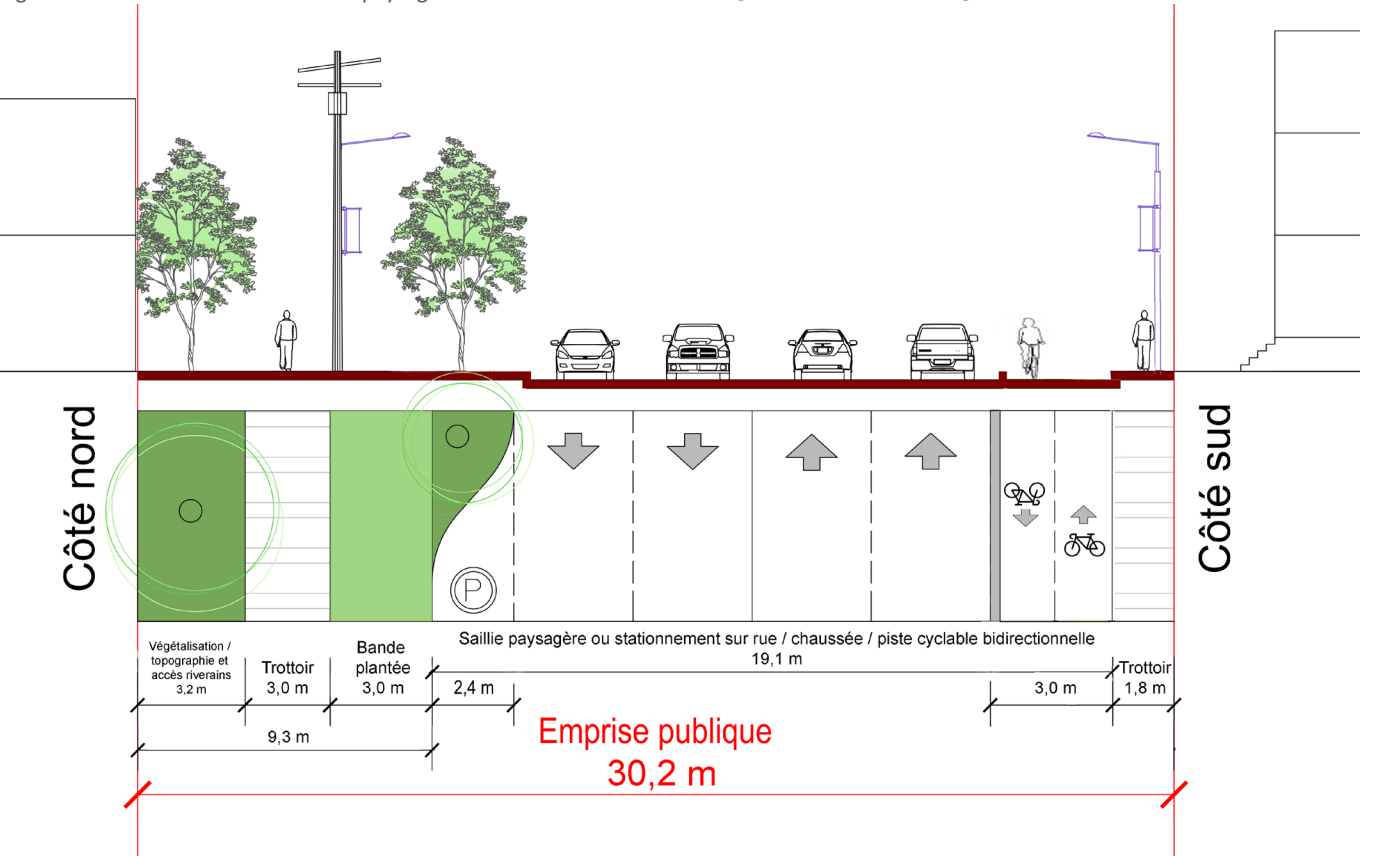


Figure 112 : Coupe entre le boulevard Queen-Victoria et le pont Montcalm illustrant les aménagements types de l'emprise publique pour cette partie du secteur récréotouristique

2.2.4. Affectations et densités d’occupation du sol

Le secteur visé par le Plan directeur se compose de deux types d’aires d’affectation du sol :

- Aire mixte à dominance commerciale;
- Aire mixte à dominance résidentielle.

Les tableaux ci-après présentent les fonctions dominantes et les fonctions complémentaires par aire d’affectation. Celles-ci s’inscrivent en conformité avec le Schéma d’aménagement et de développement révisé de la Ville de Sherbrooke*.

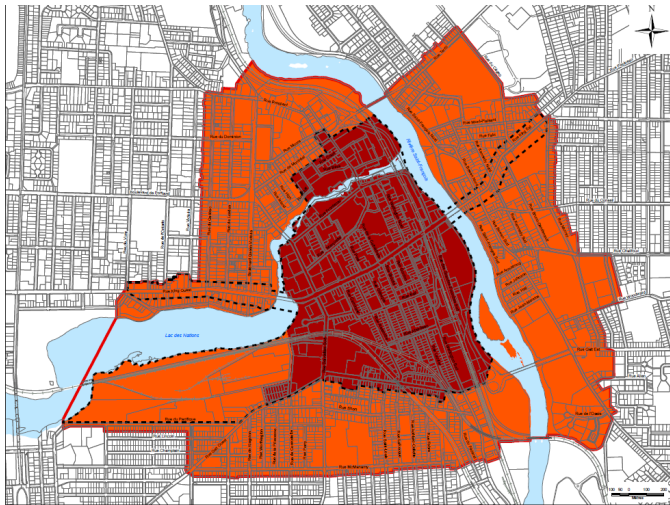


Figure 113 : Extrait du Schéma d’aménagement et de développement révisé de la Ville de Sherbrooke - Plan 6 - Quartier central

Tableau 6 : Affectation mixte à dominance commerciale – Secteur de la Cité

AFFECTATION DU SOL	DESCRIPTION	FONCTIONS	
		DOMINANTES : Fonctions souhaitées et pouvant être autorisées dans l’ensemble d’une aire d’affectation	COMPLÉMENTAIRES : Fonctions pouvant être autorisées dans une aire d’affectation en complément à la fonction dominante et/ou pouvant être autorisées sous certaines conditions
A MIXTE À DOMINANCE COMMERCIALE – Secteur de la Cité	Secteur comprenant une mixité d’usages résidentiels et commerciaux, avec une dominance commerciale	• Habitation : - Plus de 30 logements à l’hectare; - Logements à l’étage uniquement; • Bureau non structurant; • Institutionnel et communautaire non structurant; • Commerce non structurant; • Récréative extensive.	• Bureau structurant; • Commerce structurant; • Équipement, infrastructure et réseau d’utilité publique; • Institutionnel et communautaire structurant; • Activité de conservation.

Tableau 7 : Affectation mixte à dominance commerciale - Secteur d’ambiance mixte

AFFECTATION DU SOL	DESCRIPTION	FONCTIONS	
		DOMINANTES : Fonctions souhaitées et pouvant être autorisées dans l’ensemble d’une aire d’affectation	COMPLÉMENTAIRES : Fonctions pouvant être autorisées dans une aire d’affectation en complément à la fonction dominante et/ou pouvant être autorisées sous certaines conditions
B MIXTE À DOMINANCE COMMERCIALE – Secteur d’ambiance mixte	Secteur comprenant une mixité d’usages résidentiels et commerciaux, avec une dominance commerciale	• Habitation : - Plus de 20 logements à l’hectare; - Logements à l’étage uniquement; • Bureau non structurant; • Institutionnel et communautaire non structurant; • Commerce non structurant; • Récréative extensive.	• Commerce structurant; • Équipement, infrastructure et réseau d’utilité publique; • Institutionnel et communautaire structurant; • Activité de conservation.

* Source : Schéma d’aménagement et de développement révisé, Règlement n° 1000, Ville de Sherbrooke, septembre 2014 p. 53-59.



Tableau 8 : Affectation mixte à dominance commerciale – Secteur du quartier central

AFFECTATION DU SOL	DESCRIPTION	FONCTIONS	
		DOMINANTES : Fonctions souhaitées et pouvant être autorisées dans l'ensemble d'une aire d'affectation	COMPLÉMENTAIRES : Fonctions pouvant être autorisées dans une aire d'affectation en complément à la fonction dominante et/ou pouvant être autorisées sous certaines conditions
C MIXTE À DOMINANCE COMMERCIALE – Secteur du quartier central	Secteur comprenant une mixité d'usages résidentiels et commerciaux avec une dominance commerciale	• Habitation : - Plus de 30 logements à l'hectare; - Logements à l'étage uniquement; • Institutionnel et communautaire structurant; • Institutionnel et communautaire non structurant; • Commerce structurant; • Récréative extensive.	• Bureau structurant; • Bureau non structurant; • Commerce non structurant; • Équipement, infrastructure et réseau d'utilité publique; • Activité de conservation.

Tableau 9 : Affectation mixte à dominance résidentielle – Secteur du quartier central

AFFECTATION DU SOL	DESCRIPTION	FONCTIONS	
		DOMINANTES : Fonctions souhaitées et pouvant être autorisées dans l'ensemble d'une aire d'affectation	COMPLÉMENTAIRES : Fonctions pouvant être autorisées dans une aire d'affectation en complément à la fonction dominante et/ou pouvant être autorisées sous certaines conditions
D MIXTE À DOMINANCE RÉSIDENTIELLE – Secteur du quartier central	Secteur comprenant une mixité d'usages résidentiels et commerciaux avec une dominance résidentielle	• Habitation : - Plus de 30 logements à l'hectare; • Institutionnel et communautaire structurant; • Institutionnel et communautaire non structurant; • Récréative extensive.	• Bureau structurant (uniquement en bordure de la rue King Ouest, en complémentarité avec la fonction commerciale au rez-de-chaussée); • Bureau non structurant (uniquement en bordure de la rue King Ouest); • Commerce non structurant (uniquement en bordure de la rue King Ouest, aux intersections et au rez-de-chaussée des bâtiments. Sur l'ensemble de la rue de l'Esplanade, uniquement les chambres d'hôtes - à continger); • Commerce de divertissement; • Équipement, infrastructure et réseau d'utilité publique; • Activité de conservation.

2.3 GUIDER ET RÉALISER

Cette troisième section identifie les stratégies de mise en œuvre ainsi que les programmes d'intervention devant être mis de l'avant. La séquence des actions à poser et les phases de réalisation sont basées sur l'hypothèse que les aménagements prendraient leur essor à partir de ceux du centre-ville.



AECOM



AECOM



AECOM

2.3 GUIDER ET RÉALISER

Le programme de mise en œuvre se distingue par la planification des quatre volets suivants :

- Identification d’un plan d’action qui présente le programme d’aménagement physique du domaine public;
- Proposition d’études connexes subséquentes;
- Implantation de programmes de subventions et de mesures incitatives;
- Identification de modifications de la réglementation d’urbanisme.

2.3.1. Plan d’action du domaine public

Le Plan d’action a pour objectif d’assurer la mise en œuvre des interventions physiques projetées au Plan directeur. Il identifie, pour chaque secteur d’ambiance, les objectifs et les actions préconisés, de même que l’échéancier de réalisation, le maître d’œuvre et les partenaires potentiels.

SECTEUR DE LA CITÉ						
OBJECTIFS	ACTIONS	ÉCHÉANCES			MAÎTRE D’ŒUVRE	PARTENAIRES
		C	M	L		
1. Bonifier les aménagements de la rue King Ouest	1.1 Mettre en place du mobilier urbain distinctif adapté aux piétons	X			Ville de Sherbrooke	Société de transport de Sherbrooke, Commerce Sherbrooke
	1.2 Intégrer des plantations basses à même le domaine public (ex. : bacs à fleurs, fosses de plantations) et marquer le seuil d'entrée au secteur	X	X		Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke
	1.3 Marquer de façon particulière les traverses piétonnes de l’intersection clé de la rue King Ouest et du boulevard Jacques-Cartier. Marquer de façon évidente les traverses piétonnes standards de la rue King Ouest et du boulevard Jacques-Cartier	X			Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke
	1.4 Marquer les aires d’arrêts d’autobus et assurer leur mise aux normes (déplacement de certains arrêts)	X			Ville de Sherbrooke	Société de transport de Sherbrooke, Commerce Sherbrooke
2. Réaménager la rue Marchant et la rue Bryant	2.1 Développer un lien cyclable depuis la rue Bryant et sur la rue Marchant	X			Ville de Sherbrooke	Destination Sherbrooke
	2.2 Mettre en place du mobilier urbain adapté aux piétons et aux cyclistes			X	Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke
	2.3 Intégrer des plantations en bordure de rues		X		Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke
	2.4 Marquer l’entrée du parc Jacques-Cartier au coin des rues Marcil et Marchant	X			Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke, Destination Sherbrooke
3. Susciter le redéveloppement des terrains commerciaux sous-utilisés et optimiser la densité et la mixité d’usages	3.1 Entamer des discussions avec les propriétaires des terrains sous-utilisés en vue d’une relocalisation des usages	X	X	X	Ville de Sherbrooke	Propriétaires, commerçants, Commerce Sherbrooke
	3.2 Advenant le redéveloppement de certains terrains, exiger que les bâtiments s’intègrent adéquatement au cadre bâti existant (gabarit, implantation, etc.) et qu’ils encadrent la rue King Ouest	X	X	X	Ville de Sherbrooke	Propriétaires, partenaires privés, Commerce Sherbrooke
4. Intégrer les pratiques d’aménagement durable	4.1 Si l’opportunité se présente, aménager un stationnement public ou en partenariat public/privé à proximité du boulevard Jacques-Cartier, et ce, afin de faciliter les déplacements piétons vers la rue King Ouest et le parc Jacques-Cartier		X	X	Ville de Sherbrooke	Propriétaires, partenaires privés, Commerce Sherbrooke, Destination Sherbrooke
	4.2 Préconiser l’aménagement de stationnements intégrés aux bâtiments (ex. : souterrains, à même les bâtiments) et la bonification des stationnements existants (ex. : murets, verdissement, revêtements perméables, meilleure intégration des espaces visibles depuis la rue)	X	X	X	Ville de Sherbrooke	Propriétaires, commerçants, Commerce Sherbrooke
	4.3 Promouvoir l’adoption de pratiques d’aménagement durable : gestion des eaux de pluie et des déchets, intégration de toits végétalisés, construction ou rénovation de bâtiments selon des normes reconnues (ex. : LEED, Novoclimat, etc.)	X	X	X	Ville de Sherbrooke	Propriétaires, commerçants, Commerce Sherbrooke
5. Aménager des liens mixtes et verts principaux orientés nord-sud	5.1 Verdir le boulevard Jacques-Cartier afin d’assurer un lien véhiculaire et pédestre vert entre le parc Jacques-Cartier, le lac des Nations et le Vieux-Nord	X			Ville de Sherbrooke	Propriétaires, commerçants, Commerce Sherbrooke
6. Aménager des liens actifs secondaires orientés est-ouest du boulevard Jacques-Cartier vers le parc Jacques-Cartier	6.1 Ajouter et marquer une entrée du parc Jacques-Cartier au coin de la rue Marcil et du boulevard Jacques-Cartier	X			Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke, Destination Sherbrooke
	6.2 Ajouter un trottoir du côté sud de la rue Marcil, soit du côté du parc Jacques-Cartier	X			Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke, Destination Sherbrooke
	6.3 Ajouter des traverses piétonnes au coin du boulevard Jacques-Cartier et de la rue Wiggett et prolonger le terre-plein central du boulevard Jacques-Cartier plus au sud de la rue Wiggett	X			Ville de Sherbrooke	Propriétaires, Commerce Sherbrooke
	6.4 Ajouter un trottoir le long de l’allée de circulation bordant l’accès de la Cité du Parc et marquer les traverses piétonnes du côté du boulevard Jacques-Cartier, à la hauteur de la rue Marcil	X			Ville de Sherbrooke, propriétaires	Commerce Sherbrooke

Tableau 10 : Plan d’action - Secteur de la Cité

C = 0-5 ans M = 6-10 ans L = 11-20 ans



SECTEUR D'AMBIANCE MIXTE						
OBJECTIFS	ACTIONS	ÉCHÉANCES			MAÎTRE D'ŒUVRE	PARTENAIRES
		C	M	L		
1. Aménager une place publique identitaire d'ambiance au cœur du secteur d'ambiance mixte (marquer ce pôle structurant)	1.1 Mettre en place un aménagement paysager permettant de mettre en valeur les vues vers le lac des Nations et initier un concours avec intégration d'une œuvre d'art		X		Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke
	1.2 Reconfigurer la géométrie au coin des rues Marcil et Vanier afin de l'aligner et de dégager l'emprise publique riveraine nécessaire à l'aménagement de la place publique identitaire			X	Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke
	1.3 Consulter les partenaires du milieu	X	X	X	Ville de Sherbrooke	Propriétaires, commerçants, résidents, Commerce Sherbrooke
	1.4 Aménager un escalier/belvédère sur la rue Marcil donnant accès au parc Jacques-Cartier et créant une entrée significative au parc			X	Ville de Sherbrooke	Destination Sherbrooke, Commerce Sherbrooke
2. Bonifier les aménagements de la rue King Ouest	2.1 Mettre en place du mobilier urbain distinctif adapté aux piétons		X		Ville de Sherbrooke	Société de transport de Sherbrooke, Commerce Sherbrooke
	2.2 Réaménager les trottoirs afin d'y intégrer des saillies paysagères (récupération de cases de stationnement) : intégration de plantations basses, bancs, supports à vélos, etc.		X		Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke
	2.3 Intégrer des plantations en bordure de rue : plantations basses du côté sud (présence de poteaux électriques) et arbres à grand déploiement côté nord (sans poteau)		X		Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke
	2.4 Marquer de façon particulière les traverses de l'intersection clé des rues King Ouest et de Vimy. Marquer de façon évidente les traverses piétonnes standards de la rue King Ouest et du boulevard Jacques-Cartier		X		Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke
	2.5 Marquer les aires d'arrêts d'autobus et assurer leur mise aux normes (déplacement de certains arrêts)		X		Ville de Sherbrooke	Société de transport de Sherbrooke, Commerce Sherbrooke
3. Réaménager les rues Vanier et Marcil	3.1 Mettre en place du mobilier urbain adapté aux piétons et aux cyclistes			X	Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke
	3.2 Intégrer des plantations en bordure de rue			X	Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke
	3.3 Ajouter un trottoir du côté sud de la rue Marcil, soit du côté du parc Jacques-Cartier		X		Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke
	3.4 Marquer l'entrée au parc Jacques-Cartier sur la rue Vanier		X		Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke, Destination Sherbrooke
4. Réaménager la rue Salls	4.1 Mettre en place du mobilier urbain adapté aux piétons			X	Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke
	4.2 Intégrer des plantations en bordure de rue			X	Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke
	4.3 Marquer l'entrée au parc Jacques-Cartier au coin des rues Salls et Marcil		X		Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke, Destination Sherbrooke
5. Susciter le redéveloppement des terrains commerciaux sous-utilisés et optimiser la densité et la mixité d'usages	5.1 Entamer des discussions avec les propriétaires des terrains sous-utilisés en vue d'une relocalisation des usages	X	X	X	Ville de Sherbrooke	Propriétaires, commerçants, Commerce Sherbrooke
	5.2 Advenant le redéveloppement de certains terrains, exiger des bâtiments mixtes avec commerce au rez-de-chaussée qui s'intègrent adéquatement au cadre bâti existant (gabarit, implantation, etc.) et qui encadrent la rue King Ouest et la place publique	X	X	X	Ville de Sherbrooke	Propriétaires, partenaires privés, Commerce Sherbrooke
6. Aménager des liens mixtes et verts principaux orientés nord-sud	6.1 Si l'opportunité se présente, aménager un lien piéton entre la rue King Ouest et le lac des Nations		X	X	Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke, Destination Sherbrooke
	6.2 Verdir la rue de Vimy afin d'assurer un lien véhiculaire et pédestre vert entre le parc Jacques-Cartier, le lac des Nations et le parc du Domaine-Howard		X		Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke
7. Intégrer les pratiques d'aménagement durable	7.1 Si l'opportunité se présente, aménager un stationnement public ou en partenariat public/privé sur la rue d'Avila, et ce, afin de faciliter les déplacements piétons vers la rue King Ouest et le lac des Nations	X	X		Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke, propriétaires, partenaires privés
	7.2 Préconiser l'aménagement de stationnements intégrés aux bâtiments (ex. : souterrains, à même les bâtiments) et la bonification des stationnements existants (verdissement, mise en place de revêtements perméables, meilleure intégration des espaces visibles depuis la rue)	X	X	X	Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke
	7.3 Promouvoir l'adoption de pratiques d'aménagement durable : gestion des eaux de pluie et des déchets, intégration de toits végétalisés, construction ou rénovation de bâtiments selon des normes reconnues (ex. : LEED, Novoclimat, etc.)	X	X	X	Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke

Tableau 11 : Plan d'action - Secteur d'ambiance mixte

C = 0-5 ans M = 6-10 ans L = 11-20 ans

SECTEUR RÉCRÉOTOURISTIQUE						
OBJECTIFS	ACTIONS	ÉCHÉANCES			MAÎTRE D'ŒUVRE	PARTENAIRES
		C	M	L		
1. Aménager une placette au seuil d'entrée est du secteur récréotouristique	1.1 Mettre en place un aménagement paysager permettant de mettre en valeur les vues vers le lac des Nations et la rivière Magog		X		Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke, Destination Sherbrooke
	1.2 Consulter les partenaires du milieu	X	X	X	Ville de Sherbrooke	Propriétaires, commerçants, résidents du secteur, Commerce Sherbrooke
2. Bonifier les aménagements de la rue King Ouest	2.1 Prolonger la piste cyclable sur la rue King Ouest, entre la rue de l'Esplanade et le boulevard Queen-Victoria	X			Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke, Destination Sherbrooke
	2.2 Mettre en place du mobilier urbain distinctif adapté aux piétons	X			Ville de Sherbrooke	Société de transport de Sherbrooke, Commerce Sherbrooke
	2.3 Réaménager les trottoirs afin d'y intégrer des saillies paysagères (récupération de cases de stationnement) : intégration de plantations basses, bancs, supports à vélos, etc.	X			Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke
	2.4 Intégrer des plantations en bordure de rue : plantations basses du côté nord (présence de poteaux électriques) et arbres à grand déploiement côté sud (sans poteau)	X			Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke
	2.5 Marquer de façon particulière les traverses de l'intersection clé de la rue King Ouest et du boulevard Queen-Victoria. Marquer de façon évidente les traverses piétonnes standards de la rue King Ouest et du boulevard Jacques-Cartier	X			Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke
	2.6 Implanter des lampadaires décoratifs sur le tronçon localisé entre le pont Montcalm et le boulevard Queen-Victoria		X		Ville de Sherbrooke	Commerce Sherbrooke
	2.7 Marquer les aires d'arrêts d'autobus et assurer leur mise aux normes (déplacement de certains arrêts)	X			Ville de Sherbrooke	Société de transport de Sherbrooke, Commerce Sherbrooke
3. Optimiser la densité et la mixité d'usages	3.1 Entamer des discussions avec les propriétaires des terrains sous-utilisés en vue d'une relocalisation des usages	X	X	X	Ville de Sherbrooke	Propriétaires, commerçants, Commerce Sherbrooke
	3.2 Advenant le redéveloppement de certains terrains, exiger des bâtiments mixtes avec des commerces au rez-de-chaussée qui s'intègrent adéquatement au cadre bâti existant (gabarit, implantation, etc.) et qui encadrent la rue King Ouest et la place projetée	X	X	X	Ville de Sherbrooke	Propriétaires, partenaires privés, Commerce Sherbrooke
4. Intégrer des pratiques d'aménagement durable	4.1 Si l'opportunité se présente, aménager un stationnement public ou en partenariat public/privé à proximité de la rue Richmond, et ce, afin de faciliter les déplacements piétons vers la rue King Ouest et le lac des Nations		X	X	Ville de Sherbrooke	Propriétaires, partenaires privés, Commerce Sherbrooke, Destination Sherbrooke
	4.2 Préconiser l'aménagement de stationnements intégrés aux bâtiments (ex : souterrains, à même les bâtiments) et la bonification des stationnements existants (verdissement, mise en place de revêtements perméables, meilleure intégration des espaces visibles depuis la rue)	X	X	X	Ville de Sherbrooke	Propriétaires, commerçants, Commerce Sherbrooke
	4.3 Promouvoir l'adoption de pratiques d'aménagement durable : gestion des eaux de pluie et des déchets, intégration de toits végétalisés, construction ou rénovation de bâtiments selon des normes reconnues (ex. : LEED, Novoclimat, etc.)	X	X	X	Ville de Sherbrooke	Propriétaires, commerçants, Commerce Sherbrooke
5. Aménager des liens mixtes et verts principaux orientés nord-sud	5.1 Si l'opportunité se présente, aménager un lien piéton (escalier avec ou sans belvédère) entre l'ancienne glacière et la rue King Ouest			X	Ville de Sherbrooke	Propriétaires, Commerce Sherbrooke, Destination Sherbrooke
	5.2 Verdir le boulevard Queen-Victoria et la rue de la Glacière afin d'assurer un lien véhiculaire, pédestre et cyclable vert entre la promenade du lac des Nations et le Vieux-Nord		X		Ville de Sherbrooke	Propriétaires, commerçants, Commerce Sherbrooke

Tableau 12 : Plan d'action : Secteur récréotouristique

C = 0-5 ans M = 6-10 ans L = 11-20 ans

2.3.2. Études connexes subséquentes

Cette section présente les études qui pourraient être réalisées à la suite de l'adoption du Plan directeur, et ce, afin d'assurer la mise en œuvre du Plan directeur.

Étude de positionnement économique

- Cibler les créneaux sur lesquels miser pour assurer le succès du Plan directeur;
- Positionner l'artère de la rue King Ouest dans son environnement et en lien avec les autres pôles économiques existants (centre-ville, rue King Est, etc.);
- Orienter le type de fonctions à y privilégier afin d'affirmer le caractère distinctif du lieu et de maximiser sa visibilité.

Étude de faisabilité pour l'aménagement de stationnements communs

- Identifier des terrains, de tenure publique de préférence, situés à des distances de 250 m à 500 m des commerces de la rue King Ouest afin d'aénager des stationnements communs;
- Envisager des formes de partenariat public-privé pour la construction et la gestion des stationnements communs;
- Évaluer le type et la forme du stationnement commun : intérieur, extérieur, étagé ou en mixité.

Étude de circulation pour les différents modes de déplacement

Établir un diagnostic précis de la situation existante (circulation, vitesse, sécurité, stationnement) :

- Évaluer la situation future des différents modes de déplacement en fonction des développements résidentiels et commerciaux projetés, de la croissance des débits de transit et des intentions d'aménagement;
- Évaluer différentes options afin d'améliorer les liens cyclables utilitaires d'est en ouest et nord-sud. Évaluer cette situation globalement, sur tout le territoire municipal, et non pas seulement dans le secteur du présent Plan directeur, et ce, afin d'offrir aux usagers un réseau cyclable continu et le plus direct possible. Au besoin, réviser le Plan de transport actif;
- Compter et analyser les déplacements des piétons et des cyclistes (référence à l'approche de Jan Gehl) sur la rue King Ouest (lien cyclable utilitaire) mais aussi au pourtour du lac des Nations (lien cyclable récréatif), et ce, avant et après les aménagements projetés;
- Compter et analyser l'utilisation des stationnements sur rue de la rue King Ouest, et ce, avant et après la standardisation des voies de circulation automobile et la modification des largeurs des aires de stationnement sur rue;
- Analyser la possibilité de modifier le lien cyclable bidirectionnel existant du côté est du boulevard Queen-Victoria en des liens cyclables unidirectionnels des deux côtés, et ce, afin de permettre l'ajout de stationnement sur rue du côté est du boulevard Queen-Victoria;
- Évaluer différentes options afin d'améliorer la desserte de transport collectif;
- Proposer des interventions adaptées aux besoins de tous les usagers, tout en respectant la capacité de payer de la Ville, et ce, selon l'état des infrastructures (ex. : contrôle de la circulation, atténuation de la vitesse, sécurité et infrastructures pour modes actifs).

Guide d'affichage et d'aménagement

L'affichage et l'aménagement des terrains commerciaux sont deux éléments qui ont un impact important sur le caractère d'une artère commerciale. En plus de contribuer à l'aspect visuel du paysage, ils permettent de créer une ambiance attrayante pour la clientèle. Mais lorsque l'on parle d'affichage et d'aménagement, on parle également de règlements municipaux.

Afin de faciliter la tâche aux commerçants en la matière, le Plan directeur propose un guide d'affichage et d'aménagement qui est un outil qui a pour but d'aider à améliorer l'efficacité des travaux, tout en bonifiant la qualité visuelle du secteur commercial. Le guide d'affichage et d'aménagement est un outil complémentaire aux règlements municipaux. Il vise à impliquer les commerçants dans l'embellissement du secteur en les aidant à réaliser des enseignes de qualité et des aménagements esthétiques.

2.3.3. Programmes de subventions et mesures incitatives

La mise en place de programmes de subventions ou de mesures incitatives pouvant prendre des formes variées constitue l’un des moyens qui permettrait d’assurer la mise en œuvre du Plan directeur. À titre indicatif, certains programmes ou mesures potentiels sont présentés dans cette section. Ces éléments doivent être vus comme des pistes de solution qui pourraient être employées par la Ville de Sherbrooke ou par Commerce Sherbrooke, en fonction des opportunités et de l’évolution de la mise en œuvre du Plan directeur.

Programme d’aide à la rénovation des façades

Actuellement, un tel programme municipal s’applique dans quatre secteurs de la ville de Sherbrooke : le centre-ville, la rue King Est, le noyau urbain de Brompton et le noyau urbain de Lennoxville.

Pour ces trois derniers secteurs, ces programmes (communément appelé POC) concernent la rénovation des façades, et ce, pour tous les bâtiments des secteurs visés : restauration, maçonnerie, revêtements de bois, mise en valeur des éléments architecturaux, portes, fenêtres, ornements, enseignes, etc. L’aménagement de terrasses, des interventions de verdissement des espaces de stationnement ou des espaces en cours avant ou latérale sont aussi visés.

Pour le centre-ville, en plus des travaux d’amélioration des façades, ce programme subventionne également les travaux d’amélioration intérieurs pour les locaux commerciaux situés au rez-de-chaussée d’un bâtiment commercial.

Le programme actuel subventionne le tiers du coût des travaux, jusqu’à concurrence de 50 000 \$. Le coût des travaux doit être d’un minimum de 500 \$. Lorsque les services d’un professionnel sont requis pour la confection des plans et devis pour des travaux admissibles, une aide équivalente au tiers du coût de ces services, sans excéder 1 000 \$, est ajoutée à l’aide relative aux travaux.

Programme d’aide à l’habitation

Le programme Rénovation Québec (PRQ) de la Société d’habitation du Québec est de retour. Ce programme vise les bâtiments résidentiels ou partiellement résidentiels dans certains secteurs de la ville de Sherbrooke, incluant une partie de la rue King Ouest. Il a pour objectif une remise en état des bâtiments résidentiels comportant une défectuosité majeure (ex. : charpente, murs extérieurs, toiture, électricité, plomberie, chauffage, galeries). Il vise aussi la transformation d’une partie ou de la totalité d’un bâtiment non résidentiel en logements et la construction résidentielle (démolition et reconstruction à la suite d’une dépréciation de 70 %).

Le programme Rénovation Québec subventionne 50 % du coût des travaux, jusqu’à concurrence de 7 500 \$ à 19 500 \$ par unité d’habitation, le montant total variant en fonction de la superficie de l’unité d’habitation. Pour être admissible, un coût minimal de travaux de 5 000 \$ par logement ou 2 500 \$ par chambre dans le cas de maisons de chambres est exigé.

2.3.4. Stratégies et modifications réglementaires

La mise en œuvre du Plan directeur passe également par une gamme de stratégies et de modifications réglementaires prévues à court ou à moyen terme. Ces mesures visent notamment à traduire les intentions d'aménagement du présent document à l'intérieur des outils réglementaires applicables lors de la réalisation de projets de développement, de redéveloppement, de rénovation ou de mise en valeur de bâtiments ou de sites (ex. : règlements normatifs, PIIA, autres règlements à caractère discrétionnaire).

Révision des règlements normatifs (zonage et lotissement)

- Revoir les limites, les classes d'usages permises et les normes prescrites par zone en fonction des intentions du Plan directeur;
- Intégrer des dispositions permettant de mettre en application les différents principes préconisés :
 - Mixité des usages;
 - Accroissement de la densité d'occupation du sol (ex. : hauteur minimale et maximale des bâtiments);
 - Encadrement de la rue (ex. : marge de recul réduite avec un minimum et maximum);
 - Nombre de stationnements minimum réduit;
 - Limitation ou interdiction de stationner en façade;
 - Diversité de type de stationnements hors rue (au sol, souterrain ou étagé);
 - Établissement d'un maximum d'occupation des stationnements hors sol, tout en privilégiant l'implantation de stationnements intérieurs;
 - Largeur et nombre des accès réduits.
- Étudier la possibilité de mettre en place des mesures de contingentement des usages commerciaux permettant d'assurer une mixité commerciale adéquate.

Révision du Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)

Actuellement, certains secteurs de la rue King Ouest sont assujettis au Règlement sur les PIIA de l'ancien Sherbrooke (Règlement n° 3561) : la partie est compte une aire patrimoniale classe 2 – Intégration intermédiaire et deux aires patrimoniales classe 1 – Insertion. Tandis que la partie ouest fait partie de l'aire d'implantation et d'intégration architecturale commerciale artérielle. Le reste de la rue King Ouest n'est pas assujetti au Règlement sur les PIIA.

Il pourrait ainsi être opportun d'assujettir l'ensemble de la rue King Ouest, et même une partie des quartiers au nord et au sud du secteur d'intervention, au Règlement sur les PIIA. La détermination d'aires d'application distinctes en fonction des intentions d'aménagement, et ce, par secteur d'ambiance, permettrait de traduire les orientations du Plan directeur. La délimitation précise des aires de PIIA devrait se faire en fonction de l'Inventaire architectural et patrimonial en cours de réalisation.

Des objectifs et des critères relatifs à la restauration, à l'insertion ou à l'agrandissement d'un bâtiment ainsi qu'à l'affichage devraient être intégrés au Règlement sur les PIIA. Des dispositions relatives aux stationnements, dont les stationnements communs ou publics davantage paysagers, à l'aménagement des terrains et aux aménagements extérieurs pourraient également bonifier le Règlement sur les PIIA.

2.3.5. Phases de réalisation

Le plan ci-dessous propose huit principales séquences de réalisation et de mise en œuvre des interventions du domaine public du Plan directeur. Les principales phases sont les trois premières portant sur les lieux structurants des trois secteurs d’ambiance. La séquence des aménagements se décline comme suit :

- Phase 1 - Secteur situé entre le boulevard Queen-Victoria, le pont Montcalm et les rues de la Glacière et de l'Esplanade;
- Phase 2 - Secteur situé entre les rues de Vimy, de l'Ontario, Marcil et de l'Esplanade;
- Phase 3 - Rue King Ouest, entre les rues Rioux et Heneker (secteur de la Cité) et boulevard Jacques-Cartier;
- Phase 4 - Rue King Ouest, de la rue Heneker jusqu'à l'ouest de la rue de Vimy;

- Phase 5A - Rue King Ouest, entre les rues de l'Ontario et du Québec;
- Phase 5B - Rue King Ouest, entre la rue du Québec et le boulevard Queen-Victoria;
- Phase 6A - Rue Marcil, entre le boulevard Jacques-Cartier et la rue Heneker;
- Phase 6B - Rue Marcil, entre la rue Heneker et la limite est du parc Jacques-Cartier;
- Phase 7 - Rues Bryant et Marchant;
- Phase 8 - Rue Salls.

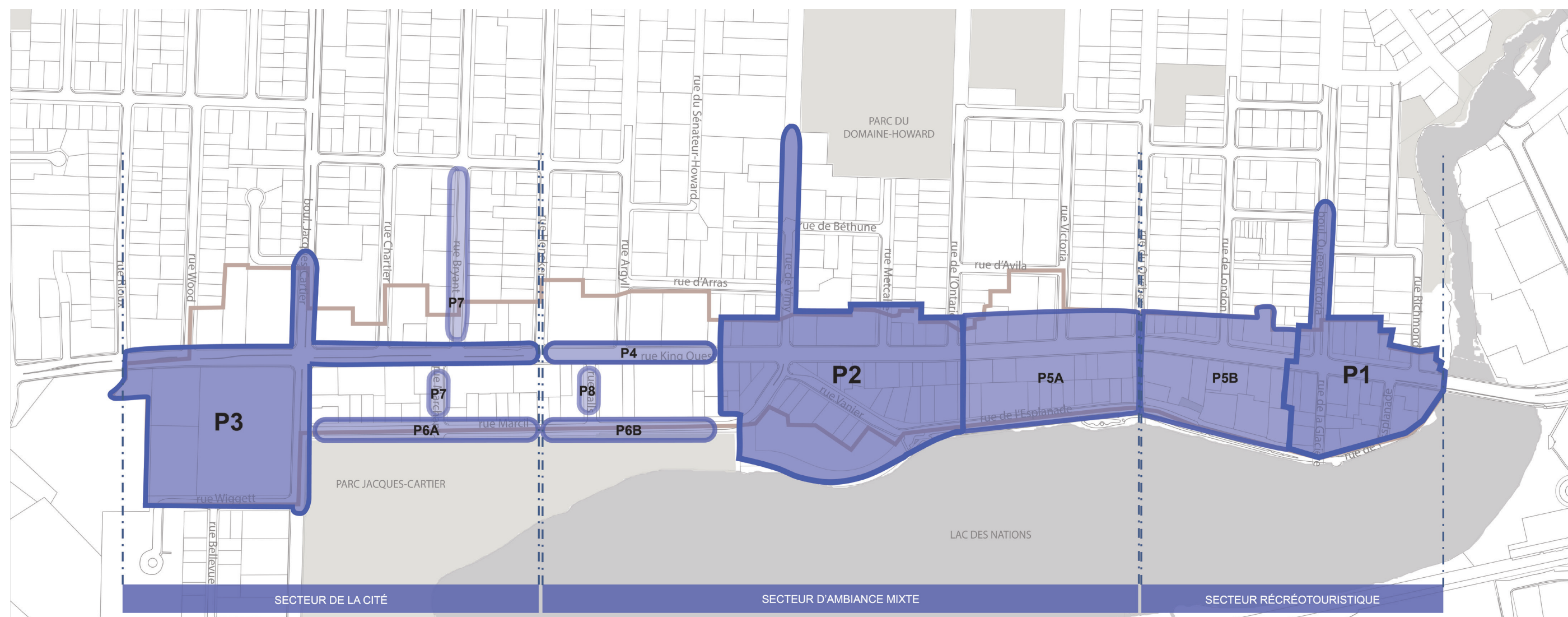
Les coûts estimés pour les aménagements publics (incluant les interventions générales et les interventions spécifiques, mais excluant les coûts d'entretien annuels des aménagements), et ce, pour les trois secteurs d'ambiance, se déclinent comme suit :

- Secteur de la Cité ± 2 970 000 \$
- Secteur d'ambiance mixte ± 3 970 000 \$
- Secteur récréotouristique ± 3 060 000 \$

Note : Tous les coûts incluent les taxes applicables et des contingences de 15 %.

PHASES	COÛTS APPROXIMATIFS ESTIMÉS
Phase 1	1 620 000 \$
Phase 2	1 760 000 \$
Phase 3	2 150 000 \$
Phase 4	560 000 \$
Phase 5A	1 070 000 \$
Phase 5B	1 440 000 \$
Phase 6A	530 000 \$
Phase 6B	290 000 \$
Phase 7	290 000 \$
Phase 8	290 000 \$
Total	9 990 000 \$

Tableau 13 : Estimation des coûts des aménagements par phase



2.3.6. Programme de mise en œuvre

Cette section présente le programme de mise en œuvre du Plan directeur. Les coûts approximatifs des aménagements publics sont spécifiés, et ce, par grandes catégories d'interventions,

soit les aménagements généraux du domaine public prévus pour l'ensemble de la rue King Ouest et les aménagements spécifiques du domaine public par secteur d'ambiance.

Ensuite, les études connexes subséquentes proposées, les programmes de subventions et mesures incitatives proposés et les modifications réglementaires sont présentées.

INTERVENTIONS GÉNÉRALES PROPOSÉES	COÛTS APPROXIMATIFS ESTIMÉS
1. Marquer les aires d'arrêt d'autobus	± 40 000 \$
2. Marquer, normaliser et délimiter les aires de stationnement sur rue	
3. Traiter (marquer et sécuriser) les traverses piétonnes aux intersections standards et aux intersections clés	± 370 000 \$
4. Intégrer des plantations hautes et basses / Implanter des bacs à fleurs / Aménager des saillies paysagères	± 2 790 000 \$
5. Développer une signature forte et implanter du mobilier urbain	± 210 000 \$
6. Mettre aux normes les propriétés riveraines	± 480 000 \$
GRAND TOTAL	± 3 890 000 \$

Tableau 14 : Coûts des aménagements généraux de la rue King Ouest

INTERVENTIONS SPÉCIFIQUES PROPOSÉES	
SECTEUR DE LA CITÉ	COÛTS APPROXIMATIFS ESTIMÉS
1. Élargir les trottoirs du boulevard Jacques-Cartier et de la rue King Ouest et marquer le seuil d'entrée ouest du secteur	± 1 700 000 \$
2. Réaménager la rue Marchant (réfection asphalte et trottoirs) (lien actif secondaire orienté nord-sud)	± 220 000 \$
3. Aménager un trottoir du côté sud de la rue Marcil	± 310 000 \$
4. Marquer les entrées du parc Jacques-Cartier sur la rue Marcil (coins rue Marchant et boul. Jacques-Cartier)	± 170 000 \$
5. Intégrer un lien cyclable sur les rues Bryant et Marchant (lien actif secondaire orienté nord-sud)	± 4 000 \$
6. Verdir le boulevard Jacques-Cartier afin de marquer ce lien mixte et vert principal orienté nord-sud	± 40 000 \$
7. Aménager des liens actifs secondaires orientés est-ouest	± 40 000 \$
TOTAL	± 2 484 000 \$
SECTEUR D'AMBIANCE MIXTE	COÛTS APPROXIMATIFS ESTIMÉS
1. Aménager une place publique identitaire d'ambiance au cœur du secteur afin de marquer ce pôle	± 500 000 \$
2. Aménager un belvédère sur la rue Marcil pour marquer l'entrée du parc Jacques-Cartier	± 340 000 \$
3. Réaménager le lien piéton existant entre la rue King Ouest et le lac des Nations (Caisse Desjardins)	± 90 000 \$
4. Marquer les entrées du parc Jacques-Cartier sur la rue Marcil (coin rue Salls)	± 70 000 \$
5. Réaménager les rues Vanier et Marcil (réfection asphalte et trottoirs)	± 400 000 \$
6. Réaménager la rue Salls (réfection asphalte et trottoirs) (lien actif secondaire orienté nord-sud)	± 220 000 \$
7. Aménager un trottoir du côté sud de la rue Marcil	± 170 000 \$
8. Verdir la rue de Vimy afin de marquer ce lien mixte et vert principal orienté nord-sud	± 40 000 \$
TOTAL	± 1 830 000 \$
SECTEUR RÉCRÉOTOURISTIQUE	COÛTS APPROXIMATIFS ESTIMÉS
1. Reconfigurer la géométrie de la rue King Ouest (chaussée, trottoirs et banquettes) et marquer le seuil d'entrée est du secteur	± 1 020 000 \$
2. Prolonger la piste cyclable sur la rue King Ouest, entre la rue de l'Esplanade et le boulevard Queen-Victoria	± 30 000 \$
3. Aménager un lien piéton entre la rue King Ouest et le lac des Nations (ancienne glacière rue de l'Esplanade)	± 470 000 \$
4. Verdir le boulevard Queen-Victoria afin de marquer ce lien mixte et vert principal orienté nord-sud	± 40 000 \$
5. Implanter des lampadaires décoratifs entre le pont Montcalm et le boulevard Queen-Victoria	± 240 000 \$
TOTAL	± 1 790 000 \$
GRAND TOTAL	± 6 100 000 \$

Tableau 15 : Coûts des aménagements spécifiques par secteur d'ambiance

ÉTUDES CONNEXES SUBSÉQUENTES PROPOSÉES	COÛTS APPROXIMATIFS ESTIMÉS
1. Étude de positionnement économique	± 40 000 \$
2. Étude de faisabilité relative à l'aménagement d'un stationnement commun (secteur de la Cité)	± 30 000 \$
3. Étude de faisabilité relative à l'aménagement d'un stationnement commun entre les rues de l'Ontario, Victoria et d'Avila (secteur d'ambiance mixte)	± 30 000 \$
4. Étude de faisabilité relative à l'aménagement d'un stationnement commun (secteur récréotouristique)	± 30 000 \$
5. Étude de circulation pour les différents modes de déplacement	Ressources internes de la Ville
7. Élaboration d'un guide d'affichage et d'aménagement	Ressources internes de la Ville
TOTAL	± 130 000 \$

Tableau 16 : Coûts pour les études connexes subséquentes

PROGRAMMES DE SUBVENTIONS ET DE MESURES INCITATIVES PROPOSÉS	COÛTS APPROXIMATIFS ESTIMÉS
1. Programme d'aide à la rénovation des façades (POC)	À définir selon les besoins
2. Programme d'aide à l'habitation (PRQ)	À définir selon les besoins

Tableau 17 : Coûts pour les programmes de subventions et les mesures incitatives

MODIFICATIONS RÉGLEMENTAIRES PROPOSÉES	COÛTS APPROXIMATIFS ESTIMÉS
1. Révision des règlements normatifs (zonage et lotissement)	Ressources internes de la Ville
2. Révision du Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)	Ressources internes de la Ville

Tableau 18 : Coûts pour les modifications réglementaires

Note : Tous les coûts incluent les taxes applicables et des contingences de 15 %.

3

Réussir King Ouest

En conclusion, il s'agira de suivre dans le temps la mise en œuvre des actions à mener par le biais des éléments jugés essentiels pour réussir la mise en valeur de la rue King Ouest, à savoir : la gouvernance, le partenariat et le monitoring, dans une perspective de développement durable.

3.1

Conditions gagnantes et gouvernance

- 3.1.1. La détermination d'un maître d'œuvre
- 3.1.2. La mise en place d'une démarche de revitalisation commerciale en lien avec la Fondation Rues principales
- 3.1.3. L'appropriation du projet par l'ensemble des parties prenantes
- 3.1.4. La bonification de l'Association des gens d'affaires
- 3.1.5. La mise en place de partenariats avec les propriétaires
- 3.1.6. La mise en œuvre du Plan d'aménagement du parc Jacques-Cartier
- 3.1.7. La mise en place d'un programme d'entretien des aménagements

3.2

Plan de suivi (*monitoring*) et indicateurs de performance

3.3

Conclusion



3.1 CONDITIONS GAGNANTES ET GOUVERNANCE

La réussite du Plan directeur passe par son appropriation par l'ensemble des intervenants (résidents, commerçants, gens d'affaires, développeurs) et par l'ensemble des usagers de la route (piétons, cyclistes, usagers du transport collectif, automobilistes, camioniers). L'établissement d'une gouvernance claire, associée à des partenariats avec les propriétaires, est un facteur favorisant la mise en œuvre des interventions et des actions préconisées par le Plan directeur.



AECOM



AECOM



AECOM

3.1 CONDITIONS GAGNANTES ET GOUVERNANCE

3.1.1. La détermination d'un maître d'œuvre

L'enseignement tiré d'expériences comparables tend à démontrer que la nomination d'un organisme dédié à la coordination et la gouvernance des actions et des acteurs publics, parapublics et privés présente des avantages considérables et constitue un élément clé du succès d'un projet de redéveloppement urbain.

Commerce Sherbrooke, organisme sans but lucratif créé en 2011, a pour mission de « Piloter l'évolution de la structure commerciale de l'ensemble du territoire de Sherbrooke de façon dynamique, cohérente et équilibrée, dans une perspective de développement durable, et en concertation avec les services municipaux et les acteurs du milieu ». L'organisme intervient auprès de trois clientèles spécifiques, soit la Ville, les investisseurs potentiels et les commerçants.

En lien direct avec sa mission, l'organisme pilote déjà plusieurs projets majeurs de développement un peu partout à travers la ville : le centre-ville, le chemin de Saint-Élie, le cœur de Brompton, la rue King Est et le noyau urbain de Lennoxville. Ces projets regroupent une multitude d'intervenants socio-économiques qui travaillent ensemble afin de revitaliser les différents secteurs et d'y améliorer la qualité de vie.

L'organisme Commerce Sherbrooke pourrait devenir le maître d'œuvre du projet de redéveloppement urbain de la rue King Ouest, tout en étant soutenu par un comité de gestion composé d'élus, de gens d'affaires, de citoyens et de partenaires, qui chapeauterait les prises de décisions et accompagnerait le chargé de projet dans la concrétisation du Plan directeur. La mise sur pied d'un comité *animation-promotion* permettrait de coordonner et d'organiser les différentes activités d'animation qui se dérouleraient tout au long de l'année. Le projet de développement se ferait également en étroite collaboration avec l'Association des gens d'affaires et le comité de quartier, un lien direct pour réagir rapidement lors de projets de développement (ex. : pour aménager un stationnement commun en partenariat public-privé).

3.1.2. La mise en place d'une démarche de revitalisation commerciale en lien avec la Fondation Rues principales

La mise en place d'une démarche de revitalisation commerciale en lien avec la Fondation Rues principales, à l'exemple de ce qui se fait pour la rue King Est, le chemin de Saint-Élie, le cœur de Brompton et le noyau urbain de Lennoxville, permettrait d'assurer la réussite du projet de revitalisation. Cette démarche se ferait selon quatre volets : organisation, développement économique, animation/promotion, interventions physiques.

3.1.3. L'appropriation du projet par l'ensemble des parties prenantes

L'appropriation du projet par la société civile, les élus et les développeurs est essentielle à sa réussite. Aux mécanismes de consultation, mis en place dans l'élaboration du Plan directeur et d'approbation par le conseil municipal et par Commerce Sherbrooke, doivent succéder des mécanismes de suivi et d'information sur la réalisation du Plan directeur.

La mise sur pied d'un site Internet pourrait constituer une avenue intéressante à mettre en œuvre, à l'exemple de ce qui a été fait pour le projet de développement du chemin Saint-Élie (www.chemindesaintelie.com). Celui-ci fait état du projet, notamment des réalisations, en plus de faire la promotion des différents événements et des commerces et services offerts.

La publication de bulletins trimestriels sur le projet, distribués aux gens d'affaires ou mis en ligne, la tenue d'événements d'information ponctuels ou encore la mise en place d'un lieu d'accueil et d'information sur le projet de mise en valeur de la rue King Ouest pourraient également être des avenues à explorer.

Par ailleurs, la bonification du comité de quartier composé de résidents du secteur (création du comité des citoyens du Vieux-Nord au printemps 2015) permettrait d'assurer l'implication continue de la population environnante. Ce comité pourrait être consulté en amont de la réalisation des interventions clés (ex. : aménagement de places publiques ou de belvédères, redéveloppement des sites structurants, aménagement des stationnements périphériques, etc.).

3.1.4. La bonification de l'Association des gens d'affaires

À l'image de l'Association des gens d'affaires du centre-ville de Sherbrooke (lecentro.co) ou de Synergie Saint-Élie (www.synergiesaintelie.com), la mise sur pied d'une association des gens d'affaires regroupant les commerçants situés sur la rue King Ouest, ou la bonification de l'Association des marchands de la rue King Ouest qui s'était formée en lien avec la reconstruction du pont Montcalm, pourrait permettre de mobiliser davantage les commerçants, de travailler en synergie et de mieux faire connaître les produits et services offerts.

La tenue d'événements saisonniers récurrents (ex. : activités d'animation), la mise en place d'une image de marque (branding commercial), la tenue d'activités de réseautage ou encore le développement de partenariats entre les commerçants offrant des produits et des services complémentaires sont quelques-unes des actions qui pourraient être mises de l'avant par une telle association, en partenariat avec Commerce Sherbrooke et Destination Sherbrooke.

3.1.5. La mise en place de partenariats avec les propriétaires

Les terrains bordant la rue King Ouest étant de propriété privée, les propriétaires jouent le rôle de partenaires dans la réussite du projet. À ce titre, les propriétaires doivent partager la même vision que celle de la Ville et des autres partenaires publics puisqu'ils sont les générateurs de richesse foncière notamment par le redéveloppement des terrains sous-utilisés (usages ou occupation du sol non optimaux). La mise en place de partenariats avec les propriétaires doit devenir l'un des éléments phares de la mise en œuvre du Plan directeur et pourrait être mis de l'avant en partenariat entre Commerce Sherbrooke et la Ville.

3.1.6. La mise en œuvre du Plan d'aménagement du parc Jacques-Cartier

La vision d'aménagement du présent plan directeur est assurément orientée vers la mise en valeur du parc Jacques-Cartier, parc urbain d'importance régional. Pour ce faire, il importe de mettre en œuvre le *Plan d'aménagement du parc Jacques-Cartier* de 2006 ou de le révisé. La Division des parcs et espaces verts de la Ville devrait ainsi être le maître d'œuvre du projet de réaménagement et de mise en valeur du parc Jacques-Cartier.

3.1.7. La mise en place d'un programme d'entretien des aménagements

La mise en place d'un programme d'entretien des aménagements proposés est une condition essentielle à la réussite du projet. Dès la planification de chacune des interventions ponctuelles sur le domaine public, il importe de prévoir et de retenir un budget d'entretien récurrent pour ces aménagements, et ce, pour les divers services concernés. Le Service de l'entretien et de la voirie (SEV), le Service d'Hydro-Sherbrooke (HS) et le Service des infrastructures urbaines (SIU) étant les plus concernés par ce programme d'entretien, il importe d'assurer une bonne coordination interservices lors de la planification des projets. Des équipements additionnels (ex. : camion de vidange, camion pour arrosage) ou davantage de main-d'œuvre (ressources humaines) pourraient être nécessaires pour permettre l'opérationnalisation et l'entretien annuel du projet de mise en œuvre du Plan directeur.

3.2 PLAN DE SUIVI

La mise en place d'un plan de suivi permettrait de mesurer périodiquement l'efficacité des mesures en place et de les ajuster au besoin en fonction de l'évolution du projet. Ce plan de suivi intégrerait des indicateurs de performance pondérables, des cibles et des échéances de réalisation pour les actions prévues au Plan directeur.



Ville de Sherbrooke



Ville de Sherbrooke



Ville de Sherbrooke

3.2 PLAN DE SUIVI ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

Les tableaux suivants présentent des exemples de la forme que pourrait prendre un plan de suivi. Celui-ci pourrait être révisé annuellement et permettrait de faire le suivi détaillé de chaque projet. Les rencontres d'un comité de suivi pourraient se faire quelques fois par année (ex. : deux ou trois fois).

La composition de ce comité serait à déterminer à la suite de l'approbation du Plan directeur. Il pourrait regrouper des représentants de la Ville, divers partenaires, des développeurs, des représentants de Commerce Sherbrooke, des citoyens du secteur de la rue King Ouest, des élus du secteur, etc. À titre indicatif, le tableau ci-contre illustre les éléments à mettre en place pour le suivi des actions.

Action 1.1 – Planter du mobilier urbain distinctif et une signature particulière L'implantation de mobilier urbain distinctif, sur l'ensemble de la rue King Ouest, permettra de conférer au tronçon une image d'ensemble et de rehausser la qualité du domaine public. L'implantation est prévue en trois phases distinctes, en fonction des tronçons retenus.	
Responsable	Service de la planification urbaine et du développement durable Division des parcs et des espaces verts
Indicateur	Nombre d'équipements de mobilier urbain implantés
Donnée de départ	2017 = 0
Cible	Tronçon de la rue King Ouest, entre la rue Rioux et le pont Montcalm : implantation de 60 équipements de mobilier urbain
Échéance	2022

Action 1.2 – Aménager des traverses piétonnes marquées L'implantation de traverses piétonnes marquées à des endroits stratégiques de la rue King Ouest permettra de conférer une place accrue aux piétons et d'apaiser la circulation véhiculaire. Ainsi, des traverses marquées et adaptées aux piétons sont prévues aux intersections clés.	
Responsable	Service de la planification urbaine et du développement durable Service des infrastructures urbaines
Indicateur	Nombre de traverses marquées aménagées
Donnée de départ	2017 = 0
Cible	Aménagement de trois traverses piétonnes marquées sur la rue King Ouest, aux intersections clés du boulevard Queen-Victoria, de la rue de Vimy et du boulevard Jacques-Cartier
Échéance	2025

AECOM | révisé Ville de Sherbrooke

Tableau 19 : Plan de suivi - Exemple A



PLAN DE SUIVI										
Action	État	Description	Service impliqué	Responsable	Cible	Ressource requise (nbre heures, matériel, etc.)	Budget estimé	Échéance	État d'avancement	Commentaire/Recommandation
Secteur récréotouristique										
Secteur d'ambiance mixte										
Secteur de la Cité										

AECOM

Tableau 20 : Plan de suivi - Exemple B

Signification des pictogrammes

∞	Action en continu
ü	Action accomplie
±	Action partiellement accomplie
«	Action en cours de réalisation
→	Action reportée à ____ (date)

Signification des services municipaux

CS	Comité de suivi
AJC	Arrondissement de Jacques-Cartier
SPUDD	Service de la planification urbaine et du développement durable
SIU	Service des infrastructures urbaines
SEV	Service de l'entretien et de la voirie
HS	Service d'Hydro-Sherbrooke
SC	Service des communications

3.3 CONCLUSION

Cette dernière section synthétise les éléments clés du Plan directeur incluant les contraintes, les interventions et les facteurs de réussite pour la mise en œuvre de celui-ci.



Ville de Sherbrooke



Ville de Sherbrooke



Ville de Sherbrooke

3.3 CONCLUSION

Les interventions proposées dans le cadre du Plan directeur d'aménagement et de développement de la rue King Ouest ont été planifiées et conçues avec les parties prenantes qui ont pu participer, soulever les enjeux et collaborer à de nombreuses solutions, dont les plus viables et réalistes, à court, moyen et long termes, ont été retenues en fonction de facteurs tels :

- Le caractère artériel de la rue King Ouest;
- La capacité limitée de payer des pouvoirs publics;
- Le coût trop élevé lié à l'enfouissement des fils électriques;
- La nécessité de se limiter à l'emprise publique de la rue;
- L'analyse de l'ensemble des modes de déplacements;
- L'intérêt collectif versus les intérêts privés;
- L'état des infrastructures actuelles;
- L'échéance du Plan directeur (15-20 ans).

Les solutions proposées sont adaptées aux secteurs d'ambiance et aux caractéristiques respectives au niveau principalement :

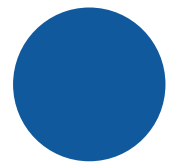
- De l'emprise publique;
- De la qualité des bâtiments et des aménagements;
- Du dynamisme commercial;
- De l'ouverture et de la présence d'éléments naturels.

Adapter les aménagements en fonction des secteurs d'ambiance permettra de mieux orienter les interventions en fonction du caractère intrinsèque du milieu et de planifier celles-ci par phase. À partir d'une signature forte élaborée pour le secteur d'intervention dans son ensemble, le mobilier urbain, les murets, les éléments signalétiques et tout autre objet urbain à planter sera la manifestation de cette image de la rue King Ouest.

Il est évident que les propositions retenues au Plan directeur ne font pas le bonheur de tous. Certains usagers ont pu être mis un peu de côté au profit de d'autres. Il faut se rappeler que les choix retenus ont été faits selon la capacité de payer de la Ville, mais aussi dans l'intérêt du plus grand nombre d'individus, en lien avec l'intérêt collectif et non de l'intérêt privé. Cette planification sectorielle a aussi dû être évaluée globalement puisqu'elle a des impacts sur les secteurs limitrophes et même sur l'ensemble de la ville.

Les interventions proposées au Plan directeur, quoique ambitieuses versus la capacité de payer de la Ville, permettront assurément de restructurer et de revitaliser ce secteur stratégique de la ville, situé à l'entrée du centre-ville, à proximité du parc urbain d'un nouveau secteur d'affaires en expansion.

Il sera ainsi nécessaire de profiter des occasions de développement des propriétés privées riveraines pour assurer la mise en œuvre du Plan directeur. Il faudra aussi planifier les interventions par phase en fonction de l'état des infrastructures, des subventions gouvernementales possibles et des possibilités de partenariat avec le secteur privé. Bref, la mise en œuvre du Plan directeur est ambitieuse, mais il importe d'avoir des actions planifiées globalement, concertées et structurées afin d'y arriver. Tous les acteurs du milieu sont donc appelés à s'impliquer dans la revitalisation de ce secteur stratégique de la ville de Sherbrooke.



Consulter pour se concerter

Les rapports des deux séances d'information sur le projet de Plan directeur d'aménagement et de développement de la rue King Ouest sont présentés en annexe.

Annexes

1. Rapport de la soirée remue-méninges du 28 janvier 2015
2. Rapport de la séance d'information du 30 août 2017



ANNEXE 1 : RAPPORT DE LA SOIRÉE REMUE-MÉNINGSES DU 28 JANVIER 2015

Date : 28 janvier 2015

Lieu : Arrondissement de Jacques-Cartier, Ville de Sherbrooke

Nombre de participants : Environ 50 participants

Proportion : 2/3 commerçants; 1/3 résidents

Nombre de participants invités : plus de 1 200 personnes

Nombre de formulaires récupérés : 12 formulaires

THÈME A1 – LES ENJEUX DU SECTEUR ET LA VISION RÊVÉE

	Observations convergentes	Observations distinctes
1. LES ÉLÉMENTS PORTEURS DU SECTEUR	• Parc Jacques-Cartier et promenade de Lac-des-Nations • Lac des Nations • Cité du parc • Présence des commerces (commerces de proximité, locaux et de bon dynamisme) • Offre de stationnement sur rue • Note : Le centre-ville et le patrimoine ne sont pas identifiés comme des éléments porteurs pour le secteur par une majorité de participants	• Marché de la gare
2. LES DÉFIS DU SECTEUR ET 3. LES ENJEUX	• Intensité de la circulation • Meilleure cohabitation entre les commerces et les résidences • Consolidation de la desserte commerciale • Protection des vues ou perspectives versus densification du secteur (rapport espace/bâti, trop de population et impact sur la circulation, etc.) • Embellissement et uniformisation du cadre bâti, de l'architecture et du mobilier urbain (faible qualité de l'environnement : caractère patrimonial, éclairage, désuétude des bâtiments et de l'architecture, graffitis, etc.) • Gestion ou réduction de l'intensité de la circulation versus la qualité du milieu de vie; Réaménagement de la voie de circulation (ex. : deux voies, diminution de la vitesse à 40 km/h) • Amélioration de la circulation aux intersections clés (virages et feux de circulation) et sécurisation pour les usagers (ex. : Jacques-Cartier) • Meilleure cohabitation et convivialité auto/vélo/piéton (ex. : élargissement des trottoirs pour les piétons, aménagement distinct pour les cyclistes comme une bande de protection) • Maintien du stationnement sur rue et optimisation (ex. : près du pont Montcalm et hors rue) • Augmentation de la végétation et plantation d'arbres (trop de béton) • Élimination des poteaux et fils électriques et du terre-plein central • Diminution des nuisances (ex. : bruit, livraisons, déchets, etc.)	• Incitations à mettre en place pour attirer les usagers et les piétons du lac des Nations à se diriger vers la rue King Ouest • Disparité du patrimoine • Harmonisation de l'affichage commercial • Consolidation du réseau d'autobus
4. LA VISION OU LA RUE IDÉALE	• Vocation précisée Note : tous les types de rue ont été privilégiés par les participants, à savoir : - Rue de commerces artériels - Boulevard urbain/axe de prestige - Rue de type <i>Life style</i> - rue d'ambiance - Rue d'ambiance - Rue de quartier - Rue de transit • Mixité des usages • Meilleure harmonisation ou uniformisation du cadre bâti et de la qualité architecturale des façades • Agréable à marcher et à circuler en vélo • Plus de verdure et d'aménagements paysagers • Pas de poteaux et de fils électriques • Programmes de soutien de la Ville comme pour la rénovation du cadre bâti	• Maintien de la gratuité des stationnements • Uniformisation entre les tronçons • Concentration des fonctions

THÈME A2 – LE SECTEUR ET LES PISTES DE SOLUTION

	Observations convergentes (7) Nombre de votes	Observations distinctes
2. DOMAINE PUBLIC		
VOIES DE CIRCULATION	• Deux voies par sens (7) • Réduire la largeur des voies de circulation (3) • Maintenir/Renforcer les voies de virages à gauche (2)	• Nombre de voies selon les débits • Quatre voies dont deux de chaque côté pour ceux qui covoiturent • Une voie par sens (2) • Agrandir la largeur des voies de circulation en arrière de la Cité du parc • Terre-plein planté au centre dédié aux piétons/vélos
STATIONNEMENT SUR RUE	• Aires ou bâtiments de stationnement public (non payant) (9) • Stationnement parallèle des deux côtés (7)	• Stationnement parallèle d'un seul côté (2)
PISTES CYCLABLES	• Pas de piste cyclable sur la rue King Ouest (5) • Ajouter des liens cyclables vers la promenade du Lac-des-Nations (3) (ex. : boulevard Queen-Victoria et rues de Vimy, de London, du Québec)	• Si c'est possible, mais ne pas gêner la circulation • Prolonger la voie cyclable sur le côté sud, mais non sur la rue King • Préférer deux voies cyclables à sens unique de chaque côté
TROTTOIRS	• Largeur actuelle des trottoirs suffisante (8)	• Agrandir le trottoir des deux côtés (4)
TRAVERSES PIÉTONNES	• Traverses adéquates (4) • Traverses à aménager et à sécuriser (ex. : entre le Jean-Coutu et le centre-ville, aux coins des rues de l'Ontario, de London, et Jacques-Cartier) (5)	• Signaler les traverses (2)
PLACES PUBLIQUES	• Ne pas prévoir de place publique (4) • Privilégier des places publiques (espace vert) à des endroits clés (3)	• Meilleure connexion entre le lac des Nations et le centre-ville
TRANSPORT COLLECTIF	• Pas de voie réservée ni en heure de pointe ni en tout temps (8) • Augmenter la fréquence et le nombre de lignes d'autobus (adapter les horaires) (5)	
ARRÊT D'AUTOBUS	• Aménager les arrêts avec bancs et halte paysagère (ex. : au coin de la rue King Ouest et du boulevard Jacques-Cartier, du côté nord) (6) • Aménagements actuels adéquats (3)	• Aménagements actuels plus ou moins adéquats
COUVERT VÉGÉTAL/PLANTATION	• Regrouper la plantation à certains endroits, là où c'est possible (ex. : jardinière sur poteau en bois, près des bâtiments, bacs) (5) • Planter des arbres dans tout le secteur des deux côtés (3) • Planter des arbres à même le trottoir (en grille) (2)	• Planter des arbres aux intersections • Manque d'espace sur rue, végétaux sur bâtiments
MOBILIER ET LAMPADAIRES	• Proposer des lampadaires et mobilier urbain similaires à ceux du centre-ville (8)	• Lampadaires actuels adéquats • Proposer un mobilier de signature, personnalisé au secteur, incluant lampadaires, feux de circulation, bancs, poubelles, recyclage, etc. ou s'inspirer de ceux du lac des Nations • Encourager l'art urbain
FILS ÉLECTRIQUES	• Enfouir les fils électriques dans tout le secteur (8)	• Enfouir les fils électriques sur un tronçon • Déplacer tous les fils d'un même côté • Maintenir poteaux et fils tels quels
TOPOGRAPHIE/RUES EN INTERSECTIONS	• Topographie contribuant au charme du secteur (2) • Réaménager les intersections/Adoucir les pentes et les adapter aux piétons (ex. : escalier mécanique) (2)	• Maintenir les murets/talus, si pas le choix • Pas un problème • Mettre certaines rues en sens unique (2)

AECOM

THÈME A2 – LE SECTEUR ET LES PISTES DE SOLUTION (suite)

	Observations convergentes (similaires?) <i>(7) Nombre de votes</i>	Observations distinctes
3. BÂTIMENTS ET USAGES		
QUALITÉ DU BÂTI	• Discontinuité entre les édifices isolés; traitement des devantures et des rez-de-chaussée à améliorer; revitalisation et uniformisation de la qualité du cadre bâti; se doter d'une vision pour le réaménagement du secteur (4) • Patrimoine architectural à rehausser (3) • Implantation des bâtiments non adéquate à certains endroits (ex. : intersection de la rue King Ouest et du boulevard Jacques-Cartier) (2)	• Implantation des bâtiments adéquate (2) • Gabarits et hauteurs adéquats (2) • Bâtiments repères ou majeurs (ex. : église ou architecture distincte) (2)
USAGES ET VOCATIONS	• Maintenir du commercial sur tout le tronçon (3) • Commerces actuels plus ou moins adéquats et attirer de nouveaux commerces plus attrayants (ex. : cliniques, bureaux, terrasses sur le toit) (4) • Commerces actuels adéquats (type artériel ou de proximité) (3) • Introduire des usages en mixité verticale (2)	• Usages incompatibles ou à éliminer (ensemble dépareillé) • Introduire plus d'usages d'animation (attention au bruit) • Enlever les résidants sur une portion de la rue King Ouest et les maintenir entre le boulevard Queen-Victoria et la rue de Vimy
AFFICHAGE COMMERCIAL	• Affichage commercial à améliorer, harmoniser les formes et les emplacements des enseignes (5) • Éliminer les enseignes sur poteau, enlever les gros panneaux publicitaires et définir des règles sur l'affichage (5)	• Accroître la diversité des formats actuels (sur poteau, sur socle) (3) • Dimensions des enseignes adéquates (3) • Maintenir la visibilité des commerces (2) • Éclairer l'affichage
ACCÈS ET STATIONNEMENT	• Offre de stationnement à améliorer et augmenter le nombre de cases (6) • Implanter un bâtiment de stationnement étagé en partage (public ou privé) pour l'ensemble des commerces (4) • Aménager des zones de stationnement publiques (2) • Relocaliser certains stationnements et leurs accès (2)	• Offre en stationnement adéquate (4) • Entrées charretières adéquates aux stationnements
SEUILS ET ABORDS DES ÉDIFICES	• Accès piétons aux commerces adéquats (5) • Augmenter le nombre ou les points d'accès aux commerces et marquer davantage les accès aux bâtiments (4) • Arrimer les aménagements privés des commerces à ceux de la rue – manque d'uniformité (mêmes matériaux, pavage, etc.) (3)	• Distinguer les aménagements aux abords des édifices commerciaux versus résidentiels (2) • Uniformiser les seuils et abords des édifices • Améliorer les accès vers le lac des Nations

AECOM

THÈME A3 – LE CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL ET SON INTÉGRATION

	Observations convergentes <i>(7) Nombre de votes</i>	Observations distinctes
4. ENVIRONNEMENT IMMÉDIAT		
LIENS AU CENTRE-VILLE	• Lien en rupture (5) dont entre la rue Belvédère et le boulevard Jacques-Cartier • Améliorer les liens avec le lac des Nations/centre-ville/Vieux-Nord • Lien en continuité (2) • Lien en arrimage avec la nature des usages et architecture actuelle (2)	• Statu quo • Personnaliser • Chercher à uniformiser
LIENS AVEC LE LAC DES NATIONS/RIVIÈRE MAGOG/PARC JACQUES-CARTIER	• Augmenter les liens/accès (6) • Mettre en valeur plutôt des percées visuelles vers la rivière (belvédères/observatoires) (7) • Ouvrir par l'aménagement d'un espace public majeur ou plusieurs percées physiques (5) • Selon les opportunités et dynamiques futures du secteur	• Liens adéquats (2) • Maintenir le caractère urbain du côté nord du lac des Nations et le caractère naturel du côté sud du même plan d'eau • Conserver la nature et diminuer les constructions (ex. Cité du Parc ou rue Bellevue)
INTERFACE AVEC LE QUARTIER NORD (VIEUX-NORD)	• Liens adéquats (8)	• Renforcer certains liens (ex. rue de l'Ontario) (2) • Annoncer les commerces • Aménager les traverses piétonnes • Améliorer la synchronisation des feux • Minimiser les accès (véhiculaires ou autres)
INTERFACE AVEC LE QUARTIER SUD	• Augmenter les liens (actifs par exemple) (6) • Mieux intégrer les usages commerciaux (4)	• Lien adéquat (boulevard Jacques-Cartier Sud) (3) • Réduire le bruit sur le boulevard Jacques-Cartier
5. DISPOSITIONS ENVIRONNEMENTALES		
	• Inciter et encourager diverses dispositions d'aménagement durables (toits verts, toitures blanches, appareils de moindre consommation, récupération des eaux de pluie au toit, agriculture urbaine au toit, etc.) (4) • Améliorer les effets de verdure (4) • Exiger un pourcentage de couverture végétale (au sol ou au toit) (4) • Exiger des matériaux perméables (stationnement/accès) (2)	• Exiger un indice de réflectance solaire (IRS) minimal de 78 • Aménagement dédiés à la rétention des eaux de pluie sur la propriété privée • Offrir des mesures de compensation • Toit terrasse • Géothermie • Réduction de l'utilisation du sel de déglacage

AECOM

ANNEXE 2 : RAPPORT DE LA SÉANCE D'INFORMATION DU 30 AOÛT 2017

Séance d’information sur le projet de Plan directeur d’aménagement et de développement de la rue King Ouest (PDKO), le 30 août 2017, à 19 h, au Bureau d’arrondissement de Jacques-Cartier, 2050, boulevard de Portland.

INTERVENANTS PRÉSENTS :

Yves Dodier, animateur
Directeur des Arrondissements de Jacques-Cartier et du Mont-Bellevue

Chantal L’Espérance, présidente
Présidente de l’Arrondissement de Jacques-Cartier

Suzanne Bergeron, présentatrice
Urbaniste-designer-coordonnatrice

PARTICIPENT ÉGALEMENT À L’ENSEMBLE OU À UNE PARTIE DE LA SÉANCE :

Louis Gosselin
Chargé de communication

Lise Dubord
Directrice adjointe du Service de la planification urbaine et du développement durable

1. OUVERTURE DE LA SÉANCE

M. Yves Dodier agit comme maître de cérémonie. Il explique le déroulement de la rencontre et les règles de fonctionnement de la soirée. Il cède la parole à Mme Chantal L’Espérance, présidente de l’Arrondissement de Jacques-Cartier.

Madame L’Espérance souhaite la bienvenue aux participants et les remercie de leur présence. Elle résume les principaux points du Plan directeur d’aménagement et de développement de la rue King Ouest (PDKO). Elle cède la parole à M. Yves Dodier qui à son tour présente Mme Suzanne Bergeron, urbaniste-designer-coordonnatrice, et l’invite à s’adresser aux personnes dans la salle.

Madame Bergeron remercie les citoyens présents en grand nombre dont plusieurs étaient également présents en 2015 lors d’une rencontre remue-ménages. Elle explique ce qu’est le PDKO et expose les activités et les démarches accomplies afin de produire ce plan. Elle décrit également les interventions et l’aménagement prévus pour la rue King Ouest qui se divise en trois secteurs d’ambiance. Les interventions projetées sont décrites de façon détaillée par Mme Bergeron.

La présentation de Mme Bergeron se termine à 20 h 05.

2. PÉRIODE DE QUESTIONS DES PERSONNES PRÉSENTES

45 personnes ont signé le registre des présences de la séance d’information. Monsieur Yves Dodier explique le déroulement de la période de questions d’une durée de 45 minutes à 1 heure à raison de 5 minutes par intervention. Il invite les participants à prendre la parole pour exprimer les questions et les commentaires suivants :

Commentaire :
Lors de la présentation de Mme Bergeron, une intervenante (non identifiée) mentionne que la coupe de rue du secteur récréotouristique n’illustre pas le lien cyclable projeté.

Réponse :
Madame Suzanne Bergeron lui répond que la coupe illustre le tronçon à l’ouest du boulevard Queen-Victoria, mais qu’une autre coupe de rue devrait être ajoutée au PDKO.

M. Christian Legault, 811-815-817, rue King Ouest

Commentaires :
Monsieur Legault mentionne qu’il est très inquiet pour le dépanneur de quartier Boni-Soir, établi à l’intersection des rues Richmond et King Ouest depuis 1990, en raison de la perte d’espaces de stationnement en bordure de ses propriétés (mise aux normes projetée). Sans ces stationnements, le dépanneur devra fermer. Cette problématique s’appliquerait également à la boutique de vêtements, La Maison Marie-Élisia, située à côté du dépanneur.

Il signale que 100 % des stationnements localisés sur la rue Richmond sont occupés par les travailleurs du centre-ville qui se stationnent à cet endroit afin d’éviter des frais de stationnement.

Il souligne que le tronçon de la piste cyclable sur rue existant sur la rue King Ouest est peu fréquenté. Les cyclistes circulent près du lac et sur la passerelle alors il s’interroge sur la nécessité de prolonger la piste cyclable sur la rue King Ouest.

Mme France Croteau, RUTASM

Demandes :
Madame Croteau fait part de son inquiétude quant au transport en commun. Elle demande de l’espace pour deux autobus avec arrêts d’autobus protégés et de ne pas enlever les arrêts existants. Elle demande également de prévoir des aménagements pour personnes handicapées, soit des aménagements avec une surface lisse et non obstrués par des pots de fleurs.

Elle souhaite deux abribus à l’angle de la rue King Ouest et du boulevard Jacques-Cartier et que celui face au Restaurant Thai Zone soit conservé.

Commentaires :
Elle mentionne que selon elle, l’entrée du parc Jacques-Cartier prévue au coin de la rue Marci et du boulevard Jacques-Cartier est trop dénivelée et sera difficilement accessible aux personnes à mobilité réduite.

Elle félicite la Ville de Sherbrooke pour l’implantation des feux de circulation à l’angle de la rue King Ouest et du boulevard Jacques-Cartier puisqu’ils sont munis de feux protégés pour les piétons. Elle souligne qu’il devrait y en avoir à toutes les intersections principales sur la rue King Ouest.

Réponse :
Madame Suzanne Bergeron précise que dans le PDKO, il est prévu de conserver l’ensemble des arrêts d’autobus existants, mais de les déplacer de quelques mètres seulement.

Mme Christine Labrie, résidente de l’arrondissement de Fleurimont

Commentaires :
Madame Labrie n’est pas certaine de croire à la concrétisation d’un des critères du PDKO qui est de privilégier le mode de déplacement alternatif et de réduire la pollution atmosphérique puisqu’il n’y a pas d’objectif afin de réduire la circulation automobile et qu’il y a peu d’argent prévu pour le réseau cyclable.

Elle mentionne que la piste cyclable existante sur la rue King Ouest, entre la rue de l’Esplanade et du boulevard Queen-Victoria, n’est pas utile puisqu’elle ne permet pas de revenir sur la chaussée sur la rue King Ouest, mais permet seulement d’accéder à la piste cyclable autour du lac des Nations. Elle aimerait un lien cyclable utilitaire sur tout le segment de la rue King Ouest.

Elle demande pourquoi faire des pistes cyclables sur les rues Bryant, Marchant et Chartier et non pas sur le boulevard Jacques-Cartier. Elle se questionne sur la différence de coût pour les deux options puisque les cyclistes ne feront pas de détour pour aller sur la piste cyclable des rues secondaires. Elle croit que la majorité de ceux-ci rouleront en ligne droite sans faire de détour.

Questions :
Elle se questionne sur le montant alloué aux lampadaires décoratifs qui lui semble très élevé pour la longueur du tronçon de rue où ils sont projetés être installés.

Elle s’interroge à savoir quelle est la largeur minimale de la

voie de circulation pour les voitures. Elle suggère de diminuer la largeur des voies sur la rue King Ouest afin de permettre l’implantation d’un lien cyclable.

Réponses :
Madame Suzanne Bergeron précise que la largeur minimale de la voie à respecter sur une artère est généralement de 3,5 m. Elle mentionne que le coût d’achat et d’implantation des lampadaires décoratifs est plus élevé que celui des lampadaires standards et qu’ils doivent être installés plus près l’un de l’autre étant donné que leur hauteur est moindre.

Mme Valérie Boisvert, résidente de l’arrondissement de Fleurimont

Commentaires :
Madame Boisvert recommande que la Ville ait une vision pour les 15 à 20 prochaines années et de prévoir une piste cyclable sur rue puisqu’aucun lien cyclable utilitaire n’existe d’est en ouest à Sherbrooke.

Elle considère que le PDKO est en général très bien ainsi que l’aménagement paysager qui est prévu.

Elle souligne que peu d’espaces de stationnement sur rue sont utilisés sur la rue King Ouest et elle recommande de les remplacer éventuellement par une piste cyclable utilitaire.

Elle suggère d’enlever l’escalier derrière la Caisse Desjardins du Lac des Nations au lieu de le bonifier puisque cela n’est pas intéressant pour les citoyens qui habitent en bas de ce dernier. Elle préférerait que les trottoirs ne soient pas élargis et que cet espace soit utilisé pour créer une piste cyclable utilitaire.

Réponses :
Madame Suzanne Bergeron mentionne qu’une étude de stationnement sur plusieurs jours a été effectuée l’an dernier sur différents tronçons de la rue King Ouest. Il en est ressorti que lorsque les espaces de stationnement sur rue sont étroits, les automobilistes ne s’y stationnent probablement pas parce qu’ils ne trouvent pas cela sécuritaire. C’est pour cette raison que le PDKO prévoit de réduire la largeur des voies de circulation et d’augmenter la largeur des espaces de stationnement sur rue.

Mme Élise Pigeon, rue Armand-Nadeau

Commentaires :
Madame Pigeon marche tous les jours sur la rue King Ouest et considère que l’intersection des rues King Ouest et Argyll est très dangereuse, car il n’y a pas de feux de circulation pour permettre aux piétons de traverser afin de se rendre soit à l’arrêt d’autobus ou à la pharmacie Jean Coutu.

Elle propose d’ajouter des feux protégés à l’intersection des rues de Vimy et King Ouest puisque le virage à droite sur feu rouge est problématique.

Elle aimerait que du mobilier urbain soit ajouté aux arrêts d’autobus, tel que des bancs et poubelles, et ce, particulièrement à l’arrêt près de la pharmacie Jean Coutu.

Réponse :
Madame Suzanne Bergeron précise que du mobilier urbain est prévu aux arrêts d’autobus dans le PDKO.

M. Jean Bourgault, Zone Image et représentant de l’Association des commerçants de la rue King Ouest

Commentaires :
Monsieur Bourgault mentionne que le stationnement sur la rue King Ouest est prioritaire pour les commerçants. Selon lui, si ces espaces sont enlevés, cela tuera l’énergie et la vie des commerçants.

Il souligne que le PDKO est bien, mais que certaines choses pourraient être modifiées dont les trottoirs puisque les piétons les utilisent peu.

M. Denis Pellerin, rue de Vimy

Commentaires :
Monsieur Pellerin croit que l’aménagement d’une piste cyclable sur les rues Bryant et White pour revenir sur le boulevard Jacques-Cartier ne sera pas concluant.

Il précise de bien planifier nos investissements monétaires à des endroits stratégiques.
Il considère qu’une piste cyclable utilitaire sur la King Ouest n’est pas requise vu la proximité du réseau récréatif.

Il se demande pourquoi dans la version originale du PDKO, le montant évalué s’élevait à 40 M\$ et que maintenant il est de 10 M\$.

Il s’interroge sur les coûts des aménagements projetés sur les rues Vanier, Marcil et King Ouest.

Il mentionne que des arbres devront être abattus afin d’avoir une vue à partir du bâtiment phare projeté au coin des rues Marcil et de Vimy. Selon lui, la dénivellation de cet aménagement devrait aussi être évaluée.
Il déplore qu’aucun lien pour le déplacement actif ne soit présent dans le PDKO à l’angle de la rue Marcil et du boulevard Jacques-Cartier.

Il se questionne sur le fait que la Ville paie pour un trottoir projeté sur le terrain qui appartient à la Cité du Parc. Il se demande également pour quelle raison la traverse piétonne projetée à l’intersection de la rue Marcil et du boulevard Jacques-Cartier n’a pas été réalisée au même moment que la construction de la Cité du Parc.

Il suggère de ne pas se servir de la technologie utilisée au coin des rues King Ouest et Belvédère lors du marquage des intersections clés et des aires d’arrêts d’autobus.

Mme Jacinthe Harbec, rue de Vimy, cycliste, piétonne et automobiliste

Commentaires :
Madame Harbec aimerait que Sherbrooke ne soit plus identifiée comme une ville automobile.

Elle souligne que les études qui permettent de compter les usagers qui se déplacent à pied et à vélo ne sont pas suffisantes pour décider des aménagements à apporter, et ce, comme nous l’avons constaté avec l’aménagement au pourtour du lac des Nations. Il faut penser à l’avenir puisqu’il est probable que de plus en plus de gens se déplacent à pied ou à vélo pour l’écologie.

Elle est déçue du fait qu’aucun tronçon cyclable est-ouest n’est proposé. Elle apprécierait un tronçon cyclable utilitaire qui permet d’arriver directement à destination.

Elle propose que de bons supports à vélo soient installés près des commerces. De cette façon, la clientèle des commerçants augmenterait considérablement.

Elle fait part de sa préoccupation relativement à l’adoption du PDKO au mois de septembre puisque les délais sont courts pour tenir compte des changements demandés et des propositions soumises.

Question :
Elle demande qui sont les gens qui forment le comité aviseur. Elle aurait aimé que les différents groupes de personnes tels que les piétons, aînés et cyclistes y soient représentés.

Réponse :
Monsieur Yves Dodier rappelle que ce n’est pas la première soirée de consultation publique sur le PDKO. En effet, il y a déjà eu une séance en 2015 et cela fait maintenant trois ans que la Ville travaille sur ce projet.

Mme Hélène Pigot, arrondissement de Jacques-Cartier

Commentaires :

Madame Pigot est satisfaite du verdissement des rues, des aménagements prévus pour les piétons et des ouvertures piétonnes et cyclables projetées vers le parc Jacques-Cartier. Elle précise qu’il est intéressant de désenclaver le secteur et que cela sera profitable pour les commerces de la rue King Ouest et du boulevard Jacques-Cartier.

Elle suggère de revoir l’aménagement de l’intersection de la rue King Ouest et du boulevard Jacques-Cartier pour tous les modes de transport, incluant le transport en commun et les cyclistes, puisque cet axe est de plus en plus important et la circulation y est dense.

Elle conseille de ne pas planifier l’aménagement par tronçon de rue ou de piste. Elle demande une piste cyclable est-ouest sur la rue King Ouest.

Mme Évelyne Beaudin, rue Barrette

Commentaires :
Madame Beaudin est satisfaite des aménagements prévus pour les piétons, le transport en commun et le marquage au sol. Par contre, elle croit qu’il y a un manque pour ceux des vélos. Elle suggère de ne pas penser que les vélos sont à part, mais plutôt de les considérer comme des véhicules.

Elle souligne qu’il y a un besoin de pistes cyclables utilitaires pour se rendre au travail. Il faudrait prévoir une piste cyclable sur le boulevard Jacques-Cartier puisqu’elle ne croit pas que les cyclistes feront un détour via les rues secondaires.

Elle suggère l’installation de supports à vélos avec toit si possible.

Questions :
Elle se questionne sur la largeur minimale d’une piste cyclable unidirectionnelle afin d’évaluer la possibilité d’en faire une sur le boulevard Jacques-Cartier au lieu de prévoir un emplacement pour planter des arbres.
Elle souhaite savoir si le PDKO a été réfléchi en tenant compte du Plan d’aménagement du parc Jacques-Cartier et si un lien entre les deux a été fait.

Elle demande si le procès-verbal de la présente séance sera remis aux élus en même temps que le PDKO.

Réponses :
Madame Suzanne Bergeron précise que la largeur minimale d’une bande cyclable unidirectionnelle sur rue est de 1,5 m selon les normes de Vélo Québec.

Elle confirme aussi qu’un lien existe entre le PDKO et le Plan d’aménagement du parc Jacques-Cartier et que ce dernier a été considéré.

Elle indique que le procès-verbal de la présente séance sera intégré en annexe au PDKO et que le Plan directeur sera diffusé sur le site Internet de la Ville de Sherbrooke.

M. Charles Gauthier, cycliste quatre saisons, arrondissement de Jacques-Cartier

Commentaires :
Monsieur Gauthier suggère de voir à long terme l’utilisation du vélo puisque celui-ci est de plus en plus utilisé, de même que le vélo quatre saisons.

Il soutient que l’axe de la rue de Vimy serait un bon lien cyclable nord-sud comparé à un lien sur les rues Bryant et Marchant.

Il considère qu’il n’est pas opportun de créer une entrée au parc Jacques-Cartier à l’angle de la rue Marcil et du boulevard Jacques-Cartier puisqu’il serait possible d’y accéder seulement si l’on arrive du pont Jacques-Cartier. Il croit que l’entrée principale du parc Jacques-Cartier devrait être située à l’intersection des rues King Ouest et de Vimy.

Il apprécie l’idée de la végétalisation, par contre il estime que cela est illogique de planter des arbres du côté nord de la rue pour faire de l’ombre. Il propose de planter davantage de végétaux du côté sud.

Il recommande d’éviter d’aménager des aires de stationnement pour les vélos aux angles des rues. Il suggère de les aménager près des lieux achalandés, près des portes des commerces.

Mme Hélène Ouellet, rue Rioux, arrondissement de Jacques-Cartier

Commentaires :
Madame Ouellet indique que lorsque nous allons travailler à bicyclette, nous voulons un chemin direct et sécuritaire.

Elle est d’avis que l’entrée du parc Jacques-Cartier devrait être située sur la rue King Ouest au coin de la rue de Vimy et non pas sur le boulevard Jacques-Cartier au coin de la rue Marcil. De ce fait, elle suggère d’améliorer le lien nord-sud vers le parc du Domaine-Howard.

Elle signale que l’escalier qui mène vers le lac des Nations n’est pas très sécuritaire. Celui-ci devrait être amélioré et il devrait y avoir davantage de liens de la rue commerçante King Ouest vers le lac des Nations.

Elle estime que les bâtiments à l’intersection de la rue King Ouest et du boulevard Jacques-Cartier sont des erreurs.

M. René Allard, boulevard de Portland, arrondissement de Jacques-Cartier

Commentaires :
Monsieur Allard estime qu’il n’y a pas de solutions d’aménagement prévues au PDKO qui visent les énoncés d’apaisement de la circulation identifiés au PDKO, soit ceux de valoriser les déplacements à pied sécuritaires et le transport collectif.

Il a constaté qu’il y a de la congestion sur la rue King Ouest, entre la rue de Vimy et le boulevard Jacques-Cartier, et que cette situation n’aide pas les commerçants. Il croit que les propositions d’aménagement vont créer une augmentation de cette congestion. Il note que pour développer des habitudes de fréquentation de la rue King Ouest, l’impact des automobilistes doit être réduit et que selon lui rien dans le PDKO n’est proposé pour y arriver. Il croit que pour profiter d’une belle expérience comme piéton, la rue doit être moins poussiéreuse, pas trop bruyante et doit avoir une circulation automobile moins rapide. Il mentionne que plus il y a de piétons, plus il y a de cyclistes et plus les commerces en bénéficient.

Il constate que les trottoirs projetés sur la rue King Ouest et le boulevard Jacques-Cartier ont 3,2 m de largeur et que cette mesure inclut des poteaux électriques, des lampadaires et des abribus. De plus, il croit que les vélos y circuleront, même si ce n’est pas prévu, puisque ce sera la piste non officielle. Le tout ne sera pas très convivial. Des mesures d’apaisement de la circulation véhiculaire devraient être mises en place et l’accessibilité aux piétons et cyclistes améliorée.

M. Denis Pellerin, rue de Vimy, arrondissement de Jacques-Cartier

Demandes :
Monsieur Pellerin demande que l’on ajoute le procès-verbal de la rencontre de 2015 à l’annexe 1 du PDKO et que les références au tableau 1 du PDKO soient précisées.

Il souhaite que les commerçants soient officiellement invités à une autre consultation, qui n’aurait pas lieu le jeudi soir, afin de discuter des stationnements, des arbres et des trottoirs.

M. Yvon Lachance, propriétaire de trois commerces

Commentaire :
Monsieur Lachance suggère fortement de conserver les espaces de stationnement hors rue (mises aux normes projetées) pour la section commerciale.

3. LEVÉE DE LA SÉANCE

Monsieur Yves Dodier rappelle que la présentation PowerPoint de la séance sera sur le site Internet de la Ville et que le procès-verbal sera en annexe du PDKO.

Madame Chantal L’Espérance conclue la rencontre et remercie les citoyens de leur présence et de leur intérêt.

La rencontre est levée à 21 h 25.

Sherbrooke, le 30 août 2017

Suzanne Bergeron
Urbaniste-designer-coordonnatrice
Service de la planification urbaine et du développement durable

