

Septembre 2024



ACEVS

ASSOCIATION
CITOYENNE DES
ESPACES VERTS
DE SHERBROOKE

Mémoire de l'ACEVS sur le Plan d'Urbanisme de la Ville de Sherbrooke : Horizon 2025 – 2035

Mémoire présenté à la Ville de Sherbrooke

Coordonnées : ACEVS2021@gmail.com

Table des matières

PRÉAMBULE : L'humanité menacée dès la fin de ce siècle (2100)	3
INTRODUCTION	3
DÉVELOPPEMENT	4
Thème 1: Responsabiliser le citoyen et l'impliquer dans les décisions	4
Thème 2: L'arbre, ce roi au centre de la Ville	6
Thème 3: Le capital écologique au cœur des décisions d'urbanisme	6
Thème 4: Transport actif (prédominance aux piétons et vélos).....	7
Thème 5: Utiliser les espaces naturels disponibles à aménager à faible coût	7
Thème 6: Quartier commercial intégré	7
Thème 7: Voir au-delà de 2035 pour le plan d'urbanisme	10
Thème 8: Arrimer le Plan Nature et la Politique de l'Arbre au Plan d'Urbanisme	10
Thème 8 ½ (en surplus) : Contrôle de la pollution lumineuse	10
CONCLUSION	10
Commentaire final	11
Annexe 1 : Exemple de la présence de l'arbre en ville (thème 2)	12
Annexe 2 : Prédominance aux piétons et vélos (ex. parcours suggéré près du Mt- Bellevue).....	13
Annexe 3 a) : Création d'un parc à l'ancien site d'enfouissement	15
Annexe 3 b) : Prendre avantage des zones déjà disponibles.....	16
Annexe 4 : Quartier commercial intégré	23
Annexe 5 : Réflexion de l'ACEVS sur la Politique de l'arbre de la Ville de Sherbrooke	26
Annexe 6 : Contrôle de la pollution lumineuse.....	35

PRÉAMBULE : L'humanité menacée dès la fin de ce siècle (2100)

Selon une étude effectuée en 2012 par des chercheurs de l'université de Stanford¹, presque la moitié des climats que nous connaissons aujourd'hui sur la Terre pourraient bientôt avoir disparu. Ils seraient ainsi remplacés (entre 12% et 39% de la surface du globe) par des conditions qui n'ont jamais été connues par les organismes vivants. Et ce changement s'effectuerait de manière brutale, empêchant les espèces et écosystèmes de s'y adapter. D'après l'étude, ce seuil correspondrait à l'utilisation de 50% des ressources terrestres. Or, aujourd'hui, 43% des écosystèmes terrestres sont déjà utilisés pour subvenir aux besoins des hommes. Un tiers de l'eau douce disponible est par ailleurs détournée à l'usage des humains. Les taux d'extinction des espèces sont à des sommets jamais atteints durant l'ensemble de l'évolution humaine – de 10 à 100 fois le rythme naturel d'extinction constaté par les scientifiques sur une période de 500 millions d'années, alors qu'il pourrait être bientôt 10 000 fois supérieur. Et les émissions de CO2 ont augmenté de 35% depuis l'ère pré-industrielle du fait de la combustion d'énergies fossiles.

De plus, cette étude soulève plusieurs points inquiétants : la dégradation générale de la nature et des écosystèmes (diminution des espèces végétales et animales par une surconsommation des ressources et la surpopulation), les fluctuations climatiques de plus en plus extrêmes et le changement radical du bilan énergétique global. Ces modifications finiraient par arriver à un point de non-retour d'ici 2100 (selon l'étude), c'est-à-dire qu'elles deviendraient irréversibles pour l'humanité (mais pas pour la planète)².

Plus près de nous, face à l'expansion abusive et non adéquate de quartiers urbains dans la ville de Sherbrooke, l'ACEVS propose à travers ce mémoire des items pour un développement plus durable en urbanisme.

INTRODUCTION

Le Plan d'urbanisme est le document directeur qui guide et établit les grandes lignes pour l'aménagement du territoire, définissant nos quartiers, nos espaces verts, nos infrastructures, et bien plus encore. Il pose les fondations d'une nouvelle réglementation et oriente les actions à mener au cours des dix prochaines années.

La Ville regroupe les actions du Plan d'Urbanisme à travers les 6 thèmes suivants :



Habitation, milieux de vie et communauté



Mobilité et transport



Environnement et milieux naturels



Développement économique et innovation



Agriculture et ruralité



Patrimoine, architecture, culture et paysages

¹ http://web.stanford.edu/group/hadlylab/_pdfs/Barnoskyetal2012.pdf

² http://www.maxisciences.com/terre/une-etude-predit-la-fin-de-notre-planete-avant-l-039-an-2100_art25634.html

Dans l'atteinte de son objectif principal (préserver et augmenter les espaces verts dans le périmètre urbain de la Ville de Sherbrooke), l'**ACEVS** propose d'inclure dans le Plan d'Urbanisme les thèmes suivants :

1. Thème 1 : Responsabiliser le citoyen et l'impliquer dans les décisions d'urbanisme
2. Thème 2 : L'arbre, ce roi au centre de la Ville
3. Thème 3 : Le capital écologique au cœur des décisions d'urbanisme
4. Thème 4 : Quelques aspects concernant le transport actif
5. Thème 5 : Prendre avantage des espaces naturelles disponibles à aménager
6. Thème 6: Quartier commercial intégré (chaque quartier est autonome)
7. Thème 7 : Voir au delà de 2035 pour le Plan d'Urbanisme (vision étendue jusqu'à 2050)
8. Thème 8 : S'assurer de bien arrimer le Plan Nature et la Politique de l'Arbre au Plan d'Urbanisme

DÉVELOPPEMENT

Ce mémoire se veut un effort de collaboration visant à faciliter un développement urbain harmonieux, durable et concerté, qui protège les écosystèmes. Le tout afin de permettre à la ville de Sherbrooke d'être reconnue par ses citoyens, ses employés, les promoteurs et les autres villes du Québec comme offrant le meilleur de la nature en ville.

Thème 1: Responsabiliser le citoyen et l'impliquer dans les décisions

L'objectif d'un urbanisme efficace est de donner une proximité avec la nature aux citoyens d'une Ville bien pensée.

Définition : Consultation citoyenne

La participation citoyenne se définit comme la prise de conscience de ses besoins et de ceux de sa communauté qui mène le citoyen à poser des actions, ponctuelles ou régulières, individuelles ou collectives, afin de transformer son milieu en vue de l'améliorer³.

Cette participation peut avoir lieu ou non dans un cadre institutionnalisé et être organisée sous l'initiative des membres de la société civile (recours collectif, manifestation, comités de citoyens) avec des décideurs (promoteurs, membre de la ville, gouvernement, etc.)⁴

Notre groupe veut souligner l'importance de l'implication citoyenne et propose des idées de bonification et de développement durable aux promoteurs et à la ville, dont des idées de thèmes de quartier, noms de rues et de parcs afin que celui-ci nous ressemble.

Il est important de responsabiliser le citoyen. Ce thème reste à définir mais voici les premières bases :

- Scinder les arrondissements de la Ville en plus petits quartiers pour favoriser une microgestion de proximité
- Proposer aux citoyens de s'impliquer dans les décisions en lien avec ces petits quartiers (projet participatifs, vote, référendum, activités, corvées, etc)
- Mettre en place des comités de citoyens représentants est petits quartiers
- Maintenir l'implication par des projets pilotes et budgets récurrents

Voir la **Figure 1** ci-dessous montrant les diverses dimensions d'implications pour un citoyen.

³ <http://forumsjeunesse.qc.ca/les-forums-jeunesse-participation-citoyenne/>

⁴ http://www.dictionnaire.enap.ca/dictionnaire/docs/definitions/defintions_francais/participation_citoyenne.pdf

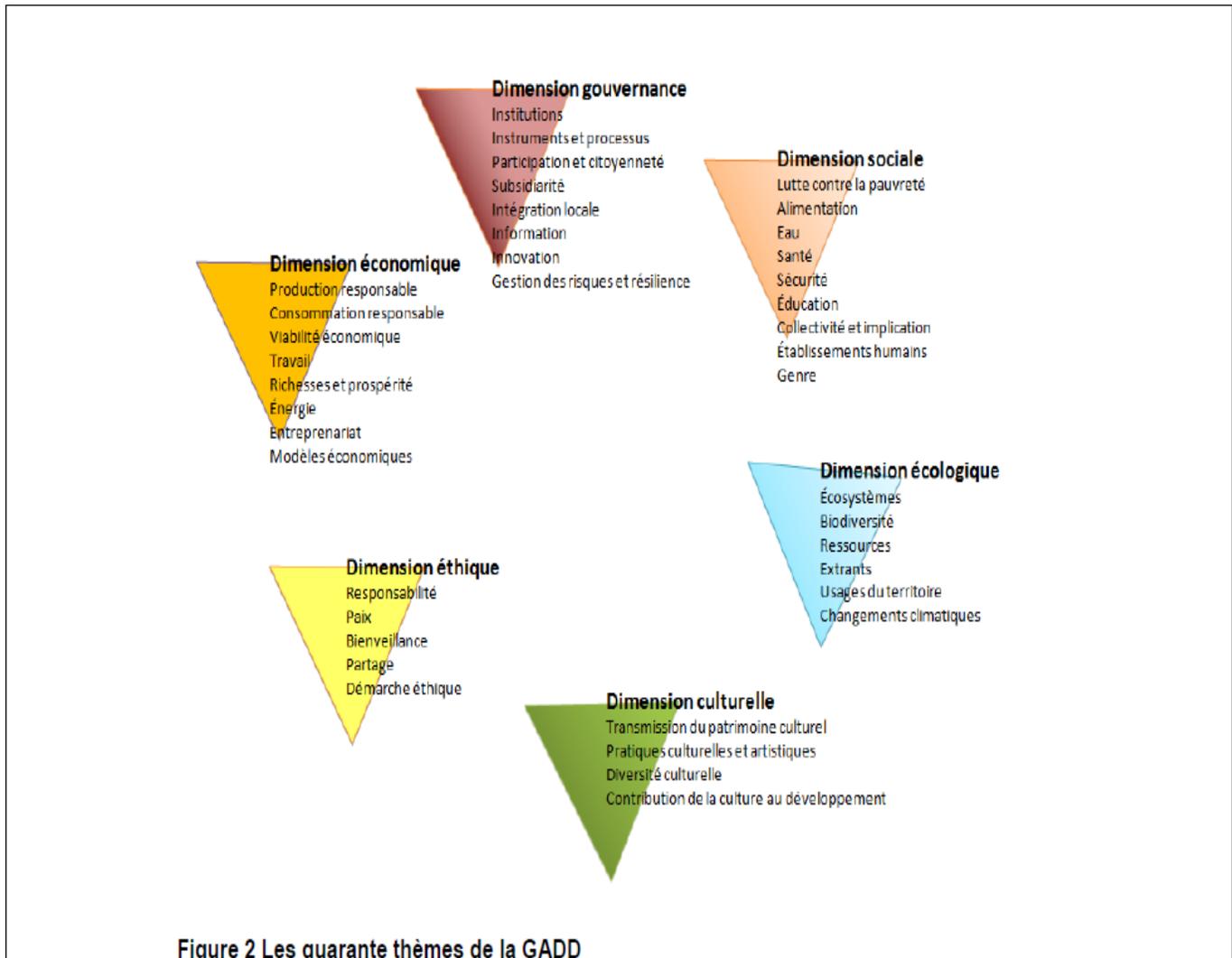


Figure 1 : Grille de responsabilisation des citoyens proposée par l'ACEVS

Références utiles :

1. Guide d'utilisation de la Grille d'analyse de développement durable, Chaire en éco-conseil de l'UQAC (2016) (http://ecoconseil.uqac.ca/wp-content/uploads/2016/05/Guide-dutilisation_GADD_2016.pdf)
2. 35 questions pour une réflexion plus large sur le développement durable, Chaire en éco-conseil de l'UQAC (2014) (http://ecoconseil.uqac.ca/wp-content/uploads/2014/11/Guide_35_questions.pdf)

Autres références sur ce sujet :

- <http://savoirs.usherbrooke.ca/handle/11143/8844>
- https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/participation_citoyenne/consultations_publics/docs/brochure_espacedexpression.pdf
- http://cerberus.enap.ca/Telescope/docs/Index/Vol_17_no1/Telv17n1_bherer.pdf
- <http://savoirs.usherbrooke.ca/handle/11143/2575>

Thème 2: L'arbre, ce roi au centre de la Ville

Le concept de ville dans la nature se fait de plus en plus présent dans les nouveaux développements urbains autour du monde. Les avantages de la proximité avec la nature sont nombreux :

- Facilité de créer une zone d'intimité bien à soi pour chacune des propriétés
- Haut niveau d'esthétisme naturel et moins de stress
- Abri naturel contre le bruit (autoroute à proximité) et le vent, réduction de l'érosion des terrains, régularisation de la température (contre les îlots de chaleur)
- Création d'un espace tampon vierge entre les résidences et maintien de la biodiversité (évitant de coincer la faune et de restreindre la flore)
- Utilisation comme terrain de jeu pour les enfants et hausse de la valeur des propriétés environnantes

L'**ACEVS** recommande les critères suivants en lien avec la préservation et la plantation d'arbres dans la ville:

- Au moins 3 arbres par propriété
- 30 % de boisé dans le périmètre urbain et dans chacun des quartiers
- 300m pour atteindre un espace boisé
- Conserver les arbres matures lors de nouvelles constructions
- Chaque arbre coupé doit être compensé par la plantation de 3 arbres
- Considérer également la possibilité que certains des arbres plantés soient des fruitiers ⁵ et ⁶
- Selon la loi, le promoteur voulant développer un quartier résidentiel doit céder à la ville 10% de superficie du terrain faisant l'objet de développement pour fins de parcs ou aires de végétation protégée accessibles aux résidents. L'**ACEVS** recommande que cette superficie soit 30% au lieu de 10% et idéalement 40% (voir le **Thème 8** de ce mémoire)
- Référence utile : https://ileau.ca/sites/default/files/upload/roles_arbre_en_ville_cerfo.pdf
- Voir l'**Annexe 1** pour quelques exemples

Thème 3: Le capital écologique au cœur des décisions d'urbanisme

Les bonnes décisions doivent être prises avec les bonnes données. Actuellement le capital écologique (la valeur économique de l'écologie) n'est pas suffisamment intégré dans les grilles décisionnelles. Le Carré Belvédère est un bon exemple de ce manque de reconnaissance de la valeur économique de l'écologie :

- Coupe à blanc d'une érablière centenaire (qui incluait des noyers cendrés, ail des bois et autres espaces rares protégés)
- Assèchement de 2 milieux humides centenaires et de 2 ruisseaux
- Coupe de plus de 50% d'une prucheraie centenaire
- C'était le meilleur site d'observation des oiseaux en Estrie selon les ornithologues de la région

Il est primordial de revoir les grilles décisionnelles et de reconnaître à sa juste valeur le capital écologique.

Référence utile : <https://fr.davidsuzuki.org/wp-content/uploads/sites/3/2013/02/Capital-%C3%A9cologique-Ceinture-verte-%C3%89valuation-%C3%A9conomique-Ceinture-Verte-biodiversit%C3%A9-%C3%A9cosyst%C3%A8mes-Montre%CC%81al.pdf>

⁵ <http://ecomestible.com/>

⁶ <https://www.facebook.com/groups/IncroyableComestible>

Thème 4: Transport actif (prédominance aux piétons et vélos)

Un changement de culture doit être enclenché auprès des citoyens et du Plan d'Urbanisme :

- a) L'automobile ne devrait plus être le roi des moyens de transport
- b) La marche et le vélo sont de bons moyens de se maintenir en santé

Pour ce faire, l'**ACEVS** recommande les pistes de solutions suivantes :

- Déplacement gratuit par navette pour le centre-ville (entre Montréal, Belvédère, Galt et Grande Fourche)
- Métrique important: Pas plus de 30% plus long par l'autobus qu'avec l'auto partout dans le périmètre urbain
- Relier par des pistes cyclables et pédestres les oasis de valeurs écologiques élevées
- Avoir une voie pédestre ou une piste cyclable à moins de 300 m d'un logement et ce dans 80% des cas à Sherbrooke (tiré du plan directeur du transport actif)
- Concevoir les voies pédestres et les pistes cyclables en minimisant le nombre de carrefours automobiles à traverser (voies linéaires avec peu de traverses) et privilégier des pratiques diminuant le trafic et la vitesse des automobiles
- Faire apparaître les voies pédestres et cyclistes en rendant sens unique 50% des rues de la ville de Sherbrooke (commencer avec des projets pilotes)
- Voir l'**Annexe 2** pour quelques idées de pistes cyclables

Thème 5: Utiliser les espaces naturels disponibles à aménager à faible coût

L'urbanisme et ses infrastructures coûtent cher. Il n'est pas nécessaire de faire des projets extravagants de grandes envergures pour faire du beau. L'**ACEVS** propose de regarder autour et de prendre avantage de ce qui existe déjà mais reste à aménager :

- Créer un parc avec l'ancien site d'enfouissement près du parc Victoria (**Annexe 3**)
- Créer des parcs à partir d'anciens sites contaminés réhabilités par les propriétaires
- Demander au ministère des transports de céder à faible coût les bordures des autoroutes (ex. autoroute Jacques Obready et Belvédère) pour aménager une voie pédestre et cyclable (près du Mt-Bellevue)
- Relier le parc Willie-Bourassa Auger au marais Carboneau le long de la rivière St-François en demandant une servitude aux propriétaires des terres agricoles

Thème 6: Quartier commercial intégré

Chaque petit quartier doit être pensé pour être autonome. Voici quelques critères que l'**ACEVS** propose :

- Utiliser un rayon de déplacement idéal de 1,25 km jusqu'à un maximum de 2,5 km entre les îlots de commerces de détail et services de proximité et le centre de densité de résidents⁷
- Éviter à tout prix les "déserts alimentaires" (absence d'épicerie à proximité). En effet, afin de promouvoir une saine alimentation et de bonnes habitudes, au moins un marché d'alimentation doit se trouver dans un rayon de 2,5 km ou moins afin d'éviter que les citoyens achètent leurs aliments dans les dépanneurs ou les commerces de "malbouffe"

⁷ <http://www.equiterre.org/fiche/commerces-et-services-de-proximite>

- Créer un circuit de transport en commun (mobilité durable) gratuit pour les résidents de l'arrondissement du Mont-Bellevue sur un circuit d'achat local (ex. Place Dunant, Belvédère sud entre les rues Bel Horizon et Sara)
- Éviter l'implantation de commerces générant du bruit ou autre pollution près des zones résidentielles
- Favoriser la complémentarité au lieu de la redondance
- Minimiser les commerces de grandes dimensions sur 1 seul plancher car ceux-ci nécessitent de grandes surfaces (déboisement superflu) et deviennent de moins en moins populaires
- Minimiser la surface de stationnement
- Imposer les critères spécifiés au thème 1 concernant la quantité de végétaux et aménagement paysager (arbustes, gazon, arbres fruitiers, fleurs attirants les oiseaux et les papillons, fines herbes) et jeux pour les enfants
- Stimuler l'achat local et la disponibilité des produits locaux et biologiques dans de petites épiceries de quartier
- Voir l'Annexe 4 pour des idées supplémentaires en lien avec le développement durable à Sherbrooke
- Références avec métriques (Smart Growth)

Tableau 1.2 Les principes du Smart Growth

Un développement compact
Création de milieux de vie offrant une plus grande diversité dans le choix de logements
Création de quartiers conviviaux pour les piétons
Encourager la collaboration entre la communauté et les intervenants
Favoriser des communautés distinctes et attrayantes, avec un fort sentiment d'appartenance
Des choix de développement conditionnés par la rationalité économique, l'équité et l'efficacité
Des aménagements favorisant la mixité des fonctions urbaines
Préservation des espaces ouverts, terres agricoles, et les milieux écologiquement critiques
Offrir une variété de choix de transports
Renforcer et orienter le développement des communautés existantes

Source : Smart Growth Network, 2011

Mémoire Mallet_J__04-04-2012__

o Nouvel Urbanisme

Tableau 1.3 Charte du Nouvel urbanisme

La région : la métropole, l'agglomération et la ville
1) La région métropolitaine est une unité économique fondamentale du monde d'aujourd'hui. Les stratégies économiques et spatiales mises en place par les pouvoirs publics doivent prendre en compte cette nouvelle entité.
2) Les régions métropolitaines sont définies par leurs limites géographiques dérivées de la topographie, des cours d'eau, des bordures littorales, des espaces cultivés et des parcs régionaux. La métropole est constituée de plusieurs centres que sont les agglomérations, les villes et les villages, avec leur propre centre et périmètre.
3) La métropole entretient une relation nécessaire et sensible avec l'arrière-pays. Cette relation est à la fois liée à l'environnement, la culture et l'économie. Tout comme la maison a son jardin, les exploitations agricoles et les espaces boisés doivent être considérés comme le verger de la métropole.
4) Les projets de développement doivent prendre en compte les limites de la métropole. La valorisation des terrains ne doit pas ignorer ou effacer les limites de la métropole. Toute reconquête d'espace en quartier existant doit s'effectuer en respectant l'environnement, l'économie et l'héritage social.
5) Là où ils sont appropriés, les nouveaux développements en limite de commune doivent prendre en compte l'existant et s'organiser en quartier et « district ». Au-delà de la frange urbaine, les nouveaux développements doivent s'organiser en villes et villages avec leurs propres limites et un équilibre entre emplois et logements pour ne pas être des cités dortoirs.
6) Le développement et le redéveloppement des villes doivent s'effectuer en respectant les déterminants, la forme et les limites urbaines.
7) Les villes doivent offrir un large champ d'usages privés et publics pour supporter l'économie régionale et répondre aux besoins de toutes les classes sociales. Les logements à loyers modérés doivent être répartis sur la région, au regard du marché de l'emploi et pour empêcher toute concentration de pauvreté.
8) La région doit s'appuyer sur un solide réseau d'infrastructures. Les transports en commun, la marche à pied et l'usage de la bicyclette doivent renforcer l'accessibilité et la mobilité dans la région, tout en décourageant l'utilisation excessive des véhicules automobiles.
9) Les ressources et revenus financiers peuvent être répartis plus équitablement parmi les collectivités locales et autres centres d'activités pour éviter toute compétition nuisible et relative à l'implantation d'entreprises, à la perception de la taxe professionnelle et pour promouvoir une coordination des transports, des services publics, des loisirs et du logement.

L'îlot, la rue et l'immeuble
19) La prise en compte physique de la rue et de l'espace public comme lieux d'échanges est la priorité avant tout projet architectural et toute intervention paysagère.
20) Tout projet d'architecture isolé doit être en relation avec son environnement. Cette préoccupation dépasse le style.
21) La revitalisation des espaces urbains dépend de la sûreté et de la sécurité. Le dessin des voiries et des immeubles doit renforcer la sécurité du lieu, mais pas au détriment de l'accessibilité et de l'accueil.
22) Dans la métropole contemporaine, tout développement doit accommoder au mieux la circulation automobile tout en respectant les piétons et l'espace public.
23) Les rues et les parcs doivent être des lieux sûrs, confortables et accueillants pour le piéton. Dessinés de façon harmonieuse, ils invitent à la promenade et facilitent les relations entre les habitants pour le bien-être de leur communauté.
24) Le dessin de l'architecture et du paysage doit être fidèle au climat, au relief, à l'histoire et aux traditions locales de construction.
25) Le choix d'implantation des bâtiments civils et les lieux publics nécessitent une attention particulière pour renforcer l'identité communautaire et le sens civique de chacun. Contrairement aux autres bâtiments qui constituent le tissu de la ville, ils doivent se distinguer par leur architecture.
26) Tout immeuble doit fournir à ses habitants la possibilité de se situer dans le temps et dans l'espace. L'utilisation de méthodes naturelles pour climatiser doit permettre de préserver les ressources de l'environnement.
27) La conservation et la rénovation des bâtiments, de districts, d'aménagements paysagés à valeur historique pérennisent la continuité et l'évolution de la société urbaine.

Source : Congress for the New Urbanism, 1999

Le quartier, le « district » et le « corridor »
10) Le quartier, le « district » et le « corridor » sont des éléments essentiels du développement et du redéveloppement de la métropole. Ce sont des lieux identifiables qui encouragent les citoyens à prendre des responsabilités pour leur maintien et leur évolution.
11) Les quartiers doivent être denses, conviviaux pour le piéton et composés de logements, de commerces et de bureaux. Les « districts », bien que généralement mono-fonctionnels, doivent être organisés comme les quartiers. À l'échelle régionale, les axes d'extension urbaine relient entre eux quartier et « district ». Leur conception spatiale doit s'inspirer, si possible, de celle des quartiers. Ils peuvent prendre la forme de boulevards, voies paysagées ou ferrées et cours d'eau.
12) La plupart des activités domestiques quotidiennes doivent s'effectuer dans un périmètre accessible à pied, pour assurer l'indépendance de ceux qui ne conduisent pas, comme les personnes âgées et les enfants. Le réseau des voiries doit être dessiné pour encourager la marche à pied, réduire le nombre et la longueur des déplacements en automobile et préserver l'énergie.
13) Dans un même quartier, il doit y avoir, un large choix de logements et de prix pour encourager la fréquentation quotidienne d'habitants de diverses tranches d'âge, d'origine et de revenus variés, renforçant ainsi les liens entre les individus, nécessaires à une véritable communauté.
14) Les « corridors », quand ils sont bien planifiés et coordonnés, peuvent contribuer à améliorer l'organisation de la métropole et la revitalisation des centres urbains. Ils ne doivent en aucun cas déplacer l'activité des centres urbains existants vers la périphérie.
15) À proximité des gares et stations, une occupation des sols et une densité construite appropriées doivent permettre aux habitants et aux visiteurs d'utiliser les transports en commun comme alternative à l'automobile.
16) Les activités publiques, institutionnelles et commerciales doivent être concentrées dans les quartiers et les districts. L'emplacement et la taille des écoles doivent être définis pour permettre un accès facile aux enfants, à pied ou à bicyclette.
17) L'équilibre économique et l'évolution harmonieuse des quartiers des districts et des « corridors » peuvent être améliorés par l'élaboration de codes qui guideront leur évolution future.
18) Une variété de parcs, bacs à sable, squares, terrains de football, jardins communautaires, doit être disséminée dans les quartiers. Les zones d'espaces protégés et les terrains vacants devraient être utilisés pour permettre de contenir et de relier entre eux quartiers et districts.

Thème 7: Voir au-delà de 2035 pour le plan d'urbanisme

Il n'est plus possible de se restreindre à des visions de courte durée (10 ans) En même temps, le cerveau humain ne semble pas capable pour la plupart de se porter dans le future lointain (ex. 2100). L'ACEVS comprend que le gouvernement impose un horizon jusqu'en 2035 pour le prochain plan d'Urbanisme mais l'ACEVS propose d'inclure 15 ans supplémentaires de portée des décisions afin de produire un plan solide.

Thème 8: Arrimer le Plan Nature et la Politique de l'Arbre au Plan d'Urbanisme

L'ACEVS a déposé en octobre 2023 quatre recommandations en lien avec la Politique de l'Arbre (**Annexe 5**).

1. D'abord, conserver les arbres et la canopées existants en milieu urbain; cela nécessite une main ferme de la part des élus et représentants de la Ville:
 - Inclure, dans la réglementation municipale, l'obligation pour les promoteurs/constructeurs de rembourser la valeur monétaire réelle de tous les arbres supprimés et endommagés lors des travaux. Ceci par un dépôt dans un fonds de compensation...intelligemment géré !
 - Injecter la valeur monétaire nécessaire pour la plantation d'individus supplémentaires. Ceci, par le biais des budgets d'immobilisation
 - Ces valeurs sont évaluées avant le début des travaux, par un spécialiste du sujet et/ou ayant suivi les formations pertinentes, à l'égard des services écosystémiques, des essences et autres critères à déterminer, selon les règles de cette science
 - L'obligation, pour les propriétaires actuels et futurs, de composer avec les arbres déjà en place. Par des interdictions de coupes plus drastiques.
2. [Règle de foresterie urbaine du 3-30-300](#), selon laquelle chaque personne devrait voir au moins trois arbres près de sa résidence, demeurer dans un milieu ayant un minimum de 30 % de canopée et être située à moins de 300 mètres d'un espace vert ou d'un parc.
3. Par conséquent, [l'indice de canopée urbaine](#) moyen qui doit être visé par la Politique de l'arbre devrait être de 30% au moins; plusieurs sources démontrent que [refroidissement est plus important lorsqu'elle dépasse 40%](#), aussi il faut viser 40% du territoire urbain. Il faudra donc mettre des mécanismes de mesure en place,
4. Les quartiers défavorisés doivent être prioritaires des actions de végétalisation/plantations, et viser des objectifs particulièrement ambitieux, pour réduire les iniquités environnementales, afin que les communautés puissent elles aussi bénéficier des bienfaits des espaces verts urbains. Les principes établis dans le PAV devraient rendre équitable cet aspect.

Thème 8 ½ (en surplus) : Contrôle de la pollution lumineuse

Nous avons mis la main sur un document intéressant qui n'est pas en lien avec les objectifs de l'ACEVS mais pourrait être pertinent pour le Plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke (**voir Annexe 6**).

CONCLUSION

Toutes les demandes, suggestions, recommandations et propositions décrites dans ce mémoire peuvent être classées selon les quatre fondements suivants :

- Influencer le demain : Responsabiliser les citoyens, éduquer (élever) les acteurs prenant part aux projets et servir de critères et de modèles efficaces d'intégration basés sur les idées et les opinions des parties prenantes et des ressources compétentes du milieu, dans le processus des prochains aménagements urbains de la ville
- Mieux définir le processus d'aménagement urbain : Cibler la transparence, le partage d'information et l'implication de toutes les parties (ville, promoteurs, contracteurs et citoyens) dans le processus
- Effectuer un vrai développement urbain durable suivant un concept de ville dans la nature : Favoriser un aménagement durable et équilibré, basé sur des critères reconnus par tous, incluant la mise en valeur et la conservation de la biodiversité, des écosystèmes et des richesses naturelles initiales des terrains

- Avoir une vision audacieuse novatrice (nouvelles technologies et pratiques reconnues) long terme (2050) basée sur faire ce qui est dit et dire ce qui va être fait pour nos générations à venir : Cesser d'être recroquevillé sur soi-même et cesser de prendre des décisions uniquement basées sur des critères monétaires

Les annexes (pages suivantes) de ce mémoire contiennent les fiches explicatives qui détaillent les idées concrètes des thèmes applicables à l'urbanisme de Sherbrooke.

Commentaire final

L'**ACEVS** veut faire remarquer que ce mémoire est d'abord un outil de discussion entre les citoyens, la ville, les promoteurs et les contracteurs et que les recommandations et la vision qui y sont détaillées ne pourront pas être tous considérées et concrétisées à court terme. Par contre, l'**ACEVS** tient aussi à souligner que le temps est compté pour réussir à mettre en place tous les morceaux nécessaires à l'aménagement durable à l'échelle de la ville de Sherbrooke et que nous devons débiter maintenant.

Un document du Regroupement de citoyens pour le Boisé Belvédère (maintenant appelé parc des géologues) avait été déposé en 2016 pour la bonification du règlement 1200 et de l'encadrement du projet domiciliaire Carré Belvédère. L'**ACEVS** a basé le présent mémoire sur ce document déposé en 2016. Il est à noter qu'il n'y a eu aucun accusé de réception et que personne n'avait contacté le regroupement sérieusement dans une démarche de transfert d'information pour bonifier le règlement 1200.

L'**ACEVS** souhaite rencontrer la Ville de Sherbrooke suite au dépôt de ce mémoire afin de discuter des informations dans ce mémoire avec eux. En effet, l'**ACEVS** souhaite être impliquée davantage dans les décisions avec la Ville et souhaite pour faire ceci obtenir un support financier de la Ville et d'autres instances reconnues pour mieux aider le Plan d'Urbanisme.

Annexe 1 : Exemple de la présence de l'arbre en ville (thème 2)

1. Exemple du quartier Chambéry (Blainville)⁸ :



Figure 1 : Quartier forestier de Chambéry à Blainville

2. Exemple du quartier Trébissin (ville de Guérande)⁹ :



Figure 2 : Quartier Trébissin (Guérande) :



Figure 3 : Stationnement avec verdure

⁸ <http://blainville.ca/developpement-economique/developpement-residentiel/projet-quartier-chambéry>

⁹ <http://www.ville-guerande.fr/sites/default/files/PlaquetteMaisonNeuve-Expo-ESQUISSES23012013.pdf>

Annexe 2 : Prédominance aux piétons et vélos (ex. parcours suggéré près du Mt-Bellevue)

TITRE DE L'IDÉE PROPOSÉE :

- Connecter l'université de Sherbrooke avec l'université Bishop via la rue Thibault (en passant par le parc Belvédère et le parc Centennial). Ceci permettrait aux citoyens (étudiants et travailleurs) de l'arrondissement du Mont-Bellevue de se connecter aux réseaux actuels de pistes récréatives
- Une alternative à cette piste inter-universitaire serait d'utiliser la zone de préservation de l'autoroute



Figure 1 : Piste cyclable interuniversitaire option 1

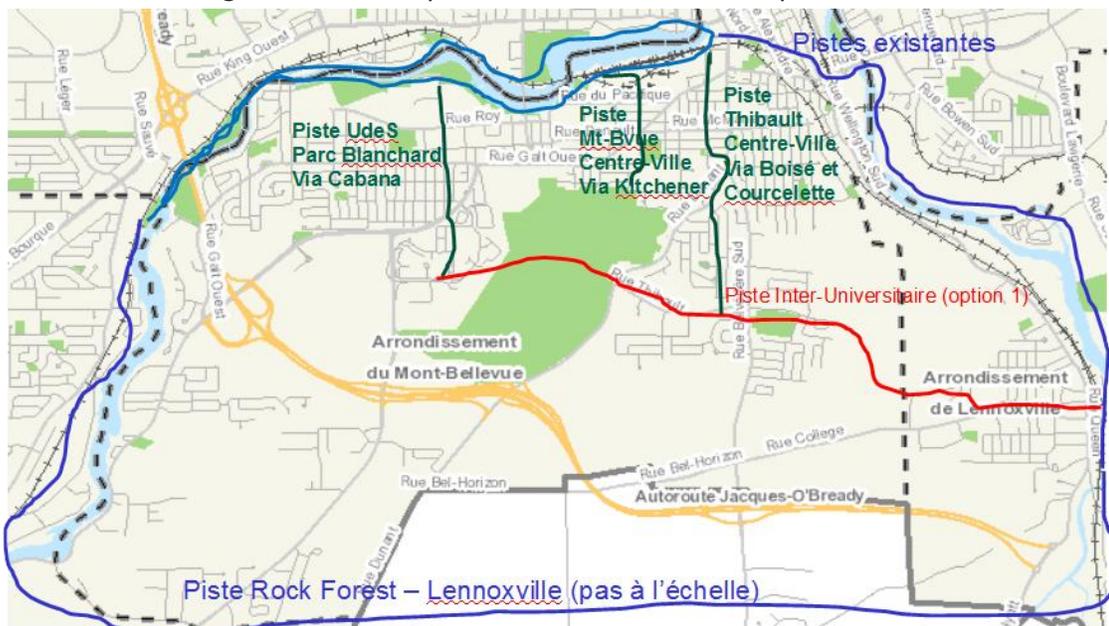


Figure 2 : Voies piétones et pistes cyclables proposées dans la ville de Sherbrooke



Figure 3 : Exemple de stations d'exercices sur les pistes (ex. Toulouse, gracieuseté de Josée Morissette)

CRITÈRES ADDITIONNELS SUGGÉRÉS :

- Avoir une voie pédestre ou une piste cyclable à moins de 300 m d'un logement et ce dans 80% des cas à Sherbrooke (tiré du plan directeur du transport actif)
- Privilégier des pratiques diminuant le trafic et la vitesse des automobiles
- Positionner les stationnements automobiles à l'arrière des logements
- Relier ensemble les tronçons existants
- Aménager des voies pédestres et pistes cyclables sur des réseaux structurants (tiré du plan de mobilité durable)

AVANTAGES ET BÉNÉFICES D'UN CHOIX RESPECTANT LES CRITÈRES INDIQUÉS AUPARAVANT :

- Réduction de gaz à effet de serre
- Réduction de la circulation et bruit automobile
- Augmentation de la santé et de la qualité de vie des citoyens
- Voir la liste des avantages détaillés dans le plan de mobilité durable à la page 35

ALLIANCES POTENTIELLES :

- Promoteurs et la ville de Sherbrooke
- Vélo urbain Sherbrooke
- Destination Sherbrooke
- CREE

EXEMPLES ET RÉFÉRENCES UTILES:

- Réseau actuel de pistes cyclables récréatives à Sherbrooke
- Liste des 20 meilleures villes cyclables au monde: <http://www.wixxmag.ca/articles/les-20-meilleures-villes-cyclables-au-monde>

Annexe 3 a) : Création d'un parc à l'ancien site d'enfouissement

Proposition de l'ACEVS

- +70 000\$ (2021)
- Utiliser le budget parcs Natures 2018-2020 (qui a été utilisé ailleurs)
- Obtenir subventions

The map shows a park layout with several key features: a 'Marais' (wetland) area on the left, a large yellow-shaded area labeled 'VÉLO DE MONTAGNE' (mountain bike) in the center, a 'Tour' (tower) in the middle, a 'Module jeux' (play structure) in the upper middle, a 'Glissade' (slide) on the right, a 'Sentier boisée pour piéton (périphérie)' (wooded path for pedestrians) along the perimeter, and a 'Stationnement + Parc Chiens' (parking + dog park) area at the bottom right. A red line outlines the park's boundary, and a blue line indicates a path or boundary within the site.

Annexe 3 b) : Prendre avantage des zones déjà disponibles

TITRE DE L'IDÉE PROPOSÉE : Les bienfaits des espaces verts, des lieux publics et de la biodiversité en ville.

OPPORTUNITÉ CIBLÉE : Proposer dans les nouveaux développements des espaces verts et des lieux publics pratiques répondant aux besoins des résidents et favorisant la sauvegarde de la biodiversité

OBJECTIFS DES IDÉES PROPOSÉES : Prendre avantage des bénéfices que procurent les espaces verts, la biodiversité et les lieux publics en ville, dès le départ de nouveaux projets, afin de donner la juste valeur du riche patrimoine environnemental de Sherbrooke.

DESCRIPTION DES IDÉES CIBLÉES :

"La vie urbaine présente bien des attraits et des avantages pour la personne qui y réside, mais elle peut également entraîner de graves conséquences qui menacent notre environnement et notre bien-être, tant physique que mental." (Référence : Le rôle des arbres en ville, G. Lessard et E. Boulfooy, 2008).



Figure 1) : Proposition pour une tour d'observation dans le parc central

1. La biodiversité : Afin de préserver la faune et la flore mature en place et en équilibre
 - Des jardins d'eaux : Voir la figure 2a) pour une idée d'aménagement des deux ruisseaux. Voir la figure 2b) pour une suggestion de jardin d'eau pour certaines parties humides préservées pour les phases 1 et 2 du développement. À noter que ces zones humides et ces jardins d'eau jouent un rôle primordial pour la régulation de la température et des volumes hydriques par captation des eaux vers les nappes phréatiques



Figure 2a) : Exemple d'aménagement de ruisseau (référence AAPQ (édition 11) Ré-imaginer les frontières du paysage (p. 35, 36, 37)¹⁰.

¹⁰ https://aapq.org/sites/aapq.org/files/aapq_paysages2016_web.pdf

Voir également pp. 55-56 : Aménagement urbain et campagne, pp. 58-60 : parc de jeu et aménagement urbain, p. 68 : prix excellence architecture)



Figure 2b) : Exemple de jardin d'eau

- Zones de préservation : Voir l'annexe 4 du mémoire à la section intimité et proximité avec la nature
 - Îlots de verdure autre que le parc central : Notre groupe souhaiterait proposer de transférer des parties du pourtour du parc central à déplacer près des logements à haute densité. Voir l'annexe 4 du mémoire à la section intimité et proximité avec la nature
2. Les lieux publics : Afin de favoriser les interactions humaines et intergénérationnelles
- Notre groupe favorise de mettre en place des parcs naturels plutôt que des parcs en plastique et en métal car les parcs naturels favorisent la revalorisation des éléments du patrimoine naturels tels que arbres matures abattus sur le site, pierres collectées sur place, et permettent de favoriser le contact étroit entre la nature, les enfants et les parents. Voir les figures 3a) à 3e).

Références :

<http://www.naturalplaygrounds.com/>

<http://www.theglobeandmail.com/life/parenting/how-kids-can-reconnect-with-nature-on-the-playground/article5617282/>



Figure 3a) : Exemple de parc naturel



Figure 3b) : Exemple de parc naturel

THE BISHOP STRACHAN SCHOOL



[Click here for directions to this site.](#)

The Bishop Strachan School's natural playground is comprised of acrylic mirror walls, wacky posts, a hill slide, amphitheatre for outdoor learning. There is a children's garden and custom storage solutions so that they may bring their curriculum outdoors. The use of grass in this space is successful because of the use of Duralawn.

Figure 3c) : Exemple de parc naturel



Figure 3d) : Exemple de parc naturel

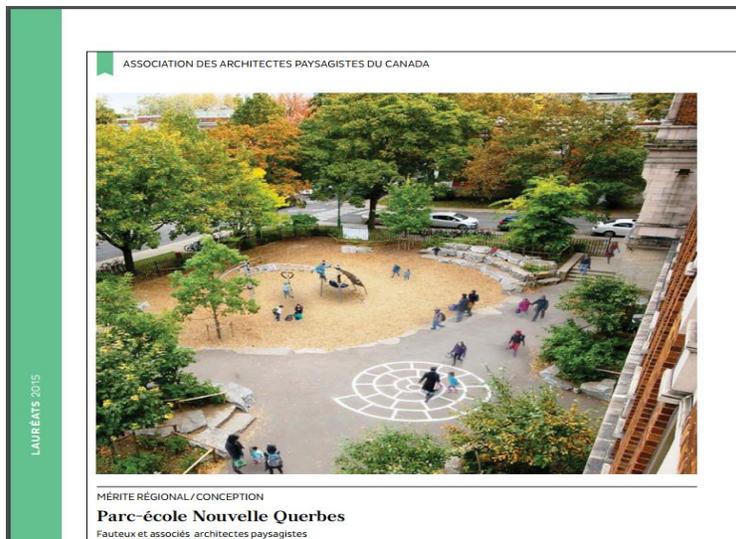


Figure 3e) : Exemple de parc naturel¹¹

- Notre groupe souhaiterait proposer à la ville de faire une voie piétonnière et cyclable avec passage réservé aux véhicules d'urgence seulement sur la rue André, afin de réduire le plus possible la circulation automobile et préserver le calme et la sécurité dans les quartiers. Une alternative possible serait d'envisager un sens unique pour les autos au lieu d'une voie bidirectionnelle (voir la figure 3f)



Figure 3f) : Exemple de voie à sens unique limitant la circulation automobile (tiré des exemples des rues Darlington et Dijon, à Montréal)

¹¹ https://aapq.org/sites/aapq.org/files/aapq_paysages2016_web.pdf, p. 70 (voir aussi pp. 81-83)

- L'aménagement des îlots de verdure naturels mentionnés auparavant (autres que le parc central) pourrait intégrer des potagers communautaires (ex. potager communautaire de la rue Thibault). Notre groupe propose d'installer les potagers communautaires à côté des aires de jeux pour les enfants pour ainsi favoriser les échanges intergénérationnels et le partage des connaissances, dans un concept de joindre l'utile à l'agréable. (Voir la figure 3g)



Le Jardin Public de Wittelsheim regroupe sur 2.2 hectares des jardins thématiques (jardins du Monde, un parc paysager et une dimension culturelle avec l'eau comme fil conducteur. **Il s'agit d'un parc intergénérationnel ouvert à tous !**

Figure 3g) : Exemple de jardin communautaire à côté d'une aire de jeux pour enfants

- L'**ACEVS** propose de fleurir les ronds points comme oasis pour la faune (figure 3h)



Figure 3h) : Exemple de rond-point avec couvert végétal

CONTRAINTES ET CRITÈRES À RESPECTER :

- Tous les espaces verts ne sont pas égaux. Il est important de prioriser les secteurs avec haute valeur écologique et les milieux humides. Des experts, entre autres du service d'arboriculture de la ville, pourraient nous aider à faire des choix de localisations d'îlots de verdure ayant le plus d'intérêt et déterminer les actions les plus pertinentes à appliquer pour préserver la biodiversité existante
- Le budget d'aménagement des parcs sont minuscules

AVANTAGES ET BÉNÉFICES DES ESPACES VERTS, DE LA BIODIVERSITÉ ET DES LIEUX PUBLICS

- Purification de l'air (production d'oxygène, réduction des gaz polluants, réduction de l'effet de serre, filtration des poussières fines et aérosols).
- Régulation de la température (plus frais en été, plus chaud en hiver, meilleure ventilation). Des études démontrent que cela peut permettre de réduire 15% du coût de chauffage en hiver et jusqu'à 50% des coûts de climatisation en été. (Référence : Le rôle des arbres en ville, G. Lessard et E. Boulfooy, 2008, p. 19)
- Protection de la structure des sols (réduction de l'appauvrissement et des risques d'érosion).
- Préservation de la qualité de l'eau (réduction des risques d'inondation et de débordement des égouts pluviaux). Des recherches ont démontré qu'un peuplement d'arbres feuillus intercepte 21% des eaux de pluie et une sapinière, 32%. Réduction de la pollution grâce à l'absorption des éléments polluants par les racines. En l'absence d'arbres, ces écoulements chargés de polluants seraient drainés vers les cours d'eau ou les égouts pluviaux augmentant ainsi les coûts des traitements des eaux. (Référence : Le rôle des arbres en ville, G. Lessard et E. Boulfooy, 2008, p. 7).
- Maintien de la biodiversité.
- Contribution à la bonne santé physique (marche, course, vélo, etc.).
- Favorisation de l'équilibre psychique (endroit rassurant, endroit à l'abri du stress, retour à l'espace vital).
- Effet thérapeutique (réduction des malaises respiratoires et cardiaques, des coups de chaleur, des cancers de la peau et des cataractes). La présence d'arbres dans un lieu de convalescence assure un rétablissement plus rapide.
- Amélioration du confort et de la sécurité routière (diminution de la température, et de l'éblouissement, réduction de la vitesse des vents, de la pollution sonore et des mauvaises odeurs)
- Renforcement du sentiment d'appartenance et facilitation des relations humaines.
- Amélioration de l'ambiance, de l'esthétique des propriétés et de la ville en général.

- Préservation de l'intimité et mise en valeur des paysages.
- Attraction sur la population à s'installer dans la région.
- Hausse la valeur foncière (cette plus-value peut représenter jusqu'à 15% de la valeur de la propriété. 10 à 20% de plus que les acheteurs sont prêts à déboursier (Référence : Le rôle des arbres en ville, G. Lessard et E. Boulfoy, 2008, p. 19).
- Impact sur l'affluence touristique et stimulation de l'économie (ex. Ontario).
- Restauration d'un certain équilibre dans la faune et la flore, même en milieu urbain.
- Mise en valeur des paysages.
- Diminution de la consommation d'énergie.
- Hausse de la visibilité et la reconnaissance de la ville comme une vraie ville verte.

En outre, les bénéfices économiques sont non-négligeables. Voir à ce sujet : "Le capital écologique du Grand Montréal : Une évaluation économique de la biodiversité et des écosystèmes de la Ceinture verte", Fondation David Suzuki, 2013¹².

ALLIANCES POTENTIELLES :

- Université de Sherbrooke, université du Québec à Chicoutimi et autres universités, programmes de développement durable
- Les promoteurs, la ville de Sherbrooke (en particulier les arboriculteurs de la Division des parcs et espaces verts du Service de l'entretien et de la voirie) et les citoyens du quartier
- CREE et Destination Sherbrooke et investisseurs pour financement des idées

AUTRES RÉFÉRENCES UTILES :

- <https://aapq.org/laureats>
- Parc : Images de Bienenstock Natural Playgrounds <http://www.naturalplaygrounds.ca/>
- Conseillers forestiers de la région de Québec (CFRQ). 2003. Inventaire des groupements végétaux du Parc Chauveau : Rapport d'étude forestière. Étude de caractérisation réalisée pour la Ville de Québec. Québec, 23 p. et annexes.
- <http://www.af2r.org/wp-content/uploads/2011/06/11-Repertoire-OuvragesConsultes94-96.pdf>
- <http://www.af2r.org/mise-en-valeur-et-conservation/mise-en-valeur-de-forets-et-boises-urbains>

12

http://www.davidsuzuki.org/fr/publications/telechargements/2012/Rapport%20Ceinture%20Verte_BSE_FDS_web_Fev2013.pdf

Annexe 4 : Quartier commercial intégré

TITRE DE L'IDÉE PROPOSÉE :

Revitaliser le commerce de détail et de services de proximité dans l'arrondissement du Mt-Bellevue

OPPORTUNITÉ CIBLÉE :

Créer une mini-ville autonome par ses services et commerces pour les résidents locaux et voisins.

OBJECTIFS DE L'IDÉE PROPOSÉE :

Mettre en place un pôle commercial riche, diversifié et efficace pour les résidents de l'arrondissement du Mont-Bellevue.

DESCRIPTION DE L'IDÉE CIBLÉE :

Présentement la ville mise sur deux zones commerciales (permettant plus de 100 000 pi²) pour les résidents de l'arrondissement du Mont-Bellevue localisées : au carrefour Dunant (coin Kingston et Dunant) et sur la rue Belvédère sud entre les rues Thibault et Sara, au voisinage du quartier Ménestrel.

Dans le cas du Carré Belvédère, la ville limite à 20 000 pi² la zone commerciale de ce nouveau secteur entre les rues Belmont et Bel Horizon sur la rue Belvédère sud. 20 000 pi², c'est très peu, sachant qu'un Tim Horton utilise environ 5 000 pi².

Le Regroupement de citoyens pour l'aménagement durable de l'arrondissement du Mont-Bellevue reconnaît, d'une part, que la localisation d'une nouvelle zone commerciale le long de la rue Belvédère sud, entre Thibault et Sara, serait un choix sensé car positionnée entre deux écoles (Jean XXIII et Du Phare), à proximité de commerces "locomotives" (Marché Métro, pharmacie Jean-Coutu dépanneur) et près d'un bassin de résidents déjà établis. Mais d'autre part, nous croyons que la proximité de l'autoroute et l'axe Belvédère sud, entre Thibault et Bel Horizon représentent un atout majeur pour une zone commerciale située à même le Carré Belvédère.

Quelques critères pour la zone commerciale forte dans ce secteur :

1. Garder à 100 000 pi² ou diminuer à 60 000 pi² la zone commerciale le long de la rue Belvédère sud, entre Thibault et Sara
2. Mais augmenter à 60 000pi² ou plus la zone commerciale pouvant s'insérer dans le nouveau Carré Belvédère, entre les rues Belmont et Bel Horizon
3. Établir des thèmes spécifiques complémentaires entre les divers îlots commerciaux pour l'arrondissement du Mont-Bellevue, tels que (réf. Diagnostique économique Ascot en santé,) :
 - Locomotive : Épicerie, pharmacie, dépanneur
 - Produits de base : Fruits et légumes (ex. Végétarien complémentaire au Métro), boulangerie-pâtisserie

- Produits de luxe : Épicerie fine (ex. Délices des nations qui serait représentative de la communauté culturelle du coin), animalerie, librairie et fournitures de bureau, etc
 - Services : Dentiste, bien-être (massothérapeute et soins de santé), restauration, etc
 - Matériaux : Centre de jardinage, vente et location d'outils et d'autres matériaux de construction, etc
4. Favoriser l'implantation des commerces selon un sondage à effectuer auprès des citoyens

CONTRAINTES ET CRITÈRES À RESPECTER :

Notre groupe voudrait proposer les critères suivants pour la définition des zones commerciales dans ce secteur :

1. Utiliser un rayon de déplacement idéal de 1,25 km à un maximum de 2,5 km entre les îlots de commerces de détail et services de proximité et le centre de densité de résidents¹³
2. Éviter l'implantation de commerces générant du bruit ou autre pollution
3. Favoriser la complémentarité au lieu de la redondance

AVANTAGES ET BÉNÉFICES D'UN CHOIX RESPECTANT LES CRITÈRES INDIQUÉS AUPARAVANT :

- Réduction des fuites commerciales (rééquilibrer l'offre commerciale et la demande locale par rapport à l'achat au centre-ville)
- Augmentation du transport actif en réduisant les distances à parcourir
- Augmentation de la santé et de la qualité de vie des citoyens
- Réduction de la circulation et du bruit automobile
- Réduction de gaz à effet de serre
- Création d'opportunités locales pour des commerces existants ou des commerces désirant s'installer dans le secteur

ALLIANCES POTENTIELLES :

- Promoteurs et la ville de Sherbrooke
- Commerce Sherbrooke
- Chambre de commerce de Sherbrooke
- Commerces investisseurs
- Ascot en Santé

EXEMPLES ET RÉFÉRENCES UTILES:

- Équiterre
- Livres
 - ✓ Vers des villes vertes (Jean Zin)

¹³ <http://www.equiterre.org/fiche/commerces-et-services-de-proximite>

- ✓ Repenser les villes dans une société post carbone (Jacques Theys)
- ✓ Éco-Urbanisme (Stéphanie Lemoine)
- ✓ Réseau actuel de pistes cyclables récréatives à Sherbrooke

ALTERNATIVES :

1. Créer un seul centre commercial à la place Dunant (coin Kingston-Dunant)
2. Transport en commun gratuit pour les résidents sur un circuit d'achat local (ex. Place Dunant, Belvédère sud entre les rues Bel Horizon et Sara.

CONCLUSION :

L'équilibre commercial de l'arrondissement du Mont-Bellevue n'est pas atteint, forçant les résidents de ce secteur à se déplacer au centre-ville ou ailleurs pour faire leurs achats. Notre groupe, après discussion avec le promoteur, propose essentiellement de créer deux grandes zones commerciales avec thèmes complémentaires entre les rues Thibault-Sara et Belmont-Bel Horizon et d'ajouter quelques critères au projet de loi 1200 afin de mieux définir les zones commerciales à Sherbrooke.

Annexe 5 : Réflexion de l'ACEVS sur la Politique de l'arbre de la Ville de Sherbrooke

préparé pour l'ACEVS par Sophie Payeur, M.Env.

RAPPEL : Le Plan nature de la Ville de Sherbrooke, assise principale

Le [Plan nature](#) adopté le 6 juin 2023 par le conseil municipal de la Ville de Sherbrooke comporte des éléments structurants auxquels la Politique de l'arbre doit/devra se greffer.

L'objectif de la Politique de l'arbre prévue dans le Plan, p. 179

*“La Politique de l'arbre vise le **maintien et la bonification de la forêt urbaine**. Un diagnostic local de la canopée et des espaces minéralisés seront réalisés dans le cadre de cette démarche. La Politique permettra de valoriser le patrimoine vert de Sherbrooke pour améliorer la qualité de vie et répondre aux enjeux de santé publique dont, notamment, les îlots de chaleur. La Politique pourrait permettre une meilleure considération de l'importance sociale des boisés urbains qui n'ont pas été sélectionnés lors du diagnostic du Plan nature.”*

Les principes directeurs du Plan nature

1. Préserver et améliorer la biodiversité et la connectivité
2. Contribuer au bien-être humain
3. Assurer la résilience face aux changements climatiques

Les orientations du Plan nature

1. Conserver et mettre en valeur les milieux naturels d'intérêt et leur connectivité
2. Favoriser un aménagement du territoire et un urbanisme durables
3. Améliorer la résilience des communautés face aux bouleversements causés par les changements climatiques
4. Améliorer la qualité de l'eau des cours d'eau et plans d'eau de Sherbrooke
5. Augmenter l'accessibilité des milieux naturels pour la population de Sherbrooke
6. Assurer une gouvernance cohérente de la conservation des milieux boisés
7. Favoriser l'équité de la conservation et de la mise en valeur des milieux naturels

Le Plan climat, en cours de production à la Ville de Sherbrooke

“Le Plan climat est une démarche volontaire d'atténuation des changements climatiques. Il a pour rôles de mesurer les émissions de GES, d'identifier les efforts pour atteindre la cible de réduction et de structurer une stratégie climatique. Le chantier Innovation et solution nature s'appuie notamment sur le Plan nature pour conserver les milieux naturels à haut potentiel de captage et de séquestration de carbone. Il considère également le rôle structurant de la

Politique de l'arbre pour la bonification et le maintien des rôles de la canopée dans la séquestration du carbone.

-extrait du Plan nature, p. 179

Vision et raisons d'être

Faire pousser la culture de l'arbre

Les arbres, les boisés, les espaces verts et les forêts situés en zone urbaine (territoire à délimiter) sont considérés au même titre que les infrastructures naturelles. Ils sont intégrés dans l'analyse des infrastructures et leur préservation fait l'objet d'efforts importants ainsi que d'une réglementation conséquente. C'est un changement de paradigme important dans la façon d'aborder le développement du territoire et du sol sherbrookoïse. La Politique de l'arbre concerne tout le monde : les fonctionnaires de la Ville, les promoteurs/constructeurs, les citoyens, les élus.

Pourquoi accorder aux arbres et forêts une si grande valeur, particulièrement en milieu urbain ? C'est dans les lieux les plus minéralisés que les forêts urbaines jouent le mieux leur rôle de «thérapeutes de l'ombre». Autrement dit : c'est là où il y en a le moins que leurs effets sont les plus appréciables. Alors que le Plan nature cible la préservation de 45% du territoire sherbrookoïse, il est essentiel que la Politique de l'arbre cible la végétalisation de 40% du territoire sherbrookoïse minéralisé pour en apprécier pleinement les impacts face aux changements climatiques.

Pour se réaliser, ce changement de culture implique un narratif ferme et rigoureux, basé sur les connaissances sérieuses, à la hauteur des prétentions économiques et techniques des promoteurs et développeurs conventionnels attachés à leurs manières d'opérer.

RAPPEL : LES PRINCIPALES FONCTIONS PHYSIQUES DE L'ARBRE

- Un arbre mature fournirait la quantité quotidienne d'oxygène nécessaire à 4 personnes;
- Un arbre mature en milieu urbain peut intercepter jusqu'à 20 kg de poussière par an;
- Un arbre en santé peut capter jusqu'à 7 000 particules en suspension par litre d'air;
- Une augmentation de 10 % de la canopée³ à Montréal mènerait à près de 4 parties par milliard de réduction de la concentration d'ozone, soit à une diminution de 4,7 à 6,2 %;
- Un érable à sucre d'environ 30 cm de diamètre peut séquestrer 60 mg de cadmium, 140 mg de chrome, 820 mg de nickel et 5 200 mg de plomb pendant une saison de croissance;
- Dans la région métropolitaine de Montréal, les arbres séquestrent les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) de 100 320 voitures;
- Une différence de 4 à 8 °C peut être constatée entre un site ouvert et un site situé sous la cime des arbres;
- Un arbre près de la maison peut réduire les besoins en climatisation de 30 %;
- Un arbre mature peut absorber jusqu'à 450 litres d'eau, pour ensuite les transpirer sous forme de vapeur d'eau, ce qui rafraîchit l'air ambiant;
- Un petit arbre de 8 à 15 cm de diamètre et qui pousse lentement peut séquestrer 16 kg de CO₂ par an; ce nombre passe à 360 kg pour un grand arbre à son niveau maximal de croissance;
- En plus de réduire le taux de rayons infrarouges, les arbres peuvent réduire le taux de rayons ultraviolets et donc diminuer le risque de cancer de la peau.

Source : (Arbres Canada, 2008; Vida, 2011; Ville de Montréal, 2008).

Un arbre c'est bien, la forêt c'est mieux

Comme l'indique le Plan nature de la Ville, c'est davantage, dans les faits, une politique de la forêt urbaine qui doit être opérationnalisée par la "Politique de l'arbre". Pourquoi donc investir dans la végétalisation de l'espace urbain, au-delà de l'arbre ? La question motive le travail de [David Nowak](#), scientifique principal et chef d'équipe au USDA Forest Service, Northern Research Station à Syracuse, New York. Ses recherches portent sur la structure, la santé et le changement des forêts urbaines, ainsi que sur leurs effets sur la santé humaine et la qualité de l'environnement. Il est l'auteur de plus de 300 publications et dirige des équipes développant la suite logicielle [i-Tree](#) : c'est un outil convivial qui quantifie les avantages et les valeurs de la végétation - disponible dans 130 pays dont le Canada (facile à utiliser derrière son écran). Ses recherches analysent et mettent à jour les bienfaits des forêts urbaines [selon cet ordre hiérarchique décroissant](#) :

10. La production d'oxygène

C'est important... mais pas tant, même si cela est contre intuitif. Bien que les végétaux produisent de l'oxygène, 90% de ce notre oxygène provient des océans. Ceci dit, il faut tout de même tenir compte de l'équilibre forestier : le vieil arbre et le jeune arbre ne produisent pas autant d'oxygène que leurs semblables, il est important d'avoir des forêts urbaines équilibrées en âge et en essences.

9. La production alimentaire (fruits, noix) et d'emplois

La production de fruits est complémentaire aux autres bienfaits; l'entretien des arbres et du couvert forestier est générateur d'emplois (de même que la biomasse produite par les individus en fin de vie).

8. La réduction du bruit

Les végétaux constituent un matériel poreux qui agit d'écran physique aux sons et aux bruits. Les forêts et boisés urbains contribuent directement à la qualité de vie du quartier. Aussi, un seul arbre mature devant une maison peut entraîner des effets importants : les effets perçus de réduction du bruit sont amplifiés du fait que la source de bruit n'est pas accessible visuellement.

7. Abrite la faune - valeur psychologique des interactions humains-animaux

La faune est attirée par la présence des arbres, qui sont des abris et des sources d'alimentation pour plusieurs espèces animales. Cela contribue également à augmenter la qualité de vie perçue, les interactions humains/animaux (zoothérapie) étant largement étudiées pour leurs effets thérapeutiques.

6. La réduction des rayons ultraviolets

Les feuilles des arbres absorbent 95% des rayons ultraviolets du soleil. Tout de même, 50% de ceux-ci proviennent jusqu'aux humains lorsque les arbres sont en quantités faibles; aussi, pour éviter d'être exposés aux rayons ultraviolets, la canopée doit couvrir tout le bleu du ciel. Autrement dit : les effets filtrants UV des feuilles des arbres, pour les humains, sont proportionnels à la densité de la canopée.

5. La réduction des GES

Les arbres sont des puits de carbone. Les arbres en phase de croissance active sont les plus capables d'emmagasiner et de le transformer, aussi la taille et l'âge des arbres doivent être considérés dans la planification du couvert forestier municipal.

4. L'amélioration de la qualité de l'eau

En réalité, ce ne sont pas les arbres qui ont un pouvoir filtrant : c'est le sol perméable et non minéralisé. C'est la structure et la composition du sol (terre) qui permet l'épuration des matières polluantes et nocives contenues dans l'eau - c'est le mécanisme millénaire d'épuration de l'O₂. Or, la plantation des arbres implique la présence de sol perméable et c'est précisément ce qui fait la différence. En plus d'avoir un certain pouvoir régularisant du début des pluies, les arbres dirigent l'eau vers le sol qui, si perméable, le capte et le filtre, l'épure de ces contaminants.

3. L'amélioration de la qualité de l'air

Tous les êtres vivants, humains et animaux compris, absorbent les matières polluantes présentes dans leur environnement. La canopée des arbres en absorbe cependant la majorité (70%), y compris les matières en suspension, via les feuilles. Lorsqu'il y a pluie, ces polluants sont lessivés et ramenés vers le sol, qui les capte et les filtre. Ce service écosystémique rendu par les arbres doit être pris en compte dans l'aménagement des boisés urbains et des lieux de circulation des humains. En revanche, puisqu'une grande quantité de polluants se retrouvent au sol, le choix des sites d'implantation des canopées doit être réfléchi en fonction aussi de cet aspect, en particulier lors de l'aménagement de pistes cyclables et/ou pédestres - on veut éviter l'accumulation au sol de ces polluants en initiant une canopée généreuse, qui dirigera les eaux de pluies vers un sol éloigné.

2. L'esthétisme et le tissu socio-économique (santé physique et mentale)

Nowak entend par ici les effets psychologiques de la beauté et de l'ordre naturel de la forêt urbaine et des végétaux. Vous retrouverez plus bas une énumération des bienfaits des végétaux dans la ville en matière de santé physique et mentale pour toutes les catégories de citoyens - recherches de l'INSPQ. Le verdissement des villes comporte l'opportunité d'améliorer la qualité de vie des quartiers défavorisés. La verdure augmente aussi la valeur des propriétés, de par l'esthétisme et l'effet calmant.

1. La réduction de la température locale

C'est la raison principale de tout ce travail. Les zones urbaines qui bénéficient d'un couvert forestier ou d'une canopée suffisante produisent un effet rafraîchissant qui n'a rien à envier aux plus puissants systèmes de climatisation modernes : entre 5 et 10 degrés Celsius de différence entre une zone couverte et une zone à ciel ouvert. L'arbre constitue la matière première de la réingénierie municipale pour l'adaptation aux changements climatiques. De même - et c'est un effet mal connu des forêts urbaines - la réduction de température d'un seul degré a un effet massif sur les émissions polluantes de la ville - l'ozone notamment - en les réduisant significativement.

Structure/fonction/valeur

Nowak conseille aux municipalités qui planifient les infrastructures végétales d'étudier minutieusement la dynamique/rapport entre les variables critiques suivantes, pour les implantations les plus productives :

- structure : la structure actuelle de la végétation dans ce site précis VS celle qu'on souhaite;
- fonction : le rôle actuel de la végétation dans ce site précis VS celui qu'on souhaite;
- la valeur : la valeur actuelle qu'on donne à la végétation dans ce site précis VS celle qu'on souhaite.

Les arbres, essentiels pour la santé physique et mentale

Un groupe de scientifiques de l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) a réalisé une revue de la littérature complète sur les impacts des espaces verts sur la santé. L'ouvrage comprend une multitude de réalités à prendre en compte dans la conception des espaces végétalisés et de la planification urbaine. En voici le résumé que je reproduis ([le document est une mine d'informations et source de plusieurs solutions](#)).

- Les espaces verts sont bénéfiques pour la santé physique, surtout parce qu'ils fournissent des opportunités pour faire de l'activité physique. La présence d'espaces verts aurait également des effets positifs sur la réduction de l'obésité, de l'embonpoint et de la morbidité qui y est liée. Enfin, les espaces verts dans les quartiers permettent une réduction de la mortalité associée à certaines maladies.
- Les espaces verts ont également des bienfaits sur la santé mentale, comme la réduction des symptômes de dépression et la réduction du stress. Ils affecteraient positivement le bien-être mental, le sentiment de rétablissement, la bonne humeur et la vitalité.
- Pour les personnes âgées, cette verdure permet une meilleure disposition pour la marche et réduit les risques de problèmes de santé chroniques.
- Chez les enfants, le couvert végétal agit positivement en réduisant l'indice de masse corporelle (IMC) et en augmentant la pratique d'activité physique à l'extérieur. Les espaces verts ont également un impact sur la santé mentale des enfants en favorisant le calme, l'attention et la concentration en milieu scolaire, notamment pour les enfants aux prises avec un trouble du déficit de l'attention, et favorisent la réduction du stress. Chez les nouveau-nés, la présence de verdure dans l'environnement maternel a été associée à une diminution des risques périnataux.
- Les espaces verts sont également responsables de certains bénéfices sociaux. Ils contribuent à briser l'isolement social en créant des milieux de rencontres, tendent à diminuer la criminalité des quartiers et proposent une biodiversité qui influence indirectement la santé.
- Le jardinage communautaire apporte un impact positif sur la santé mentale et les rapports sociaux, permet de réduire le stress et l'anxiété, accroît le sentiment de

développement personnel et la confiance en soi des jardiniers. Cette activité offre la possibilité d'adopter un mode de vie plus sain.

- La présence d'espaces verts à proximité du domicile favorise leur achalandage, la distance maximale recommandée par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) étant de 300 mètres. Les espaces verts bien entretenus et sécuritaires influencent leur utilisation. En outre, les espaces verts qui disposent d'équipements sportifs, de sentiers pour la marche, de fontaines ou d'aires de jeux, par exemple, sont plus susceptibles d'être utilisés par les personnes de tous les groupes d'âge. Si la présence de grands espaces verts est reconnue comme ayant des bénéfices sur la santé, il en va de même des arbres sur les rues et des petits parcs, qui densifient la végétation des quartiers et offrent des parcours ombragés.
- De façon générale, les bénéfices des espaces verts s'avèrent plus importants dans les secteurs plus défavorisés.
- Certaines pistes d'actions sont relevées pour favoriser une meilleure intervention, notamment tenir compte des préoccupations et des besoins des utilisateurs lors de la conception des espaces verts, protéger les aires boisées et limiter l'utilisation des espèces allergènes. [En matière de recherche, l'utilisation d'indicateurs communs et standardisés serait souhaitable.](#)
- Divers sujets en lien avec les espaces verts mériteraient d'être davantage étudiés, dont les effets sur la morbidité, l'utilisation par les femmes et les filles et l'importance pour la productivité au travail.

Santé des Sherbrookois(e)s et forêt urbaine

Dans une [étude relativement récente](#), Nowak et cie étudié l'effet des zones végétalisées sur les risques et les coûts de santé qui sont évités par le travail écosystémique des arbres dans 86 villes du Canada, dont Sherbrooke. Les données sont basées sur des données de recensement de 2011. Si Sherbrooke avait à payer pour les coûts de santé évités par les services des arbres (et ces seuls services seulement), la ville aurait économisé 2,4 millions de dollars pendant cette année-là.

- *Air pollution removal by urban forests in Canada and its effect on air quality and human health*

Orientations

S'inspirant des 7 orientations du Plan nature, la Politique de l'arbre peut s'orienter sur 7 orientations semblables :

1. Connaître
 - a. la forêt que nous avons actuellement il faut la mesurer et la caractériser - outil i-Tree
 - b. inventaire complet, essences et lieux : structure/fonction/valeur
 - c. liste des arbres exceptionnels de la ville
 - d. carte complète des lieux actuels végétalisés et minéralisés

- e. poursuivre la cueillette et la mise à jour des données sur une base permanente, suivre l'évolution en temps réel
2. Augmenter
 - a. Prioriser les sites défavorisés et minéralisés
 - b. Avoir un plan d'action pour arriver aux objectifs incluant des indicateurs
 - c. prioriser des sites de culture - milieux minéralisés défavorisés urbains
 - d. Règle du bon arbre au bon endroit
 - i. Espace
 - ii. Préférence de sol
 - iii. Exposition
 - iv. Résistance au sel de déglacage
 - v. Résistance au vent et à la sécheresse
 - e. augmenter aussi les sols perméables - donc la déminéralisation
 - f. cesser la perte du patrimoine actuel - les constructeurs doivent conserver le vert
 - g. la connectivité
 3. Améliorer
 - a. travailler sur l'équilibre végétal à partir du rapport structure/fonction/valeur
 - b. l'inventaire des essences pour faire face aux saisons, maladies, chaleurs, etc.
 - c. la perméabilité des sols
 - d. les milieux défavorisés en priorité
 - e. la connectivité
 4. Conserver
 - a. Plan de conservation urbain, rural et complet de ce qui existe déjà
 - b. réglementer - ;les promoteurs doivent conserver le vert
 5. Protéger
 - a. Réglementer (on oublie la base volontaire)
 6. Valoriser
 - a. identifier in situ
 - b. vulgariser les rôles et la valeur des arbres et forêts de la ville auprès des citoyens
 7. Éduquer
 - a. promoteurs, constructeurs, fonctionnaires : formations
 - b. travailleurs arboricoles, gestionnaires
 - c. population
 - d. le ludisme est une arme puissante

Cibles stratégiques

À discuter - il faut d'abord s'assurer de ce que l'on a - 40% est la proportion visée pour un effet contre les changements climatiques)

1. Une canopée de 15 % d'ici 2025 20 % d'ici 2030, et ce par communauté / une communauté est une zone territoriale regroupant 5 000 personnes. Ou augmenter l'indice de canopée de 3 % d'ici 2025 et de 5 % supplémentaire d'ici 2030.
2. Règle de foresterie urbaine du 3-30-300, selon laquelle chaque personne devrait voir au moins trois arbres près de sa résidence, demeurer dans un milieu ayant un minimum de 30 % de canopée et être située à moins de 300 mètres d'un espace vert ou d'un parc
3. Les quartiers de la ville qui sont défavorisés doivent avoir des objectifs de végétalisation particulièrement ambitieux - réduction des iniquités environnementales

+++++

Avantages et bénéfices de la proximité avec la nature

Plus d'esthétisme naturel et moins de stress

- Créer une zone d'intimité bien à soi pour chacune des propriétés et mise en valeur des paysages
- Abri contre le bruit (autoroute à proximité), contre le vent et réduction de l'érosion des terrains
 - Espace tampon vierge entre les résidences et maintien de la biodiversité (évitant de coincer la faune et de restreindre la flore)
- Terrain de jeu pour les enfants et hausse la valeur des propriétés environnantes
- Augmentation de la santé et de la qualité de vie des citoyens
- Purification de l'air (production d'oxygène, réduction des gaz polluants, réduction de l'effet de serre, filtration des poussières fines et aérosols)
- Régulation de la température (plus frais en été, plus chaud en hiver, meilleure ventilation). Des études démontrent que cela peut permettre de réduire de 15% du coût de chauffage en hiver et jusqu'à 50% des coûts de climatisation en été. (Référence : Le rôle des arbres en ville, G. Lessard et E. Boulfooy, 2008, p. 19)
- Protection de la structure des sols (réduction de l'appauvrissement et des risques d'érosion)
- Préservation de la qualité de l'eau (réduction des risques d'inondation et de débordement des égouts pluviaux). Des recherches ont démontré qu'un peuplement d'arbres feuillus intercepte 21% des eaux de pluie et une sapinière, 32%. Réduction de la pollution grâce à l'absorption des éléments polluants par les racines. En l'absence d'arbres, ces écoulements

chargés de polluants seraient drainés vers les cours d'eau ou les égoûts pluviaux, augmentant ainsi les coûts de traitement des eaux. (Référence : Le rôle des arbres en ville, G. Lessard et E. Boulfooy, 2008, p. 7)

- Maintien de la biodiversité
- Hausse la valeur foncière (cette plus-value peut représenter jusqu'à 15% de la valeur de la propriété. 10 à 20% de plus que les acheteurs sont prêts à déboursier (Référence : Le rôle des arbres en ville, G. Lessard et E. Boulfooy, 2008, p. 19)
- Hausse de la visibilité et reconnaissance de la ville comme une vraie ville verte et attraction sur la population à s'installer dans la région
- Etc.....

De plus, les bénéfices économiques sont non-négligeables. Voir à ce sujet : "Le capital écologique du Grand Montréal : Une évaluation économique de la biodiversité et des écosystèmes de la Ceinture verte", Fondation David Suzuki, 2013[1].

Effets de l'absence de nature et de biodiversité :

- Disparition de milieux et d'espèces d'amphibiens menacés tel que la salamandre de montagne (menacée), le pic à tête rouge (menacé), le goglu des prés (menacé), la pie grièche migratrice (menacée)[2] :
- Augmentation des risques d'inondation soudaine "flash flood" lors de fortes pluies, de plus en plus fréquentes, liées aux changements climatiques
- Augmentation des coûts et des besoins d'infrastructures de rétention des eaux de surfaces
- Augmentation de l'ensoleillement, assèchement, disparition de plusieurs espèces
- Augmentation des coûts de traitement des eaux potables en aval des forêts coupées puisque les racines ont une fonction de filtre de certains polluants tels que le plomb et les fertilisants (Voir l'exemple des Catskills au Nord de la ville de New York : l'eau potable y est filtrée naturellement par l'écosystème[3])
- Etc...

<https://www.20minutes.fr/paris/4055450-20231002-comment-paris-compte-creer-300-hectares-espaces-verts-bien-realiste>

Annexe 6 : Contrôle de la pollution lumineuse

La nature a mis des milliers d'années pour parvenir à un équilibre environnemental. L'homme est venu bouleverser cet équilibre à différents niveaux dont l'éclairage durant la nuit. Il est grand temps d'y remédier puisque cela affecte les êtres humains, la faune et la flore¹⁴. Les avantages d'un choix d'éclairage respectant les normes les plus strictes de pollution lumineuse sont nombreux :

- Permettre à la faune et la flore de retrouver un certain équilibre, même en milieu urbain
- Diminuer la composante bleue du spectre de la lumière pour minimiser la nuit les effets négatifs sur l'être humain, la faune et la flore
- Réduire la consommation d'énergie en produisant la lumière avec une DEL ambrée plutôt qu'une lumière blanche produite avec des modèles standards au sodium basse et haute pression
- Favoriser la sécurité de la population avec un éclairage approprié
- Mettre en valeur les paysages nocturnes et du ciel étoilé
- Réaliser des économies annuelles substantielles (voir cartes satellitaires/pollution lumineuse ci-dessous¹⁵)



- Voici quelques exemples d'économies d'énergie:
 - Montréal : 245 GWH (ou 13,9 M\$/an, électricité à 0,0568\$/kWh)
 - Ville de Québec : 80 GWH (ou 4,5 M\$/an, électricité à 0,0568\$/kWh)
 - L'ensemble du Québec : 760 GWH (ou 43,2 M\$/an, électricité à 0,0568\$/kWh)

¹⁴ L'éclairage urbain pour une approche efficace et durable orientée vers les municipalités, Alexandre Demers (2011),
https://www.usherbrooke.ca/environnement/fileadmin/sites/environnement/documents/Essais2010/Demers_A_20-01-2011_PDF

¹⁵ <http://www.notre-planete.info/environnement/pollution-lumineuse.php>

À la lumière de ce qui précède et de la lecture du projet de loi 1200, le Regroupement de citoyens pour l'aménagement durable de l'arrondissement du Mont-Bellevue suggère les modifications suivantes, afin de maximiser les avantages indiqués plus-haut :

1. Économie d'énergie (sachant que les coûts de l'énergie ne peuvent qu'augmenter)

- L'ajout de détecteurs de mouvement ou l'utilisation d'un logiciel de contrôle des lampadaires (baisse de l'intensité d'éclairage durant les heures moins achalandées) serait la nouvelle norme en vigueur à Sherbrooke
- Diminuer la puissance des lampes utilisées en dessous de 100 W (ou 1 000 lm) pour les rues, tel que recommandé dans la thèse de M. Demers (2011)
- Ajouter des températures d'éclairage en dessous de 2 400K pour une lumière plus chaude

2. Autres

- Uniformiser les unités (lumen, watt et lux) dans le texte et les tableaux du règlement
- Ajouter des critères d'uniformisation de l'éclairage pour les parcs, stationnements, immeubles de l'administration publique et infrastructures d'utilité publique
- Le règlement devrait instaurer des mesures de suivi pour des secteurs dont la ville n'est pas propriétaire (maisons, logements, commerces et industries) car les modèles de luminaires peuvent être changés par des citoyens
- Lorsqu'un nouveau quartier se développe, il devrait y avoir une mise à niveau de l'éclairage des quartiers voisins

Le Regroupement propose des idées concernant l'éclairage de ce nouveau développement urbain (voir l'annexe 7).

TITRE DE L'IDÉE PROPOSÉE : Suggestions proposées pour l'éclairage respectant l'environnement pour les rues, résidences, immeubles, parcs et stationnements.

OPPORTUNITÉ CIBLÉE :

- Installer un éclairage efficace et durable
- Mettre à niveau l'éclairage du quartier voisin actuel, selon les normes de la Réserve internationale de ciel étoilé du Mont-Mégantic

DESCRIPTION DE L'IDÉE CIBLÉE :

La nature a mis des milliers d'années pour parvenir à un équilibre environnemental. L'Homme est venu bouleverser cet équilibre à différents niveaux dont l'éclairage durant la nuit. Il est grand temps d'y remédier puisque cela affecte les êtres humains, la faune et la flore.

(réf : L'éclairage urbain pour une approche efficace et durable orientée vers les municipalités, Alexandre Demers (2011)¹⁶.

La Province de Québec est la plus éclairée au Monde. On lui a donné le nom de province Lumière. Avec des moyens faciles et des choix éclairés, nous pensons qu'il serait facile de réduire la pollution lumineuse et de réaliser des économies en lien avec la réduction de consommation électrique.

Selon l'urbanisation, chaque cible doit posséder son propre éclairage, tels que les rues, les stationnements, les parcs, les édifices publics, les commerces, les industries et les résidences privées. Le groupe voudrait proposer au promoteur du Carré Belvédère et à la ville de Sherbrooke un éclairage respectueux de l'environnement (selon les critères de la Réserve internationale de ciel étoilé du Mont-Mégantic), robuste, performant et abordable.

CONTRAINTES ET CRITÈRES À RESPECTER :

Rappel de la réglementation de la Ville de Sherbrooke, sachant qu'elle fait partie de la Réserve internationale de ciel étoilé du Mont-Mégantic :

1. Économie d'éclairage

- Luminaires d'efficacité énergétique de 60% retournant vers le ciel moins de 0 à 3% de la puissance d'éclairage (voir la figure 1)
- Luminaires d'une puissance de 70 à 100 watts plutôt que 150 watts, pour une consommation réduite d'énergie (économie de 30 à 50%)
- Température d'éclairage réduite (température en dessous de 2400° Kelvin)

2. Bonne visibilité

- Environnement sécuritaire
- Orienté pour éclairer là où on veut éclairer
- Lumière contrôlée ni intrusive, ni éblouissante :
- Lumière de type DEL ambré pour éliminer la composante bleue (voir la figure 1)
- Lumière douce et chaude (obtenue avec une température d'éclairage plus basse)

3. Contrôle et ambiance nocturne

- Avoir la possibilité de réduire de 30% l'éclairage lors des heures non achalandées (soit avec détecteur de mouvement ou avec le logiciel City Touch)

16

https://www.usherbrooke.ca/environnement/fileadmin/sites/environnement/documents/Essais2010/Demers_A_20-01-2011_.PDF

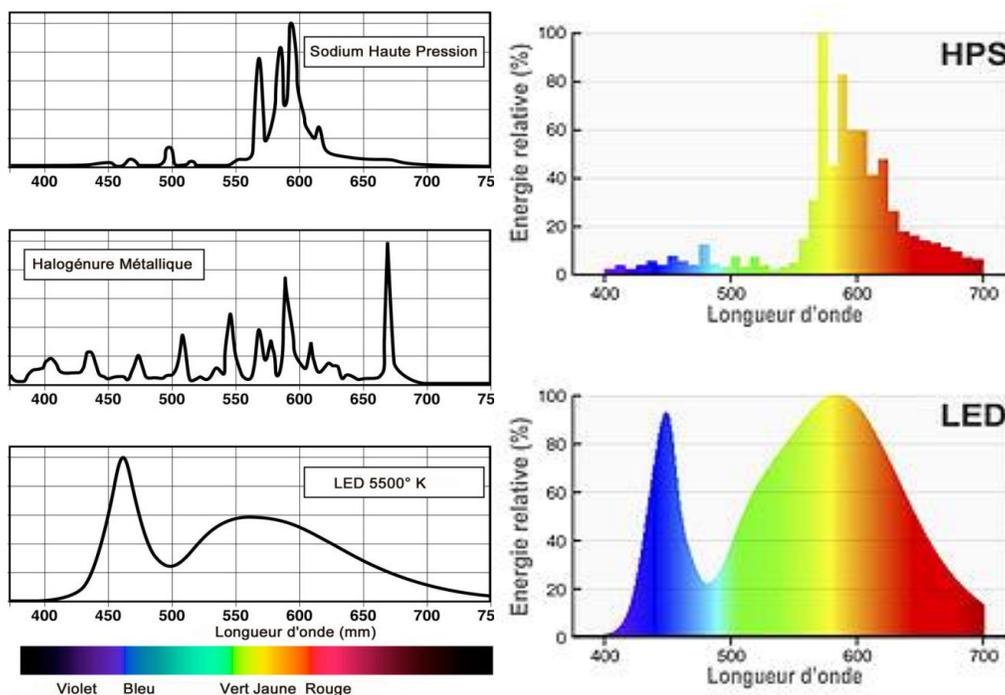


Figure 1 : Composante bleue de la lumière (portion à gauche du spectre)

LUMINAIRES PROPOSÉS :

1. Le choix proposé pour les luminaires de rues respectant les normes de la ville et de de la Réserve internationale de ciel étoilé du Mont-Mégantic

- a) Lumec Ancestra : À noter que le modèle Ancestra HPS (haute pression sodium, durée de vie d'environ 22 000 h) est déjà utilisé à Mi-Vallon et au Carré Watson à Sherbrooke. Pour le Carré Belvédère, notre groupe recommande d'installer un Dell ambré (60 à 100 W, 1 800 Kelvin) au lieu de HPS. La durée de vie est de 100 000 h et économise de l'électricité. Voir la figure 1b ci-dessous.



Figure 1b : Lumec Ancestra¹⁷

Le groupe recommande de diminuer la puissance d'éclairage en dessous de 100 W, tel que suggéré par la Thèse de M. Demers¹⁸

¹⁷ http://www.lumec.com/produits/techniques/serie_ancestra.html

De plus, notre groupe propose d'ajouter un système de contrôle City Touch (frais annuel de 40\$/an/luminaire) permettant de détecter les défaillances des luminaires (plus facile d'entretien, réduction des frais de maintenance) et permettant d'effectuer un contrôle de gradation (possible de baisser de 30% la puissance d'éclairage nominale) en fonction de la luminosité durant la journée en temps réel sur chaque luminaire. Une alternative au programme City Touch est d'ajouter un détecteur de mouvement sur les lampadaires (environ 150\$/lampadaire) afin de réduire la consommation d'électricité durant la nuit.

2. Alternatives : Pour des luminaires de rues respectant les normes de la ville et de la Réserve internationale de ciel étoilé du Mont-Mégantic

- a) Lampadaire solaire : La Ville de Shawinigan a installé, pour éclairer la piste cyclable, des luminaires à DEL munis de panneaux solaires qui alimentent une batterie durant le jour. La nuit, l'énergie est restituée vers les DEL. La conclusion de ce projet pilote est que c'est une technologie viable, adéquate pour les voies cyclables, promenades, parcs et stationnements. Reste à voir si c'est applicable pour les rues.



Figure 1c : Piste cyclable et piétonnière de Shawinigan avec éclairage aux DEL¹⁹



Depuis 2010, **Vision Solaire inc.** conçoit et fabrique des luminaires solaires **pour le secteur public, commercial et industriel.** Le fournisseur indique que

¹⁸

https://www.usherbrooke.ca/environnement/fileadmin/sites/environnement/documents/Essais2010/Demers_A_20-01-2011_.PDF

¹⁹ http://www.vision-solaire.com/Documents/Rapport_Hydro-Quebec_abrege.pdf

leurs produits révolutionnent l'industrie de l'éclairage solaire dans les parcs publics, stationnements et lieux de villégiatures.

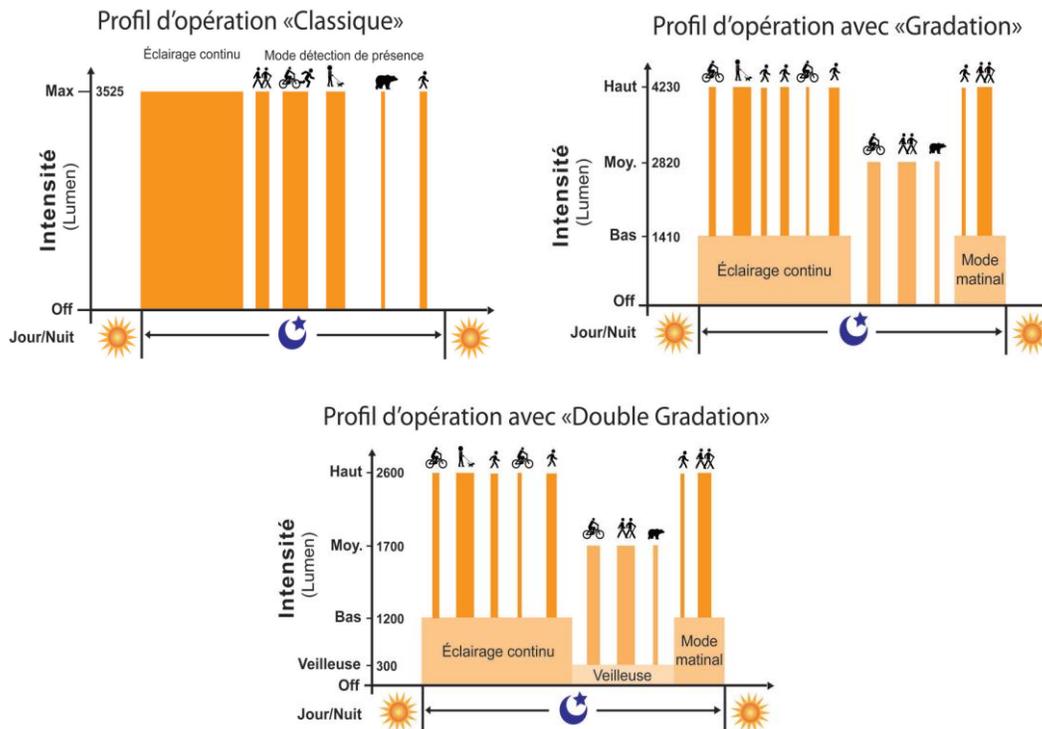
Des luminaires solaires (fabriqués au Québec) peuvent être conçus pour fonctionner toute la nuit, gradués lorsque la pleine puissance n'est pas nécessaire et réagir au mouvement à l'aide d'un détecteur de présence intégré.

C'est ce profil d'opération qui détermine la façon dont le luminaire se comporte. Il permet au luminaire de varier l'intensité lumineuse selon l'achalandage des lieux et selon les heures de la nuit. Cette variation d'intensité lumineuse permet de conserver l'énergie et de maximiser l'éclairage en période de pointe. Cette gestion intelligente de l'énergie réduit grandement la taille et le coût des systèmes d'éclairage solaire.

CARACTÉRISTIQUES, AVANTAGES ET APPLICATIONS

- Parcs publics;
- Stationnements;
- Piste cyclables;
- Lieux de villégiature;
- Promenades et sentiers;
- Marinas, quais et installations portuaires;
- Régions éloignées;
- Luminaire fonctionnant à l'énergie solaire;
- Tout-en-un : module solaire, contrôleur, batterie, détecteur de présence et système d'éclairage;
- Gradation pour une durée de fonctionnement plus longue;
- Double gradation avec veilleuse pour une durée de fonctionnement plus longue;
- Activation automatique en soirée;
- Activation automatique avant le lever du soleil avec le mode "Matinal" si désiré;
- Détecteur de présence 360° intégré;
- Télécommande pour modifier le profil d'opération à distance;
- Chargeur intelligent intégré 3 étapes (Float/Main/Boost) en fonction de l'état de charge de la batterie et de la température ambiante;
- Aucun câblage, ni raccordement électrique pour une installation rapide, facile et sécuritaire;
- Autonomie de 4 jours sans recharge (sans soleil);
- Durée de vie des DEL Philips : 50 000 heures;
- Électronique encapsulée dans l'époxy (IP68);

Les profils d'opération sont divisés en trois grandes familles:



Le groupe aimerait proposer un projet pilote d'éclairage novateur qui serait applicable à une portion du quartier. Ceci permettrait de tester des luminaires performants qui ne sont pas connus par la ville de Sherbrooke tout en minimiser les risques.

b) **Philips StreetView** (utilisé à Sherbrooke) :

Conçu pour de multiples applications requérant un éclairage d'intensité moyenne. Il éclaire de façon efficace les routes collectrices, les rues, ponts et viaducs en milieu urbain; il constitue également un choix idéal pour les rues résidentielles et routes locales. Une conception à l'optique haute efficacité fait de ce luminaire un éclairage idéal pour de petites et moyennes rues, en assurant une fiabilité et une sécurité maximales pour les automobilistes comme pour les citoyens.



Figure 2 : Phillips Street view²⁰

²⁰ http://www.lightingproducts.philips.ca/Documents/webdb2/Lumec/pdf/StreetView_fr.pdf

c) **Roadstar de Phillips :**

Modèle plus architectural, la Roadstar est disponible en 1 800K Pc Ambre et rencontre les normes de la Ville de Sherbrooke.



Figure 3 : Phillips Roadstar²¹

d) Lumec propose le modèle **LEONIS** prévu pour diminuer la pollution lumineuse :



Figure 4 : EX: La série LEONIS²²

²¹ http://www.lightingproducts.philips.ca/Documents/webdb2/Lumec/pdf/PLu-1307BR_RoadStar_brochure.pdf

²² http://www.lumec.com/produits/luminaires/serie_leonis.html?A

- e) La série **CANDELLA** peut être utilisée pour les rues, les parcs, stationnements et en version murale :



Figure 5 : La série CANDELLA²³

- f) La série **CITEA** : respectueuse du ciel étoilé :



Figure 6 : CITEA²⁴

- g) La série **CITYSPRINT** : conçue pour diriger la lumière vers le sol ; choix idéal pour les grands projets urbains. Elle préserve le ciel étoilé avec ses systèmes optiques hautement efficaces :



Figure 7 : **CITYSPRINT**²⁵

²³ http://www.lumec.com/produits/luminaires/serie_candela.html?A

²⁴ http://www.lumec.com/produits/luminaires/serie_citea.html?A

²⁵ http://www.lumec.com/produits/luminaires/serie_citea.html?A

- h) La série **DOMUS 55** : peut répondre à tout environnement soit aménagement paysager, rues, parc, stationnement, centre commercial et est respectueuse du ciel étoilé :



Figure 8 : DOMUS 55²⁶

- i) La série **HELIOS** : respectueuse du ciel étoilé :



Figure 9 : Helios²⁷

- j) La série **OPTICONE** respectueuse du ciel étoilé :



Figure 10 : La série OPTICONE²⁸

Voir le tableau résumée des options proposées à la section estimé de coûts.

²⁶ http://www.lumec.com/produits/luminaires/serie_domus-55.html?A

²⁷ http://www.lumec.com/produits/luminaires/serie_helios.html?A

²⁸ http://www.lumec.com/produits/luminaires/serie_opticone.html?A

3. Les choix proposés pour les luminaires muraux acceptés par le parc de la Réserve internationale de ciel étoilé du Mont-Mégantic

- **Litepro** : Disponible en version 1 800K Pc ambre et rencontre les normes de la Ville de Sherbrooke. Cette série est disponible en version 7, 16 ou 32 LED.



Figure 12 : **Litepro** (montré avec le plus gros boîtier)

4. Exemples de modèles à exclure :

- Boules éclairants vers le haut à haute intensité (quartier voisin du Carré Belvédère)



Figure 13 : Éclairage nocturne à éviter (boules éclairant le ciel)

Le Regroupement aimerait proposer à la ville de permettre aux citoyens du quartier voisin du Carré Belvédère (construit dans les années 1980) soit de garder les boules ou d'installer des éclairages DEL (options de modèles à confirmer) à jour avec les normes de la Réserve internationale de ciel étoilé du Mont-Mégantic.

AVANTAGES ET BÉNÉFICES D'UN CHOIX RESPECTANT LES CRITÈRES INDIQUÉS AUPARAVANT :

- Permettre à la faune et la flore de retrouver un certain équilibre, même en milieu urbain.
- Diminuer la composante bleue du spectre de la lumière pour minimiser la nuit les effets négatifs sur l'être humain, la faune et la flore.
- Réduire la consommation d'énergie en produisant la lumière avec une DEL ambrée plutôt qu'une lumière blanche produite avec des modèles standards au sodium basse et haute pression
- Favoriser la sécurité de la population avec un éclairage approprié

- Mettre en valeur les paysages nocturnes et du ciel étoilé
- Réaliser des économies annuelles substantielles
 - Montréal : 245 GWH (ou 13,9 M\$/an, électricité à 0,0568\$/kWh)
 - Ville de Québec : 80 GWH (ou 4,5 M\$/an, électricité à 0,0568\$/kWh)
 - L'ensemble du Québec : 760 GWH (ou 43.2 M\$/an, électricité à 0.0568\$/kWh)
 - Autres exemples :

Selon la California Energy Commission(CEC)	GWH
✓ Consommation électrique institutionnel/commercial/industriel	79 368
✓ Proportion pour l'éclairage extérieur (3%)	2 381
✓ Économie potentielle (30%), Québec	714
✓ Plus près de nous : Campus de Sherbrooke (modification éclairage 2008) :	
	2000 \$/an d'économie
✓ Réserve du Parc du ciel étoilé :	200,000 \$/an
✓ Échelle du Québec (potentiel facile à réaliser) :	50 M \$/an

L'empreinte carbone : L'énergie gaspillée par les éclairages extérieurs qui diffusent la lumière vers le ciel est estimée à 22 000 gigawatt-heure par an. Avec un coût moyen de 0,10 dollar américain le kilowatt-heure, le montant d'énergie gaspillée s'élève à 2,2 milliards de dollars américains par année. Quel est l'impact sur notre empreinte carbone ? Cela équivaut à une perte de près de 451,8 millions de gallons d'essence.

ALLIANCES POTENTIELLES :

L'Astrolab du Mont Mégantic, l'Observatoire du Mont Mégantic, le CLD de la MRC du Granit & du Haut Saint-François. Les fournisseurs d'éclairage (Lumec, Phillips, etc) et Hydro-Sherbrooke.

CONTRAINTE POSSIBLES :

Voir le projet de règlement C1200, Chapitre 14, Section 4 - Contrôle de la pollution lumineuse

Exemples et références en termes de stratégie d'éclairage :

- La ville de Calgary (un million d'habitants) est comparable à celle de Montréal avec un programme de conversion de l'éclairage public. Elle prévoit réaliser des économies de 2 M \$/an soit 20 000 MWH.

En effet, celle-ci a entrepris de remplacer les 37 500 luminaires de son éclairage public, en utilisant des modèles munis de verre plat et de meilleurs réflecteurs. Ces modèles améliorent le confort des usagers de la route, car ils provoquent moins

d'éblouissement. Le retour sur l'investissement est de 6 à 7 pour un tel projet. Utiliser moins d'énergie réduit également les émissions de CO₂ : la réduction est estimée à plus de 400 kg par lampe et par an !²⁹

- La première ville à promulguer un arrêté sur l'éclairage extérieur a été en 1958 la ville de Flagstaff, Arizona (46 000 habitants), suivie en 1972 par Tucson, Arizona. Dans cette agglomération de près d'un million d'habitants, il est actuellement possible de voir la Voie Lactée en plein centre-ville ! Depuis, de nombreuses villes ont suivi le mouvement, par exemple Phœnix, Arizona (1 million d'habitants) et San Diego, Californie (1,1 million d'habitants) ainsi que certains États américains (Arizona en 1986, Nouveau-Mexique et Texas en 1999).
- La Californie a adopté des normes d'éclairage pour réduire la consommation énergétique. La République Tchèque a adopté une loi nationale pour lutter contre la pollution lumineuse.
- Le premier juin 2002, la République Tchèque est devenue le premier pays au monde à se doter d'une [loi contre la pollution lumineuse](#)³⁰. [Cette loi](#)³¹, intégrée dans la législation sur la qualité de l'air, concerne "toute illumination qui se disperse hors des zones auxquelles elle est destinée, en particulier si elle est dirigée au-dessus de l'horizontale". Des amendes sont prévues pour les contrevenants...
- L'Angleterre a également adopté des mesures. En Italie, les petites villes de Frosinone et de Ferentino, dans le Latium, ont adapté l'ensemble de leurs lampadaires, comme l'y oblige désormais une loi régionale. Pour le même éclairement au sol, elles ont réduit leur consommation d'énergie d'un facteur deux (et même d'un facteur quatre après 23 h). La facture d'électricité a été diminuée de plus des deux tiers, le coût engendré par les travaux étant récupéré en un an³².
- Sur les vingt régions que compte l'Italie, dix ont promulgué des lois pour lutter contre la pollution lumineuse et en faveur des économies d'énergie (la Vénétie (loi n° 22 de 1997), le Val d'Aoste (17/1998), la Lombardie (17/2000), le Latium (23/2000), le Piémont (31/2000), la Toscane (37/2000), la Basilicate (41/2000), les Marches (10/2002), la Campanie (13/2002) et l'Émilie-Romagne (113/2003)). Plus des deux tiers de la population italienne est ainsi maintenant soumise à des lois régissant l'éclairage extérieur.
- Le décret de la Lombardie - la région la plus peuplée d'Italie (près de 9 millions d'habitants) et la plus polluée par la lumière - est intitulé "Mesures urgentes sur les économies d'énergie pour l'éclairage extérieur et pour lutter contre la pollution lumineuse"³³. Il est considéré comme un des meilleurs textes sur le sujet : toutes les nouvelles installations doivent être compatibles avec les règlements anti-pollution

²⁹ <http://www.calgary.ca/Transportation/Roads/Pages/Traffic/Traffic-signals-and-streetlights/Streetlight-FAQs.aspx>

³⁰ <http://amper.ped.muni.cz/light/law/czairlaw3.htm>

³¹ http://amper.ped.muni.cz/light/law/czlaw_en.htm

³² "[Light pollution and the protection of the night environment](http://www.lightpollution.it/istil/venice/)" (<http://www.lightpollution.it/istil/venice/>)

³³ <http://www.astro.ulg.ac.be/~demoulin/pollum/pollum2.htm>

lumineuse. Aucune lumière ne peut être émise au-dessus de l'horizontale; les systèmes d'éclairage doivent être équipés de lampes les plus efficaces possibles et de systèmes permettant de diminuer l'émission de lumière à une heure donnée; l'éclairage au sol ne peut dépasser certains niveaux... De plus, dans les zones de protection autour des observatoires, les systèmes d'éclairage existants doivent être remplacés dans les 4 ans pour se conformer aux nouvelles normes. Le Chili³⁴, où est installé le grand observatoire austral européen (ESO), a désiré protéger la qualité astronomique du ciel des régions de Coquimbo, Atacama et Antofagasta, soit environ le quart du territoire du pays. Pour cela, une loi a été instaurée, qui interdit par exemple toute émission de lumière dirigée vers le haut ainsi que toute émission de lumière invisible à l'œil (loi n°686 du 7 décembre 1998, entrée en vigueur le 1 octobre 1999).

- En Espagne, le parlement de Catalogne a adopté à l'unanimité en mai 2001 [une loi pour la protection de l'environnement nocturne](#)³⁵, entrée en vigueur en novembre 2002. Cette loi mentionne les aspects écologiques, civiques (intrusion de lumière dans le voisinage), astronomiques et économies d'énergie.
- Aux Canaries, depuis 1992, [un décret national](#)³⁶ réglemente l'éclairage extérieur sur l'entièreté des îles de Ténérife et de La Palma, dans le but de protéger les observatoires astronomiques présents sur ces îles.

DEVONS-NOUS ÉCLAIRER LA NUIT ?

La noirceur est souvent associée à la peur, au danger. Pourtant, la majorité des vols ont lieu en plein jour. Un éclairage trop puissant aveugle et diminue la profondeur de champ de la vision empêchant de distinguer les promeneurs nocturnes. En effet, aux endroits où les niveaux de lumière sont élevés et les luminaires mal isolés, l'éblouissement produit peut bel et bien aider à dissimuler les activités criminelles. Beaucoup de secteurs scolaires ont cessé d'utiliser les lumières de sécurité dans les campus (en grande partie pour faire des économies) et ont remarqué qu'ils étaient moins victimes de vandalisme. Quand l'académie de San Antonio au Texas mit en place un programme d'extinction des feux sur 19 établissements, les frais annuels liés au vandalisme passèrent de 160 000 \$ US à 41 000 \$ US en quelques années. Des politiques similaires d'extinction des feux dans les campus ont presque réduit le vandalisme à zéro dans plusieurs secteurs scolaires de l'état de Washington. Par Mike Hansen Traduit par Rachid Rouba³⁷.

RÉFÉRENCES UTILES:

- Le site de l'Astrolab/éco éclairage
- Document préparé par l'Agence de l'efficacité énergétique du Québec réalisé par Mme Chloé Legris, ing.
- Règlementation de la Ville de Sherbrooke adoptée pour la Réserve internationale de ciel étoilé du Mont-Mégantic.

³⁴ <http://www.opcc.cl/>

³⁵ http://astrogea.org/prensa/llei_cl.htm

³⁶ <http://www.iac.es/en/eno.php?op1=4&op2=10&lang=en>

³⁷ <http://www.greenteacher.com/article%20files/pollutionlumineuse.pdf>

- Thèse de M.Alexandre Demers, 19.01.2011, L'éclairage urbain pour une approche efficace et durable orientée vers les municipalités.

ALTERNATIVES : Luminaires hybrides et solaires

CONCLUSION :

Il y a beaucoup d'efforts à faire concernant l'éclairage efficace et durable et ce partout au Québec. La plupart des gens n'ont pas conscience de l'ampleur du gaspillage d'énergie dans l'utilisation de l'éclairage. C'est ce manque de connaissance, plutôt qu'une opposition, qui est généralement le frein principal dans la lutte contre la pollution lumineuse. Informer la population, les responsables politiques et les professionnels de l'éclairage est capital pour une lutte efficace contre la pollution lumineuse.

Le cas du Carré Belvédère présente une chance unique de redéfinir le nouveau quartier et le quartier existant afin de, non seulement rencontrer les normes de la ville et de la Réserve internationale de ciel étoilé du Mont-Mégantic, mais de les dépasser par l'innovation et par des choix d'éclairage efficaces et durables.



Mémoire concernant le projet de plan d'urbanisme de la
Ville de Sherbrooke

Type de document
Rapport – Final

Date
2024-10-01

À PROPOS

Fondée en 1960, l'Association des professionnels de la construction et de l'habitation du Québec – Région de l'Estrie est un organisme privé à but non lucratif et à adhésion volontaire qui agit à titre d'intervenant de l'industrie de la construction et de la rénovation et qui s'implique dans les grands dossiers, particulièrement ceux du secteur résidentiel.

Suivant de près tous les développements en matière de construction et d'habitation, l'APCHQ offre des produits et services à près de 21 000 entreprises, lesquelles sont réunies au sein de 14 associations régionales. L'APCHQ Estrie compte plus de **1 150 membres**, entrepreneurs généraux et spécialisés, fournisseurs et professionnels associés. Ceux-ci œuvrent dans tous les secteurs de l'industrie de la construction : résidentiel, commercial, industriel, agricole, institutionnel et génie civil.

Sa mission consiste à développer et à faire valoir le professionnalisme de ses membres entrepreneurs. L'APCHQ offre des produits et des services adaptés aux besoins des entrepreneurs dans les domaines de la construction et de l'habitation. Elle offre notamment des services techniques et juridiques, informatiques, de mutuelles de prévention, en relations de travail ainsi qu'en santé et sécurité au travail.

Elle voit aussi à représenter ses membres en fonction de leurs intérêts et à favoriser le maintien d'un environnement sain et compétitif qui soit propice à la prospérité des marchés et qui leur permette d'opérer de façon efficace et rentable, dans le respect des attentes des clients.

INTRODUCTION

Ce mémoire est présenté par l'APCHQ-Estrie dans le cadre de l'élaboration d'un plan d'urbanisme par la Ville de Sherbrooke. Il vise à mettre en lumière les enjeux que nos membres vivent en tant qu'acteurs du développement de la ville. Dans un esprit de collaboration et de collégialité, nous proposons notre aide et notre expertise pour contribuer à cet exercice primordial pour l'avenir de nos milieux de vie.

Localisation

La ville de Sherbrooke est située dans la région administrative de l'Estrie. Elle y occupe une position stratégique de haut niveau, étant un milieu de vie prisé et un centre de services (commerciaux, hospitaliers, éducatifs) et d'emplois majeurs. La ville est sillonnée par les rivières Saint-François et Magog, lesquelles marquent son paysage et ont façonné son développement depuis plus de 100 ans.

La superficie de la municipalité est de 366 km², dont 114,5 km² en milieu urbain, représentant 31,3 % de son territoire. C'est donc 37,0 %, soit plus de 135,4 km² de sa superficie, qui se trouve en territoire agricole, le reste étant en zone rurale.

Démographie

Dotée d'une population de 181 360 habitants en 2024, Sherbrooke est la sixième ville du Québec en termes de population. Selon les données de l'ISQ, la croissance de la population était de 23,16 % entre 2001 et 2021 tandis que la courbe de 2021 à 2041 démontrerait une augmentation projetée de l'ordre de 19,45 %.

Plan d'urbanisme

Sherbrooke étant une ville-MRC, elle joue un double rôle de gouvernement municipal et régional. En 2014, elle a adopté le Règlement numéro 1000 étant le Schéma d'aménagement et de développement révisé, le premier document de planification du territoire global depuis les fusions municipales de 2002. Ce document était en fait un « schéma-plan » puisqu'il contenait aussi les dispositions exigées par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme pour la rédaction des plans d'urbanisme.

En 2023, la Ville a annoncé son souhait de se doter d'un plan d'urbanisme distinct du schéma. Se faisant, elle désirait se munir d'un outil plus détaillé tout en allégeant le processus d'amendement par rapport aux approbations gouvernementales. Se faisant, la Ville s'est lancée dans un grand exercice de réflexion sur l'organisation de son territoire et sur la mise à jour de ses outils de planification.

Au début de l'automne 2024, la Ville a émis huit grandes orientations préliminaires devant guider les réflexions et la vision du Plan d'urbanisme. Ces orientations sont les suivantes :

1. Des **milieux de vie complets** répondant aux besoins des communautés
2. Une **plus grande offre de logements** pour une diversité de besoins
3. Une **localisation stratégique des activités économiques** contribuant à la vitalité des milieux de vie par la **mixité des usages** lorsqu'ils sont compatibles
4. Une **croissance orientée** vers des **milieux déjà dotés d'infrastructures et de services publics**, qui **limite l'étalement urbain** et consolide les cœurs de quartiers

5. Une **densification qui tient compte de l'échelle des milieux** afin de contrer la perte des milieux naturels et agricoles et préserver les traits distinctifs du paysage et du patrimoine
6. Des **transports collectifs et actifs plus sécuritaires et accessibles** intégrés au milieu de vie
7. Une **communauté résiliente** capable de mieux **s'adapter aux changements climatiques** par la préservation des milieux naturels, le verdissement, ainsi que les **pratiques urbanistiques et architecturales durables**
8. Une ressource en **eau protégée et bien gérée**

Elle a aussi publié des fiches portant sur six thématiques afin de stimuler les conversations et l'échange d'idées :

- Habitation, milieux de vie et communauté
- Mobilité et transport
- Environnement et milieux naturels
- Développement économique et innovation
- Agriculture et ruralité
- Patrimoine, architecture, culture et paysages

En même temps, une première vague de consultation a été lancée comprenant plusieurs types d'activités afin de rejoindre diverses clientèles. C'est dans le cadre de ces consultations que l'APCHQ-Estrie soumet le présent mémoire. D'entrée de jeu, l'APCHQ-Estrie est en accord avec les orientations préliminaires. De façon générale, nous croyons qu'elles sont bien adaptées au milieu et font le tour des enjeux de Sherbrooke à haut niveau.

Le diable est évidemment dans les détails. Comment la Ville chiffrera-t-elle les objectifs ? Comment ferons-nous pour les atteindre ? A-t-on la capacité et les ressources pour y arriver ? C'est pourquoi l'APCHQ-Estrie désire profiter de l'occasion pour soulever quelques sujets importants et qui, nous l'espérons, seront utiles pour la suite de la réflexion menant au nouveau plan d'urbanisme.

Les possibilités du plan d'urbanisme

La rédaction du nouveau plan d'urbanisme est l'occasion de réfléchir à l'avenir de la ville et aux moyens pour y arriver. Selon nous, le plan d'urbanisme doit non seulement exposer de grandes idées novatrices, mais aussi contenir un niveau fonctionnel; c'est-à-dire la description d'actions concrètes qui soutiendront les stratégies mises en place pour atteindre les objectifs.

L'occasion se présente pour se montrer ambitieux, notamment pour ce qui concerne la construction de logements afin de répondre à la pénurie actuelle et future. Il faut utiliser pleinement les nouveaux outils permis par la nouvelle législation adoptée depuis quelques années. Il faudra aussi profiter de la refonte réglementaire qui s'en suivra pour autoriser des projets de plein droit et pour passer au-delà des NIMBY¹ pour accélérer les projets de construction voulus et bénéfiques pour la communauté.

¹ *Not In My Back Yard*, ou le phénomène «Pas dans ma cour» en français.

Par ailleurs, la confection du plan d'urbanisme est le temps de se questionner sur la vision de la Ville au sujet de l'habitation. La discussion principale à avoir, selon nous, est de savoir si la finalité est d'amener du monde à Sherbrooke ? Bien qu'elle semble simple, cette question implique la disponibilité de la main-d'œuvre pour nos entreprises et nos institutions, la fiscalité municipale et la pérennité des services offerts, qu'ils soient privés ou publics. Si la réponse est oui, il faut prévoir des objectifs qui sont conséquents. De plus, comme le propose la LAU, ils doivent être accompagnés de cibles et d'indicateurs afin de pouvoir assurer un suivi précis et de pouvoir ajuster le tir au besoin.

Par exemple, la Ville mentionne dans sa documentation qu'environ 10 000 nouveaux ménages s'ajouteront sur le territoire d'ici 2031 et un autre 15 000 d'ici 2041. On imagine qu'un nombre au moins équivalent de nouveaux logements devra être construit pour répondre à la demande. Nous pensons qu'il faudra déclinier ce nombre par typologie d'habitation, par secteurs (ou arrondissement), par type de travaux (nouvelle construction, rénovation, redéveloppement), etc. La réflexion et les cibles qui seront identifiées permettront d'avoir un portrait complet de la situation actuelle et souhaitée et de planifier en conséquence. Nous pensons qu'un tel exercice offrira une prévisibilité bénéfique pour nos membres, pour la Ville et pour les citoyens. Enfin, les cibles de construction de logements devront tenir compte de la capacité d'accueil. On pense bien sûr ici aux infrastructures municipales pour lesquelles il est très difficile actuellement de savoir combien de logements supplémentaires peuvent s'ajouter au réseau. Pour être efficace, la Ville devrait améliorer sa connaissance de ses réseaux (égout sanitaire, égout pluvial, aqueduc, routier), afin d'accélérer le développement urbain. Le plan d'urbanisme devrait aborder ce sujet.

L'accès à la propriété

L'abordabilité des logements est un sujet chaud dans l'actualité. Le prix des logements a augmenté drastiquement depuis les cinq dernières années pour différentes raisons. Parmi celles-ci, une cause qui est reconnue et qui est heureusement remédiable est la pénurie de logements. La SCHL estime qu'il faudrait construire 1,2 million de logements d'ici 2030 pour rétablir l'abordabilité de l'habitation au Québec. La voie est donc tracée. Les développeurs de la région ont la volonté et la capacité de construire à un rythme beaucoup plus élevé qu'actuellement. La Ville doit elle aussi accélérer la cadence dans l'approbation des projets, dans les amendements réglementaires et dans l'émission de permis. Ensemble, nous pouvons collaborer à offrir des habitations de qualité aux Sherbrookoises et Sherbrookoises.

L'augmentation des logements implique aussi la construction en densité, lorsqu'appropriée. Pour ce faire, nous recommandons que la densité permise soit augmentée de façon générale partout sur le territoire dès le plan d'urbanisme et la concordance du règlement de zonage et de lotissement qui suivra. La densité autorisée devrait être déterminée par secteur et non seulement au centre-ville. Par ailleurs, nous rappelons l'importance de permettre une diversité de typologie d'habitation. L'objectif premier est de répondre aux demandes des diverses clientèles. Le second objectif est de s'adapter aux modèles d'affaires des différents promoteurs et constructeurs. En effet, la plupart sont spécialisés dans certains types de bâtiments. Ils ne sont pas nécessairement confortables à construire des bâtiments de huit étages ou de 100 logements, par exemple. Par ailleurs, les citoyens aussi ne veulent pas nécessairement demeurer dans de gros ensembles résidentiels, d'où le besoin d'offrir une typologie d'habitation variée et ne pas abandonner les habitations unifamiliales.

Au sujet des logements abordables, nous incitons la Ville à réfléchir profondément aux détails d'un tel principe. Bien que l'objectif soit louable, la mise en œuvre peut être complexe et improductive. Par exemple, la Ville de Montréal a dû modifier son Règlement pour une métropole mixte afin de donner un répit aux promoteurs et leur permettre de réaccélérer la construction de logements. En parallèle, on constate aussi que la Ville de Montréal peine à construire ou faire construire des logements sociaux et abordables malgré les millions de dollars encaissés dans les fonds dédiés.

La réduction des délais de mise en chantier

Les échéanciers d'approbation des projets de développement sont extrêmement longs à Sherbrooke et continuent constamment de se détériorer. La situation est maintenant intolérable et est source de mécontentements et de frustrations pour les demandeurs de permis, mais aussi pour les citoyens, pour les fonctionnaires et pour les élus.

Les impacts de ces délais sont réels. Premièrement, ils retardent la mise en chantier des nombreux logements nécessaires pour répondre à la crise que l'on connaît. Actuellement, le rythme de construction ne suffit pas à répondre à la demande afin de loger tous les citoyens dans des logements salubres et convenables. Il est primordial d'accélérer la production de logements et la Ville a un rôle majeur à jouer pour atteindre cet objectif.

Deuxièmement, les délais rendent complexe la planification des projets : le financement, la mobilisation des équipes de construction, l'achat de matériel, la date de livraison du projet, etc. Le respect des échéanciers est un des éléments de réussite des projets de construction. Présentement, les délais retardent non seulement leur mise à terme, mais ils empêchent la prévisibilité nécessaire pour une bonne gestion de projet.

Finalement, nos membres ont récemment vécu des cas où l'attente pour l'obtention d'autorisation a été tellement longue que d'autres certificats d'autorisation (du MELCCFP entre autres) sont devenus caducs. Il en est de même pour des études qui deviennent obsolètes par le temps écoulé entre leur réalisation et l'analyse des demandes de permis. Cette situation est inconcevable et intolérable. Elle retarde les mises en chantier, elle ajoute des coûts inutiles pour les développeurs et elle complique les processus et les stratégies de planification des projets.

Quelques moyens sont identifiés pour permettre de réduire les délais :

- La révision du fonctionnement interne de la Ville
- La révision de la réglementation afin d'alléger les démarches et de réduire les comités et les étapes
- La révision de la réglementation afin d'autoriser, en amont, des projets de plein droit
- La révision de la réglementation afin de permettre un éventail plus large de typologie résidentielle dans les zones

La gestion des contraintes

Les municipalités ajoutent constamment des contraintes à l'aménagement. Certaines proviennent des paliers de gouvernement supérieurs, notamment pour la protection de l'environnement et la sécurité civile (milieux humides, bandes riveraines, zones de mouvements de sols, etc.). D'autres normes municipales visent à assurer la qualité des projets (architecture et matériaux, aménagement paysager et canopée, etc.). À ceci s'ajoutent les contraintes du site lui-même (pentes, géotechnique, contamination, etc.).

Nos membres comprennent bien les bénéfices de ces normes et leur nécessité globale. L'APCHQ-Estrie demande toutefois que les détails de ces normes soient bien réfléchis afin qu'elles soient applicables, compréhensibles et harmonisées. Il est anormal que les dispositions réglementaires soient si différentes d'un territoire à un autre et qu'elles changent constamment d'une année à l'autre. Nous le répétons encore une fois : nos membres ont besoin de prévisibilité. Il n'est pas normal non plus que les règlements soient si difficiles à comprendre, qu'il faille souvent une équipe de professionnels pour y faire la lumière. Le Plan-Nature est un bon exemple de contrainte déraisonnable alors que la Ville bloque une très grande proportion du territoire développable pour une longue période (on dit deux ans, mais il ne serait pas étonnant que ce soit plus long) sans que la finalité soit claire pour les promoteurs et entrepreneurs.

Nous demandons à la Ville de réfléchir sur la finalité de ces règlements : de définir quels sont les objectifs réels et de s'en tenir aux dispositions qui peuvent servir à les atteindre. Nous proposons aussi notre disponibilité pour discuter des détails des règlements pour que la Ville comprenne comment ils impactent la conception des projets.

Outre la réglementation, deux sujets majeurs du plan d'urbanisme ont des impacts sur la construction de logements.

Le premier sujet est l'évaluation de la capacité d'accueil d'un territoire donné. On ne doit pas commettre l'erreur de calculer le potentiel de logements en considérant simplement l'espace disponible et en multipliant par un pourcentage d'occupation du sol, par un nombre d'étages et une superficie de plancher par logement². L'information fondamentale à avoir est la capacité des infrastructures municipales à accueillir des logements supplémentaires. Or, la Ville ne semble pas connaître son réseau d'infrastructures suffisamment pour répondre efficacement – et en amont – aux promoteurs. Il en est d'ailleurs de même pour les autres services publics (écoles, loisirs, transports en commun) et privés (commerces de proximité, épicerie). Ce manque de connaissance est un obstacle capital à la bonne planification du territoire et particulièrement aux possibilités de redéveloppement urbain, un sujet si cher à la Ville. Sherbrooke est en mode réactionnel au niveau des réseaux d'aqueduc et d'égout à la fois pour la connaissance des capacités résiduelles et pour les travaux d'entretien. Ceci ralentit considérablement la planification et la réalisation des projets. Le long moratoire de Rock Forest est un exemple patent de ce phénomène.

² Mentionnons ici qu'il n'existe pas qu'une seule dimension de logements, mais que celle-ci varie plutôt selon le nombre de chambres et le type de clientèle. L'utilisation d'une superficie moyenne globale semble être un raccourci qui peut biaiser les résultats.

Le second sujet est la gestion de l'urbanisation telle que déjà exposé et encadré par le schéma d'aménagement et de développement révisé. Près de 10 ans après l'adoption du SADR, force est de constater que ce système est très rigide et n'a pas eu les effets escomptés. Les raisons sont multiples :

- La détermination des zones prioritaires et de réserve n'a pas tenu compte des contraintes techniques au développement. Par exemple, la portion prioritaire de certains projets est dans la partie haute du terrain alors que le développement devrait se faire à partir de la partie basse.
- Les permutations de superficies, entre les zones prioritaires et de réserve, sont pratiquement impossibles ou non recevables par la Ville. Plusieurs zones prioritaires demeurent donc vacantes au détriment d'autres zones qui seraient aptes au développement, mais qui sont identifiées comme zones de réserve ou de développement à long terme.
- La mise à jour des zones prioritaires et des zones de réserve non construites n'est pas faite assez régulièrement et ne suit pas le développement. Une connaissance actualisée du développement de la trame urbaine est requise pour une saine planification du territoire. De plus, ce retard dans la mise à jour repousse l'ouverture de nouveaux terrains développables et, donc, la construction de logements.
- La délimitation des zones prioritaires et des zones de réserve est trop précise et laisse peu de souplesse. Les limites trop rigides ne permettent pas de s'adapter aux contraintes physiques des terrains (par exemple un milieu humide à contourner) et sont trop souvent basées sur un tracé de rue obsolète sans possibilité d'adaptation ou de correction.

L'APCHQ-Estrie comprend que les outils de gestion de l'urbanisation découlent d'obligations gouvernementales et d'une volonté de gérer efficacement l'occupation du territoire. Nous espérons toutefois que le plan d'urbanisme sera l'opportunité de réviser, en profondeur et en collaboration avec les acteurs du milieu, les zones de développement afin que celles-ci soient plus réalistes et incitent la construction de nouveaux logements. De plus, l'adoption d'un plan d'urbanisme est l'occasion d'ajouter un outil local de planification qui permettra d'éviter l'acquiescement constant du gouvernement provincial; un processus lourd et long qui retarde, encore une fois, la construction de logements.

L'impact du financement sur les projets

L'APCHQ-Estrie désire porter à l'attention de la Ville toute l'importance des détails du financement des projets. Il s'agit d'un sujet beaucoup plus complexe que le simple prêt hypothécaire ou prêt d'auto. Le financement des constructions peut réellement avoir des effets sur leur viabilité ou même sur le fait qu'ils soient portés à terme ou non.

Tout d'abord, il est clair que les délais font très mal à la rentabilité des projets. Les intérêts sur les prêts qui courent, les frais d'études et de professionnels déboursés des années en amont, les coûts de construction d'infrastructures, parfois sans revenus avant plusieurs années, peuvent mettre en péril les opérations d'une entreprise en développement immobilier, encore plus lorsqu'il s'agit de compagnie relevant d'une seule personne. Lorsqu'on considère les sommes empruntées, les taux d'intérêt et les nombreuses années avant de commencer à obtenir des revenus, il est facile de comprendre le poids de ces délais sur la santé financière de nos membres.

Ensuite, les détails des règles municipales ne considèrent pas toujours les tenants et aboutissants des mécanismes de financement. Par exemple, les programmes visant la construction de logements abordables doivent éviter d'entrer en conflit avec les règles de la SCHL (prêts) et du Code civil (échancier pour réajustement des loyers).

Autre exemple, la mixité d'usages dans un seul bâtiment, convoitée par les urbanistes pour former les « milieux complets », rend le financement très complexe auprès des banques qui ne traitent pas les développements résidentiels et commerciaux de la même façon.

L'APCHQ-Estrie est disponible pour rencontrer les représentants de la Ville et échanger sur le sujet, très important, du financement et de ses particularités.

CONCLUSIONS

Plusieurs autres sujets mériteraient d'être discutés dans le cadre d'une réflexion qui dépasse sûrement le cadre du plan d'urbanisme. En voici quelques exemples :

- La Ville devrait reconnaître les rapports des spécialistes et éviter de les remettre en question, particulièrement lorsque ces études ont été réalisées selon les normes et standards reconnus et que la Ville ne détient pas elle-même de données plus probantes.
- À titre de partenaire, la Ville devrait elle-même réaliser certains travaux et donner l'exemple en plantant des arbres sur ses terrains, en aménageant des noues drainantes et des aménagements verts durables, en améliorant les aménagements autour de ses conteneurs à déchets (dans les parcs et aux installations de recyclage de verre, par exemple).
- Le plan d'urbanisme devrait aborder le sujet de la rénovation et l'entretien du parc immobilier existant, au-delà des bâtiments patrimoniaux.

Enfin, nous encourageons la Ville à être proactive, à ne pas attendre les promoteurs, afin d'aménager le territoire efficacement. La mise à jour des infrastructures municipales, l'ajustement des trajets d'autobus et la construction de parcs, par exemple, pourraient être entrepris beaucoup plus rapidement afin d'influencer l'organisation du territoire au bénéfice de la communauté et afin d'ouvrir la voie à la construction rapide de logements pour combler le retard et répondre aux besoins criants.

En somme, les principales demandes de l'APCHQ-Estrie à ce moment de la réflexion sont :

- De simplifier la réglementation et les procédures pour obtenir les autorisations nécessaires à la construction;
- De mettre en place, dès le départ, des mesures de suivi et des indicateurs d'atteinte des objectifs du plan d'urbanisme et publier ces rapports de suivi annuellement;
- De continuer à consulter les acteurs de la construction, par l'entremise de l'APCHQ ou autrement, pour connaître leurs réalités et valider la faisabilité technique et financière de vos propositions.

L'APCHQ-Estrie réitère sa volonté d'être un partenaire de la Ville de Sherbrooke dans cette grande aventure qu'est la rédaction du plan d'urbanisme. Elle demeure disponible et ouverte à discuter des enjeux auxquels ses membres font face tous les jours, en espérant que ces échanges pourront servir à améliorer la compréhension de notre réalité et bonifier la réflexion.



Diego Zol, Président
APCHQ Région de l'Estrie



Sylvain Mathieu, Directeur Général
APCHQ Région de l'Estrie

Le développement économique à Sherbrooke et le plan d'urbanisme de la Ville

Mémoire soumis à la Commission de l'aménagement du
territoire de la Ville de Sherbrooke par la



**CHAMBRE
DE COMMERCE
ET D'INDUSTRIE
DE SHERBROOKE**

Résumé

Selon la Chambre de commerce et d'industrie de Sherbrooke (CCIS), la Ville se doit de mettre de l'avant dans sa vision de l'urbanisme les concepts de la croissance et du développement des secteurs commerciaux, industriels, financiers et de la fourniture de biens et services.

Du développement industriel, la CCIS voit dans la création de nouveaux emplois dans le secteur industriel des bénéfices importants directement issus de l'effet multiplicateur que ces nouveaux emplois manufacturiers entraînent. Dans une perspective de développement durable, la revalorisation des sites et installations industriels désaffectés présents sur le territoire est une piste de solution rapidement exploitable.

Avec l'arrivée de nouveaux travailleurs industriels et autres, dans un contexte d'une « crise du logement », il devient impératif pour le parc résidentiel déjà sous pression d'accueillir l'afflux de nouvelles familles. Tout en appuyant les principes objectifs de densification démographique, de mixité des milieux à l'intérieur du périmètre urbain, de conservation et protection des milieux naturels et du développement durable, la CCIS souhaite voir la Ville proposer une réglementation claire et flexible et qu'elle informe et accompagne mieux les promoteurs immobiliers dans l'exécution des mises en chantiers de tout genre.

Table des matières

Résumé	ii
Table des matières	iii
Préambule	4
La question du développement économique, un sujet quasi absent	5
Le développement industriel et son effet multiplicateur	7
La question immobilière en complément du développement industriel	11
Conclusion	13
Bibliographie	15

Préambule

Étant la locomotive de l'économie régionale, Sherbrooke se trouve aujourd'hui à la croisée des chemins quant à l'avenir de son développement économique et humain. De ce fait, la présence de deux universités, de trois cégeps et d'une offre variée d'établissements d'enseignements primaire et secondaire lui procure un avantage qu'aucune ville québécoise ne possède, à l'exception de Montréal et de Québec. De plus, l'empreinte très tangible laissée par son centre hospitalier universitaire dans la vie quotidienne des gens est un indice qu'il est bon de vivre à Sherbrooke. La richesse de sa végétation urbaine, les rivières Saint-François et Magog, la large gamme d'installations sportives et de loisirs ainsi que la beauté de certains éléments de son patrimoine bâti meublent de façon distincte le milieu de vie de ses habitants.

De surcroît, le passé industriel et commercial de Sherbrooke lui confère un héritage entrepreneurial très vivant au sein de sa communauté d'affaires et des infrastructures d'une grande variété dont certains segments sont à l'avant-garde de la technologie et de la productique et d'autres qui sont à réinventer. La topographie particulière du territoire sherbrookoïse et sa richesse en écosystèmes naturels et urbains de toutes sortes présentent des défis de taille à celles et ceux œuvrant à leurs intendance, développement et protection.

Enfin, la création de la nouvelle Ville de Sherbrooke en 2002 à la suite du regroupement des villes et municipalités de Fleurimont, Ascot, Lennoxville, Bromptonville, Deauville, Rock Forest, Saint-Élie et Sherbrooke a eu comme effet d'unir au sein d'une nouvelle

structure municipale des communautés ayant des compétences distinctives, mais qui partagent aujourd'hui l'appartenance à une même collectivité urbaine et vivante.

Vu le potentiel de développement extraordinaire qui se présente devant nous, la Chambre de commerce et d'industrie de Sherbrooke (CCIS) souhaite participer à l'élaboration du plan d'urbanisme de la ville. De ce fait, ses membres y voient l'occasion de contribuer activement et positivement aux délibérations qui résulteront à un résultat digne des ambitions des Sherbrookoises et Sherbrookoises. L'urbanisme touche plusieurs volets du développement économique d'une ville dont la planification des milieux résidentiels, immobiliers et industriels. Ces derniers doivent sans contredit être considérés et élaborés dans l'édification d'un plan d'urbanisme et feront l'objet du présent mémoire.

La question du développement économique, un sujet quasi absent

La CCIS énonce sa mission ainsi :

La Chambre de commerce et industrie de Sherbrooke fonde ses 134 ans d'existence et son évolution à partir de sa mission qui est de favoriser et de promouvoir le développement socio-économique de l'entreprise privée, de défendre les intérêts de ses membres grâce à l'exercice de son leadership et d'assurer le maintien de conditions propices à la croissance des affaires de sa communauté.

C'est en concordance avec cette mission que la CCIS se penche sur la question de la planification de l'urbanisme de la Ville et du plan d'urbanisme en devenir.

Plusieurs membres de la CCIS ont pris connaissance des documents de référence et des questionnaires sur le sujet se trouvant sur le site internet de la Ville de Sherbrooke, en plus d'avoir participé à deux activités d'idéation et de consultation, lesquelles se sont déroulées au printemps et à l'été 2024 au *Quartier général de l'entrepreneuriat* sur la rue Wellington Sud.

Ce que la CCIS constate c'est que bien peu de place est faite afin d'inclure la question du développement économique, commercial et industriel dans la planification urbanistique du territoire. La question est uniquement mentionnée de façon implicite à travers le thème « Agriculture et ruralité ».¹ Dans le document accompagnant le questionnaire intitulé Champs possibles élaboré par la firme montréalaise Atelier urbain, lequel fait partie de la « Trousse de participation publique », aucune question n'apparaît au sujet du développement économique.²

Considérant l'établissement des conditions propices à la croissance et au bien-être de la collectivité sherbrookoise comme étant une nécessité pour les promoteurs et entrepreneurs afin qu'elles et ils œuvrent avec succès à l'essor de leurs entreprises, la Ville de Sherbrooke se doit de prioriser dans sa vision de l'urbanisme les concepts de la croissance et du développement des secteurs industriels, commerciaux, financiers et de la fourniture de biens et services. C'est à partir de ce développement économique priorisé à travers le plan d'urbanisme que s'effectuera la création de richesse, laquelle sera par la suite une source de nouveaux revenus de taxes foncières pouvant financer les différentes mesures mises en place par la Ville visant à favoriser le développement socio-économique durable en cohérence avec la protection et la conservation des milieux naturels du territoire sherbrookois.

¹ <https://www.sherbrooke.ca/fr/projets-majeurs/16/plan-d-urbanisme>. Sur la page d'accueil « Plan d'urbanisme, on y mentionne six thématiques, lesquelles sont : 1) Habitation, milieux de vie et communauté; 2) Mobilité et transport; 3) Environnement et milieux naturels; 4) Habitation, milieux de vie et communauté; 5) Agriculture et ruralité; 6) Patrimoine, architecture, culture et paysages. Aucune mention du développement économique, commercial ou industriel.

² Atelier urbain, Champs possibles, « Champs-Possible-VF.pdf », 2024.

Un dernier point important est celui du cadre chronologique sur lequel les objectifs et les perspectives de développement sont placés. Celui-ci est beaucoup trop bref. La CCIS soumet respectueusement que la fenêtre chronologique dudit plan devrait s'étendre sur une période d'au moins vingt-cinq ans, et ce, afin que les nouveaux moyens qui seront mis en place puissent perdurer.

Le développement industriel et son effet multiplicateur

Sans le développement économique issu du secteur privé, la création de richesse par l'entremise de la création d'emplois est plutôt morose. Il est clair que la création d'emploi en milieu industriel, et ce, surtout dans les domaines de l'innovation « génère des emplois qualifiés avec un effet multiplicateur évident sur les autres segments de l'économie »³. On considère que « l'industrie apparaît comme le secteur ayant l'impact le plus fort avec un multiplicateur supérieur à 2 », c'est-à-dire que chaque emploi créé en industrie en génère deux dans les autres secteurs de l'économie.⁴ L'effet multiplicateur de certaines activités d'industries telles que celles du secteur de l'automobile au Canada va bien au-delà de ce seuil.⁵ En Estrie, l'exemple de la production de véhicules récréatifs à l'usine de BRP de Valcourt est un exemple probant de ce phénomène de multiplication des emplois de qualité liés à ce secteur. Quant au secteur agricole, l'indice multiplicateur tourne autour de 1,5.⁶

³ Cailletaud, Marie-Claire, « Industrie : un moteur de croissance et d'avenir », https://www.lecese.fr/sites/default/files/pdf/Avis/2018/2018_07_industrie_croissance_avenir.pdf, Journal officiel de la république française, Conseil économique, social et environnemental, mars 2018, p. 29.

⁴ « L'effet d'entraînement de l'industrie dans l'emploi », Union des industries et métiers de la métallurgie, <https://www.uimm35-56.com/leffet-dentrainement-de-lindustrie-dans-lemploi/>.

⁵ « Un puissant moteur de notre économie », Association canadienne des constructeurs de véhicules. <https://www.cvma.ca/fr/lindustrie/>. En Estrie, la production de véhicules par BRP de Valcourt présente un bilan plus que positif quant à l'établissement, le développement et la croissance d'entreprises œuvrant comme fournisseurs de biens et de services.

⁶ « Les retombées économiques de l'industrie agroalimentaire québécoise en 2021 », Direction recherches et politiques agricoles et Union des producteurs agricoles, https://www.upa.qc.ca/fileadmin/01_UPA_provincial/Centre_communications/Etudes/UPA_Retombees_2023_final.pdf.

Donc, c'est à travers le développement économique de tout type confondu que l'on crée de la richesse.

La réalité sherbrookoise actuelle quant à une expansion majeure du secteur manufacturier et industriel est tributaire d'une vision qui ne facilite guère la tâche des entrepreneurs dans leurs efforts de développer le secteur industriel⁷ et de l'immobilier.⁸ En voulant protéger les milieux naturels et lutter contre le phénomène de l'étalement urbain à travers le déploiement du Plan Nature, la Ville met un frein à son développement économique qu'il soit immobilier, commercial ou industriel, à l'extérieur de son périmètre urbain.⁹ Du même coup, les promoteurs désirant faire avancer leurs projets à l'intérieur du périmètre urbain se voient obligés de mettre en veilleuse des projets de développement à cause de l'immobilisme de l'appareil municipal issu du manque de leadership politique ou par l'adoption de nouvelles réglementations plus contraignantes.¹⁰

La situation est critique quand l'organisme qui était alors voué à la promotion et au déploiement des mesures de développement économique à Sherbrooke affirme en 2023 qu'il y a un manque de nouveaux terrains capables d'accueillir de grandes entreprises manufacturières et que les parcs industriels sherbrookoises sont remplis quasiment au

⁷ « La Ville se dotera d'une nouvelle politique de développement industriel et technologique », Communiqué, Ville de Sherbrooke, 4 octobre 2023, <https://www.sherbrooke.ca/fr/vie-municipale/actualites/communiques-de-presse/984/la-ville-se-dotera-d-une-nouvelle-politique-de-developpement-industriel-et-technologique>. Malgré l'adoption de ce plan, les signaux lancés par l'administration municipale ne concorde pas avec celui-ci. Un exemple est l'exercice de consultation sur le plan d'urbanisme durant lequel on parle très peu du développement industriel.

⁸ Nadeau, Daniel, « Les guerres d'Évelyne », Estrieplus.com, mercredi 25 mai, 2022, <https://www.estrieplus.com/contenu-les-querres-d-evelyne-1844-50887.html>.

⁹ « Sherbrooke entend protéger 45 % de son territoire avec son Plan nature », La Tribune, 6 juin 2023, <https://www.latribune.ca/actualites/actualites-locales/2023/06/06/sherbrooke-entend-protoger-45-de-son-territoire-avec-son-plan-nature-FMFWPEDTOVF6LIPURWMDDBWPXV4/>.

¹⁰ Harvey, Pierre, La « Il faut débloquer l'impasse dans le développement immobilier à Sherbrooke », Chronique, La Tribune,

maximum de leurs capacités.¹¹ Conclusion, Sherbrooke, selon les dispositions du zonage actuellement en vigueur, et l'indisponibilité de terrains adéquats ne plus accueillir de nouvelles usines sur son territoire.

Cela dit, le développement économique dans tous ses aspects doit s'effectuer en respectant les principes du développement durable. La solution réside notamment dans la revalorisation des terrains et installations désaffectés qui abritaient autrefois des entreprises manufacturières. Une nouvelle vocation donnée à ces terrains et édifices en les orientant vers la production de légère ou moyenne intensités pourrait mettre en place la possibilité de s'appuyer sur le facteur multiplicateur des investissements industriels et ainsi favoriser la création de milieux de vie complets. Un exemple serait d'examiner des sites tels que l'ancienne usine de bâtons de hockey Sherwood.¹²

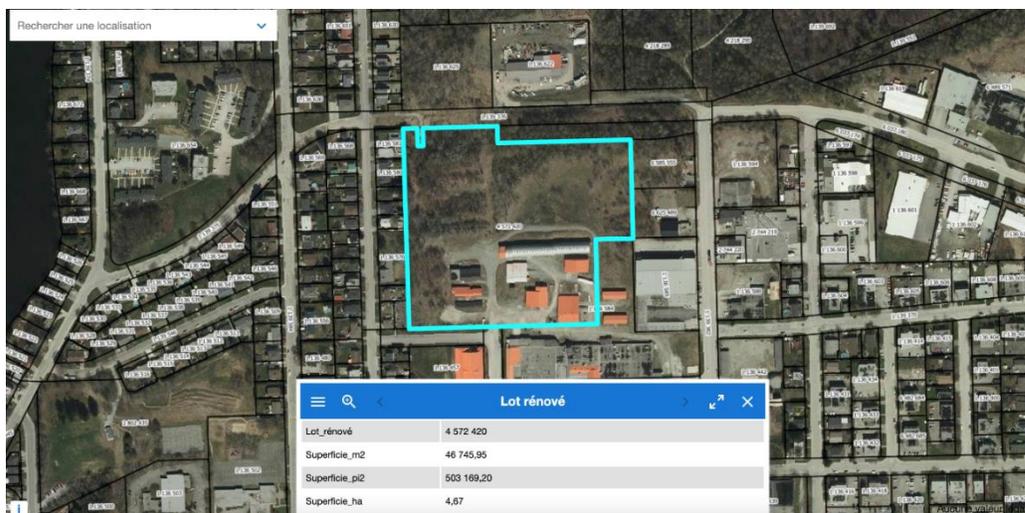


Figure 1 – Une partie du site de l'ancienne Sherwood délimitée en bleu, arrondissement de l'Université.

¹¹ « Le temps presse pour trouver de nouveaux terrains industriels », *La Tribune*, 4 mai 2023, <https://www.latribune.ca/affaires/affaires-locales/2023/05/04/le-temps-presse-pour-trouver-de-nouveaux-terrains-industriels-B56WE4ES4BH55A4OTDVNESXKKY/>. Dans l'article, Sylvain Durocher, le directeur général de Sherbrooke Innopole de l'époque, affirme : « Nous vendons environ six terrains par année dans les 11 parcs industriels de la Ville. Ils sont à 98 % plein. La question des terrains disponibles demeurera un enjeu pour les prochaines années je dirais. »

¹² [Lien Google Maps](#). Des exemples d'entrepôts, d'usines ou ateliers présents dans le secteur sont A. & R. Belley inc., AMF Canada, Métaux Gherbavaz, Texel matériaux techniques et TLD inc.

Ces installations sont présentement peu utilisées et dévalorisées. De plus, ces terrains sont zonés industriels et sont situés à proximité de quartiers résidentiels mixtes en plus d'être localisés dans un secteur industriel, au sein duquel se trouvent la Zone Quantique et plusieurs autres entreprises de fabrication industrielle.¹³

La venue de nouvelles entreprises manufacturières innovatrices de légère et moyenne intensités stimulera la création d'emplois dans les autres segments de l'économie sherbrookoise et régionale. Le résultat souhaité sera par conséquent l'effet multiplicateur qu'engendre cette croissance industrielle qu'est la création d'emplois dans les autres segments de l'économie. De façon incontournable, la revalorisation de ces milieux donne lieu à un développement durable et une vision de l'urbanisme plus complète et englobante.

Ce que la CCIS constate à propos du sévère ralentissement du développement industriel à Sherbrooke, c'est que la Ville détient la solution pour faire avancer les choses. Elle doit se doter d'une vision claire et cohérente qui alignerait les actions à venir de son Service de développement économique. Sherbrooke doit recentrer son exercice de planification urbaine en concordance avec des objectifs de croissance économique créatrice de richesse en mettant en place des mesures de flexibilité lui permettant d'adapter et de peaufiner sa réglementation. La revitalisation et la revalorisation d'anciens sites industriels ou d'affaires pourraient s'avérer comme étant une voie offrant de grandes possibilités économiques, écologiques et durables. Un inventaire de sites sous-utilisés devrait être effectué afin de connaître la réelle étendue du potentiel présentement invisible, mais à nouveau exploitable.

¹³ [Reports Impression Immeuble](#) JLR, consulté le 24 septembre 2024.

La question immobilière en complément du développement industriel

Si le développement économique et plus spécifiquement le développement industriel créent des emplois, il devient donc nécessaire pour le parc résidentiel existant et futur d'accueillir l'afflux de cette nouvelle main-d'œuvre et les familles s'y rattachant. L'accès aux logements de tout type (unifamilial, en rangée, immeubles locatifs ou condominium) devient donc un enjeu incontournable. Pour ce qui est de Sherbrooke, malgré une stabilisation des prix au début de l'année 2024, les prix d'une propriété unifamiliale restent élevés¹⁴ et avoir accès à un logement locatif à Sherbrooke demeure un défi. Si le marché locatif haut de gamme est bien en santé, la situation est très différente pour celui visant la classe moyenne et les familles moins bien nanties. L'accès au logement abordable est si limité qu'on parle d'une « crise du logement », laquelle mine sérieusement la capacité de la Ville à soutenir adéquatement les projets d'habitation abordables mis de l'avant.¹⁵ Mme Évelyne Beaudin, la mairesse de Sherbrooke, parle même d'urgence quand elle dit :

« Il est urgent de trouver une voie de passage pour réaliser des projets et répondre rapidement à la crise du logement. Nous tirons la sonnette d'alarme : Le *Programme d'habitation abordable Québec* a d'importantes limites, les ressources sont insuffisantes et nos finances municipales sont étirées au maximum. Le gouvernement doit agir et vite ! »

La recherche d'une solution a même forcé des représentants de la Ville de voyager en Autriche en octobre 2023 dans leur quête de solutions.¹⁶

¹⁴ « Marché immobilier: le prix des maisons demeure élevé à Sherbrooke », TVA Nouvelles Sherbrooke, 15 janvier 2024, <https://www.tvanouvelles.ca/2024/01/15/marche-immobilier-le-prix-des-maisons-demeure-eleve-a-sherbrooke>.

¹⁵ « Crise du logement et pression sur les finances municipales », Communiqué, Ville de Sherbrooke, 22 février 2024, <https://www.sherbrooke.ca/fr/vie-municipale/actualites/communiques-de-presse/1048/crise-du-logement-et-pression-sur-les-finances-municipales>.

¹⁶ « Solution à la crise du logement : Sherbrooke veut s'inspirer de l'Autriche », [Estrieplus.com](https://www.estrieplus.com), 6 octobre 2023, <https://www.estrieplus.com/contenu-solution-a-la-crise-du-logement-sherbrooke-veut-s-inspirer-de-l-autriche-2016-53036.html>.

Selon nous, les solutions sont à portée de main. C'est à la Ville de bien reconnaître les besoins et conditions du marché auxquels les promoteurs immobiliers doivent faire face avant même d'avoir effectué la première pelletée de terre. Ainsi, elle pourra mieux les accompagner lorsqu'il est question de zonage ou lors de l'émission des permis. Au moment d'écrire ces lignes, il est clair que la Ville n'agit pas avec cette perspective et qu'elle fait preuve plus de dogmatisme que de pragmatisme.

La CCIS appuie certaines pistes de solutions quant aux objectifs de densification démographique, de mixité des milieux à l'intérieur du périmètre urbain, de conservation et protection des milieux naturels et du développement durable. Elle appuie aussi le principe d'améliorer les possibilités de transport collectif et actif. Toutefois, il sera impossible de baser toute l'élaboration du prochain plan d'urbanisme sur ces seules assises et d'évacuer les réalités actuelles qui sont intrinsèques et propres à Sherbrooke. La topographie variée du territoire, l'étalement d'un bout à l'autre de la ville des différents pôles d'activités commerciales et industrielles, la présence de cœurs urbains – des mini centres-villes – qui ne profitent pas toutes de façon équitable de la desserte de services offerts par la Ville sont des défis avec lesquels la collectivité sherbrookoise doit composer. Cependant, ne pas compter sur le développement économique et l'établissement de nouvelles entreprises, il sera difficile pour la Ville de garantir de nouvelles entrées de sommes d'argent sans augmentations de taxes et de tarifs.

Une des solutions sera d'assurer que les dossiers de développement soumis à la Ville soient rapidement évalués. L'appui du nouveau Service de développement économique sera

crucial. Les nouvelles ressources récemment embauchées devront se mettre à la tâche afin de rattraper le temps perdu. Permettre l'émission de permis de construction, d'exploitation et autres dans un laps de temps plus rapide aidera très certainement les gens d'affaires à concrétiser leurs projets. Rédiger des règlements clairs en concordance avec un plan d'urbanisme avisé et les faire appliquer lorsque nécessaire sont aussi les actions souhaitées. Finalement, il faudrait que la Ville se donne une certaine flexibilité lui permettant d'adapter sa réglementation aux inévitables changements de conditions et de paramètres.

Il est aussi important de savoir qu'en tant que Ville-Reine des Cantons-de-l'Est, Sherbrooke se doit aussi de jouer un rôle de leader régional quant à l'épineuse question de l'étalement urbain. La CCIS recommande à la Ville de consulter les municipalités et villes limitrophes et de coopérer avec elles afin de mettre en place une planification urbaine « paramunicipale » mieux coordonnée, laquelle tient compte des objectifs communs qu'ont celles-ci de réduire les impacts négatifs des étalements urbain et interurbain, et de promouvoir le développement économique durable de leurs collectivités.

En complément, bien que ce mémoire ne traite pas spécifiquement des enjeux de certaines réglementations en particulier, la CCIS souhaite ardemment que la Ville entreprenne une refonte compréhensive des règles régissant les phénomènes des commerces éphémères et des locations para hôtelières de type *Airbnb* sur son territoire. Ce faisant, l'adoption d'une réglementation claire et équitable, dont les dispositions seront plus faciles à faire respecter par l'appareil municipal, aura pour effet de réduire les effets négatifs que pourrait entraîner le maintien du *statu quo* en la matière.

Conclusion

Les développements immobilier, industriel et commercial peuvent se faire en respectant l'environnement et la nature sherbrookoise. Toutefois, l'urbanisme et l'économie ne peuvent prendre tout leur sens en faisant fi de ces sujets. Sans la création de richesse qu'apporte le développement économique, la mise en place de mesures sociales, environnementales et autres est vouée à des temps difficiles.

De fait, la saine administration et la gouvernance d'une ville passent par le développement économique au sens propre et par l'édification de règles claires qui vont perdurer.

Enfin, la Ville ne pourra porter le Plan Nature en plus de soutenir le développement et le maintien de ses autres infrastructures en faisant abstraction des enjeux étalés ci-hauts.

Ceux-ci doivent être au cœur de toute réflexion d'urbanisme.

Bibliographie

Association canadienne des constructeurs de véhicules, « Un puissant moteur de notre économie », <https://www.cvma.ca/fr/lindustrie/>.

Atelier urbain, Champs possibles, « Champs-Possible-VF.pdf », 2024.

Cailletaud, Marie-Claire, « Industrie : un moteur de croissance et d'avenir », https://www.lecese.fr/sites/default/files/pdf/Avis/2018/2018_07_industrie_croissance_avenir.pdf, Journal officiel de la République française, Conseil économique, social et environnemental, mars 2018.

Direction recherches et politiques agricoles et Union des producteurs agricoles, Les retombées économiques de l'industrie agroalimentaire québécoise en 2021, https://www.upa.qc.ca/fileadmin/01_UPA_provincial/Centre_communications/Etudes/UPA_Retombées_2023_final.pdf.

Estriplus.com, « Solution à la crise du logement : Sherbrooke veut s'inspirer de l'Autriche », 6 octobre 2023, <https://www.estriplus.com/contenu-solution-a-la-crise-du-logement>, accédé le 24 septembre 2024.

Google Maps, <https://www.google.com/maps/place/Rue+de+la+Sherwood,+Sherbrooke,+QC/>, consulté le 24 septembre 2024.

Harvey, Pierre, La « Il faut débloquer l'impasse dans le développement immobilier à Sherbrooke », La Tribune, chronique, 8 février 2024, <https://www.latribune.ca/chroniques/pierre-harvey/2024/02/08/il-faut-debloquer-limpasse-dans-le-developpement-immobilier-a-sherbrooke-ZJZQLKKTJGT3HF5TOFSNVL3AI/>.

La Tribune « Le temps presse pour trouver de nouveaux terrains industriels », 4 mai 2023, <https://www.latribune.ca/affaires/affaires-locales/2023/05/04/le-temps-presse-pour-trouver-de-nouveaux-terrains-industriels-B56WE4ES4BH55A4OTDVNESXKKY/>.

La Tribune, « Sherbrooke entend protéger 45 % de son territoire avec son Plan nature », 6 juin 2023, <https://www.latribune.ca/actualites/actualites-locales/2023/06/06/sherbrooke-entend-protoger-45-de-son-territoire-avec-son-plan-nature-FMFWPEDTOVF6LIPURWMDWPXV4/>.

Nadeau, Daniel, « Les guerres d'Évelyne », Estriplus.com, mercredi 25 mai, 2022, <https://www.estriplus.com/contenu-les-guerres-d-evelyne-1844-50887.html>.

Reports Impression Immeuble JLR, consulté le 24 septembre 2024.

TVA Nouvelles Sherbrooke, « Marché immobilier: le prix des maisons demeure élevé à Sherbrooke », 15 janvier 2024, <https://www.tvanouvelles.ca/2024/01/15/marche-immobilier-le-prix-des-maisons-demeure-eleve-a-sherbrooke>, consulté le 24 septembre 2024.

Union des industries et métiers de la métallurgie, « L'effet d'entraînement de l'industrie dans l'emploi », <https://www.uimm35-56.com/effet-dentrainement-de-lindustrie-dans-lemploi/>.

Ville de Sherbrooke, « Crise du logement et pression sur les finances municipales », Communiqué, 22 février 2024, <https://www.sherbrooke.ca/fr/vie-municipale/actualites/communiques-de-presse/1048/crise-du-logement-et-pression-sur-les-finances-municipales>.

Ville de Sherbrooke, « La Ville se dotera d'une nouvelle politique de développement industriel et technologique », Communiqué, 4 octobre 2023, <https://www.sherbrooke.ca/fr/vie-municipale/actualites/communiques-de-presse/984/la-ville-se-dotera-d-une-nouvelle-politique-de-developpement-industriel-et-technologique>.

Ville de Sherbrooke, <https://www.sherbrooke.ca/fr/projets-majeurs/16/plan-d-urbanisme>.

Les AmiEs
de la Terre
de l'Estrie



Sherbrooke, ville d'avenir

**Pour un développement urbain
en harmonie avec la nature**

Mémoire présenté à la Ville de Sherbrooke
dans le cadre des consultations sur le futur plan d'urbanisme

27 septembre 2024

« La nature n'a pas à s'adapter à notre façon de penser.
C'est à nous de changer notre façon de penser
pour qu'elle s'adapte à la nature. »

- Hubert Reeves

Le contexte actuel de changements climatiques, d'urbanisation croissante et de perte de biodiversité impose aux villes de repenser leurs modèles de développement. À Sherbrooke, nous avons l'opportunité de devenir un modèle de ville résiliente, verte et inclusive, en mettant en place des initiatives innovantes en matière d'aménagement du territoire, de gestion des ressources naturelles et d'engagement citoyen.

Le nouveau plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke doit refléter une réelle volonté de faire face à ces enjeux et d'opérer un changement de paradigmes du développement. C'est dans une perspective de responsabilisation face aux générations à venir que ce nouveau plan d'urbanisme doit être rédigé. Comme Albert Einstein disait : « La folie, c'est de faire toujours la même chose et de s'attendre à un résultat différent ».

Ce mémoire présente un ensemble de recommandations concrètes visant à transformer Sherbrooke en une ville où le développement durable est au cœur de chaque décision. Que ce soit par l'implantation de solutions de **mobilité durable**, la **renaturalisation** des espaces urbains, le soutien à l'**agriculture de proximité**, l'accessibilité à des **logements abordables**, ou encore la protection et la valorisation de notre **patrimoine arboré**, chaque section de ce document met de l'avant des actions réalisables pour améliorer la qualité de vie de nos citoyens tout en répondant aux défis écologiques de demain.

Les AmiEs de la Terre de l'Estrie tiennent à ce que la Ville de Sherbrooke prenne les devants avec des décisions audacieuses qui assureront une ville responsable, réfléchie et visionnaire. En mobilisant l'ensemble des parties prenantes – citoyens, entreprises, institutions, et organismes communautaires – Sherbrooke peut incarner une ville prête à relever les enjeux environnementaux tout en assurant un avenir meilleur à ses générations futures.



Bryan Teasdale
Président du Conseil d'administration

Le comité

Marie-Ève Benoit
Yann Blanchard
Patrice Côté
Karine Desroches

Loïc Desroches Larivière
Rémi Larivière
Sophie Mottet

Table des matières

Table des matières	1
Mobilité durable	3
Promouvoir l'autopartage et le transport collectif	3
Étendre et renforcer le transport en commun	3
Améliorer l'infrastructure pour favoriser la mobilité durable	4
Création de zones de transition plurimodales	4
Fluidifier le transport par bus	4
Transports actifs accessibles, efficaces et sécuritaires	5
Vers un aménagement urbain intelligent	5
Des rues bien pensées	6
Viser la disparition du service au volant	6
Développement responsable et logement abordable	8
Logement abordable	8
Croissance des logements collectifs	8
Fiducie communautaire	8
Favoriser le zonage mixte et l'optimisation de l'espace	8
Constructions en harmonie avec la nature	9
Limiter la modification du terrain	9
Renforcer la réglementation des nouvelles stations-service	9
Patrimoine arboré	11
Certification « Villes du monde amies des arbres »	11
Foresterie urbaine 3-30-300	12
Préservation des arbres	12
Évaluer la valeur des arbres existants	12
Service d'arboriculture municipal	12
Enfouissement du réseau filaire	13
Reforestation urbaine	13
Canopée obligatoire en bordure des voies de circulation	13
Création de micro-forêts et protection du patrimoine arboré	14
Prioriser les quartiers défavorisés	14
Initiatives communautaires et éducatives	15
Revégétalisation et écologie participative	16
Repenser l'aménagement des sols imperméables	16

Gestion intégrée des eaux pluviales.....	16
Balises quant aux stationnements pavés	17
Redéfinir les normes de l'entretien des terrains	18
Soutenir la renaturalisation	18
Programme de soutien aux initiatives de renaturalisation	18
Programmes d'éducation et de sensibilisation à la renaturalisation	18
Renaturalisation des espaces urbains en bordure de cours d'eau.....	19
Mobilisation citoyenne structurée	19
Agriculture de proximité	20
Jardins comestibles	20
Agriculture sur les toits	20
Micro-fermes locales	21
Éducation en agriculture urbaine	21
Conclusion : Une mobilisation collective de tous les acteurs de la ville	22
Annexe A – Schéma de développement de la mobilité durable	23

Mobilité durable

Favoriser un transport durable en renforçant les infrastructures, en encourageant les modes de transport actifs et partagés, tout en aménageant intelligemment les espaces urbains

Dans un contexte de transition écologique et d'urbanisme responsable, la mobilité durable doit être un pilier central du développement de Sherbrooke. La ville fait face



à de nombreux défis en matière de transport, que ce soit l'augmentation de la congestion automobile, les lacunes dans le réseau de transport en commun ou le besoin urgent de favoriser des modes de déplacement actifs et écoresponsables. Afin de répondre à ces enjeux, nous proposons plusieurs mesures concrètes.

Source: National Association of City Transportation Officials - <https://nacto.org/>

Promouvoir l'autopartage et le transport collectif

Pour réduire le nombre de voitures individuelles en ville, il est essentiel de favoriser et d'optimiser les alternatives qui permettront l'autopartage et le covoiturage. Des services tels que Communauto ou Locomotion devraient être intégrés de façon plus stratégique au réseau de transport de Sherbrooke, avec un soutien accru de la municipalité et des incitatifs pour les citoyens.

Étendre et renforcer le transport en commun

L'une des premières étapes pour améliorer la mobilité durable à Sherbrooke est d'augmenter les fréquences du transport en commun sur les principales artères, tout en optimisant l'offre dans les zones moins denses. Le recours à des minibus sur les artères secondaires permettrait d'accroître la qualité du service et de réduire les temps d'attente pour les usagers. Il est nécessaire d'évaluer la situation actuelle, notamment dans des lieux comme le centre Julien-Ducharme, où le manque de service en fin de journée empêche les citoyens de participer aux activités proposées.

Afin de desservir efficacement les zones à plus faible densité, nous préconisons la mise en place de systèmes flexibles tels que le flexi-bus ou des initiatives de covoiturage. Ces solutions assureraient une meilleure accessibilité pour tous les citoyens, peu importe leur localisation, tout en réduisant l'empreinte carbone.

Améliorer l'infrastructure pour favoriser la mobilité durable

Création de zones de transition plurimodales

Dans le but de réduire la pression du transport sur les voies de circulation urbaines et d'améliorer ainsi la qualité de l'air et de vie en ville, nous recommandons la création de zones de transition intra- et interurbaines qui offrent aux utilisateurs en transit des alternatives de mobilité durable. Ces zones proposent une desserte en transport en commun, des liens directs avec le réseau cyclable utilitaire, des stations de vélos en libre-service, des stationnements réservés et des points de rendez-vous pour le covoiturage. Elles sont situées à des points stratégiques de la ville ([voir Annexe A](#)).

Fluidifier le transport par bus

Un autre enjeu majeur concerne le manque de fiabilité et la lenteur des trajets d'autobus, souvent due à la congestion automobile. Pour pallier ce problème, nous recommandons la création de voies réservées aux autobus, ce qui permettrait d'améliorer leur ponctualité et d'encourager les usagers à opter pour ce mode de



Source: National Association of City Transportation Officials - <https://nacto.org/>

transport. En outre, l'installation de systèmes de priorisation aux feux de circulation pour les bus – tels que les feux blancs déjà mis en place à Québec, ou à Montréal – permettrait de réduire les temps d'attente, offrant ainsi un service plus rapide et plus fiable. Ces mesures contribueraient également à réduire le stress lié aux trajets domicile-travail, encourageant ainsi un mode de vie plus serein.

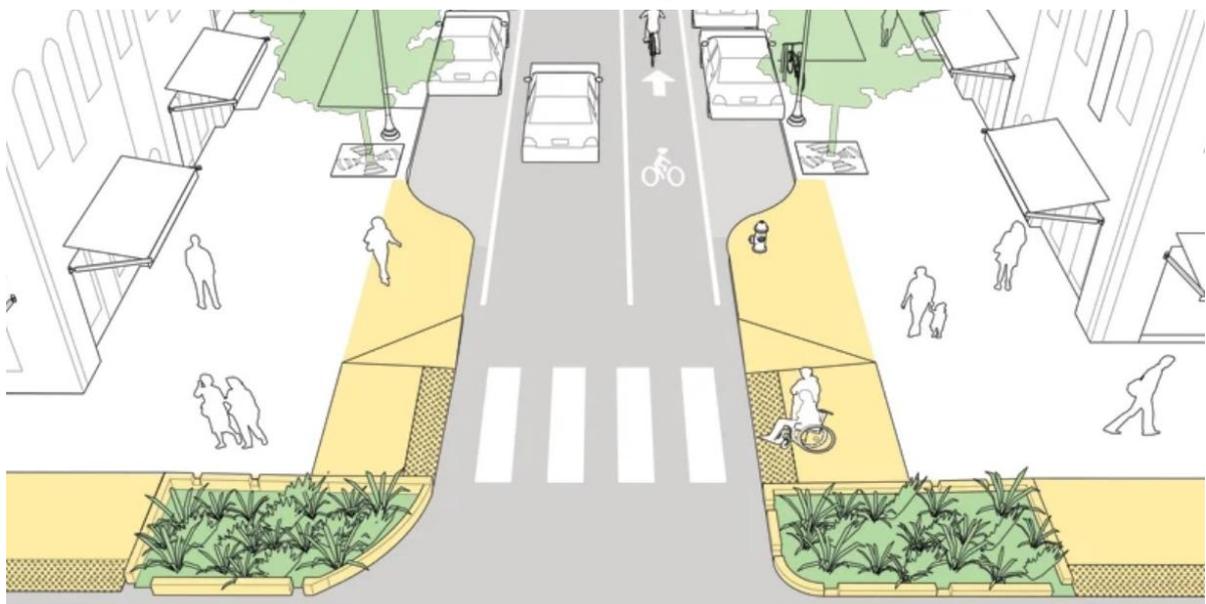
Transports actifs accessibles, efficaces et sécuritaires

Le développement des voies cyclables à Sherbrooke doit également être accéléré et leur interconnexion améliorée. Nous proposons aussi la création d'une piste de type REV (Réseau Express Vélo) traversant Sherbrooke d'ouest en est, une infrastructure balisée qui offrirait une option sécuritaire et agréable pour les cyclistes urbains. ([voir Annexe A](#))

L'ajout de programmes tels que des vélos communautaires de type BIXI, couplés à des services d'autobus accessibles avec la même passe, serait une initiative bienvenue pour encourager la population à combiner plusieurs moyens de transport durables.

Nous recommandons des actions concrètes pour améliorer l'expérience des piétons et des cyclistes en milieu urbain. Cela inclut l'installation de feux piétons et cyclistes automatiques aux intersections les plus fréquentées, la création d'îlots de fraîcheur dans les trajets pour garantir un parcours plus agréable, ainsi que l'aménagement de rues piétonnes tout au long de l'année, à l'image de la rue Wellington.

Vers un aménagement urbain intelligent



Source: National Association of City Transportation Officials - <https://nacto.org/>

Pour qu'une ville redevienne un endroit pour les « humains », elle doit s'assurer que son développement reflète cette priorité. Lorsqu'on pense qu'au moins 40% de l'espace urbain est réservé à l'auto, on se dit qu'il serait temps de se tourner vers un aménagement intelligent qui permet à tous les usagers de circuler efficacement et sécuritairement.

Des rues bien pensées

Nous soulignons l'importance d'adapter l'aménagement des rues pour favoriser un ralentissement naturel de la circulation, notamment par des avancées de trottoir (neckdown) dans les rues et aux intersections avec des terre-pleins de rétention végétalisés (voir page 14). Ces aménagements, en plus de ralentir la circulation, améliorent la gestion des eaux de pluie et augmentent la présence d'arbres en ville, contribuant ainsi à la qualité de vie et à la résilience climatique.



RESIDENTIAL RIBBON SIDEWALK

Ribbon sidewalks are common in most residential areas. Design the pedestrian through zone to be roughly equal to the planted area, using pervious strips where applicable to help manage stormwater.

Source: National Association of City Transportation Officials - <https://nacto.org/>

Aussi, en favorisant une gestion intégrée des eaux pluviales (voir page 16), les bouches d'égouts en bordure de rues, qui posent un réel enjeu de sécurité pour cyclistes et piétons, ne seront plus nécessaires.

Nous proposons aussi de revoir les normes de largeur des rues. La largeur des rues en zone résidentielle a une incidence directe sur la vitesse des automobilistes. Un aménagement qui favorise la mixité des modes de transport en intégrant arbres et végétation pour créer des espaces de circulation résidentielle dynamiques et sécuritaires.

Viser la disparition du service au volant

Le service au volant, qui a vu le jour à une époque où les problèmes de congestion et les défis écologiques étaient presque absents, représente aujourd'hui un exemple clair de gaspillage d'espace et de contradiction idéologique à l'instar des enjeux urbains actuels. Nous proposons que la Ville se dote d'un plan pour éliminer le service au volant. Ce modèle, bien que pratique pour les consommateurs, contribue à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, au congestionnement des zones urbaines, à l'isolement, la sédentarisation, et à la réduction de la qualité de vie en milieu urbain.

En 2018, 27 municipalités à travers le Canada avaient déjà pris des mesures pour interdire le service au volant, en reconnaissance des impacts environnementaux et sociaux qu'il engendre. Une telle initiative à Sherbrooke pourrait réduire les émissions

liées aux voitures en mode ralenti et encourager des habitudes de consommation plus durables.



Les services au volant requièrent davantage d'espace, encouragent la sédentarité et contribuent à la pollution et aux gaz à effet de serre

L'implantation d'une taxe sur ce service pourrait également servir à financer des projets écoresponsables, comme l'amélioration du réseau de transport actif ou la création d'espaces verts en ville. Une telle mesure permettrait de réorienter les habitudes de consommation vers des solutions plus respectueuses de l'environnement et d'encourager la transition écologique de la ville.

Développement responsable et logement abordable

Favoriser la croissance des logements collectifs, promouvoir les fiducies communautaires, encadrer les stationnements pavés, et encourager des constructions en harmonie avec le terrain

Le développement urbain durable ne peut être dissocié des questions liées à l'accessibilité des logements et à l'impact environnemental des constructions. À Sherbrooke, il est essentiel de repenser l'approche traditionnelle en matière de développement immobilier pour favoriser une croissance équilibrée, respectueuse de l'environnement et accessible à tous.

Logement abordable

Croissance des logements collectifs

Actuellement, les logements sociaux ne représentent que 4% du parc résidentiel de la Ville à Sherbrooke, une proportion nettement insuffisante face aux besoins de la population. Nous proposons de viser une croissance de 20% dans ce secteur, afin de stabiliser, voire de réduire, les prix du marché de l'habitation. Cette croissance permettrait de répondre à la demande croissante de logements abordables tout en offrant des solutions durables et adaptées aux besoins des citoyens.

Fiducie communautaire

Pour pallier la spéculation immobilière, il est crucial d'encourager la création d'une fiducie communautaire sous forme d'OBNL. Cette fiducie pourrait acquérir des terrains pour les retirer du marché spéculatif et les rendre accessibles à des projets de logements abordables. Une telle initiative garantirait une meilleure stabilité du marché immobilier à Sherbrooke tout en favorisant l'accès à des habitations de qualité pour un plus grand nombre de citoyens.

Favoriser le zonage mixte et l'optimisation de l'espace

La richesse d'un centre-ville vient du fait qu'on ait pu, par le passé, optimiser l'espace avec des constructions qui permettaient de se loger et de subvenir à ses besoins (se nourrir, se vêtir, se divertir, etc) dans un même lieu.

Les édifices à logements avec commerces au rez-de-chaussé semblent avoir disparu des plans de développement alors qu'on a vu s'étaler des zones à vocation unique (commerciales, résidentielles à faible densité et industrielles) à une vitesse folle au cours des dernières décennies. Outre la naissance de la culture de la voiture, les effets de ce cloisonnement urbain se répercutent sur la cohésion, la résilience et la vitalité des communautés et sur les milieux naturels. Encore aujourd'hui, nous assistons à la disparition d'écosystèmes au profit de zones commerciales et résidentielles qui ne reflètent en rien l'urgent besoin d'optimiser l'espace et de réduire les déplacements en voiture.



Nouveau développement commercial - prolongement du boulevard Portland - utilisation inefficace de l'espace et absence de milieu de vie

Nous recommandons que le nouveau plan d'urbanisme privilégie le développement mixte en hauteur. Les voies de circulation doivent permettre une circulation plurimodale sécuritaire. L'espace de stationnement doit occuper une portion minimale du terrain en privilégiant les stationnements souterrains et à étages.

Constructions en harmonie avec la nature

Limiter la modification du terrain

La richesse de l'architecture urbaine repose en partie sur l'adaptation des résidences et des bâtiments aux caractéristiques du terrain. Il est essentiel de rejeter les modèles de construction uniformes qui nécessitent un nivellement excessif du sol, avec des excavations et des dynamitages intensifs, ainsi qu'un déboisement systématique. Nous préconisons plutôt la création d'architectures qui s'harmonisent avec la nature, épousant les reliefs et les spécificités naturelles des terrains.

De plus, pour tout projet de multi logements, nous proposons qu'un pourcentage obligatoire soit réservé à l'accès à la nature pour les habitants. Cela pourrait se traduire par la création de jardins communautaires, de toits verts ou d'espaces verts partagés au sein des complexes résidentiels, tout en limitant l'espace-terrain alloué au stationnement.

Renforcer la réglementation des nouvelles stations-service

Dans une perspective à moyen et long terme, il est crucial que notre société s'éloigne de sa dépendance aux énergies fossiles pour nos déplacements. Dans ce

contexte, il paraît illogique d'accorder de nouveaux permis d'exploitation pour des stations-service sur notre territoire. De plus, la fermeture d'une station pour permettre l'ouverture de nouvelles installations à proximité entraîne des problèmes de décontamination qui ne seront pas pris en charge par l'ancien exploitant.

Nous recommandons l'instauration de règles strictes pour garantir que tout promoteur de projets à risque environnemental soit tenu responsable et prenne en charge les frais de décontamination en amont. Nous demandons également que l'octroi de permis d'exploitation soit examiné dans une optique de réduction de la dépendance aux énergies fossiles, plutôt que de répondre à des besoins immédiats.

Patrimoine arboré

Viser la certification « Villes du monde amies des arbres », préserver les arbres existants, reboiser les milieux générateurs d'îlots de chaleur, encourager les initiatives communautaires et éducatives, renforcer la gestion municipale.



Dans un contexte de réchauffement climatique et de perte de biodiversité, la préservation et la promotion du couvert végétal doivent être au cœur des politiques municipales. À Sherbrooke, les arbres sont des alliés incontournables pour améliorer la qualité de vie des citoyens, réguler la température et embellir nos

espaces urbains. Une politique ambitieuse et proactive en matière d'arbres est donc essentielle.

Certification « Villes du monde amies des arbres »

Nous recommandons que la Ville, de par les mesures proposées dans ce mémoire, ainsi que les principes mis en place dans l'élaboration de sa politique de l'arbre, vise l'obtention de la certification "Villes du monde amies des arbres"¹. Cette certification, déjà détenue par 15 villes au Canada, repose sur cinq critères :

1. Prendre soin des arbres ;
2. Mettre en place des lois qui les protègent ;
3. Réaliser un inventaire du patrimoine arboré ;
4. Allouer un budget spécifique à la gestion des arbres ;
5. Organiser des événements tels que la fête de l'arbre.

Devenir la première ville au Québec à obtenir cette certification serait un signal fort de notre engagement envers l'environnement et notre responsabilisation face aux générations futures.

¹ En anglais Tree Cities of the World (<https://treecitiesoftheworld.org/>)

Foresterie urbaine 3-30-300

Pour une foresterie urbaine efficace, nous proposons d'adopter au minimum la règle du 3-30-300².

Celle-ci implique que :

- Chaque citoyen devrait pouvoir voir au moins trois arbres de chez lui ;
- Les quartiers devraient avoir un indice de canopée minimal de 30% ;
- Les habitants devraient être à moins de 300 mètres d'un espace vert.

Cette approche contribue non seulement à la beauté du paysage urbain, mais également à la réduction des îlots de chaleur, à l'amélioration de la qualité de l'air, et au bien-être mental des résidents. Il est d'ailleurs prouvé que le refroidissement apporté par les arbres est encore plus efficace lorsque l'indice de canopée atteint 40% ou plus.

Préservation des arbres

Afin de minimiser les pertes d'arbres matures lors de travaux d'excavation, nous recommandons l'utilisation de techniques modernes de transplantation, notamment à l'aide de machines à transplanter montées sur des camions. Cela permettra de conserver les arbres les plus précieux, tout en réalisant les projets d'infrastructure nécessaires au développement de la ville.

Évaluer la valeur des arbres existants

Nous recommandons de renforcer la protection des arbres existants en obligeant les promoteurs immobiliers ou constructeurs à rembourser la valeur monétaire réelle de tous les arbres supprimés ou endommagés lors des travaux. Cette valeur serait évaluée avant les travaux par un expert, et l'argent récolté serait utilisé pour replanter de nouveaux arbres. En outre, les propriétaires seraient obligés de composer avec les arbres en place, plutôt que de les abattre systématiquement pour faciliter les constructions.

Service d'arboriculture municipal

Nous proposons la création d'un service d'arboriculture municipal, chargé de protéger et de suivre l'état de santé des arbres. Ce service aurait pour mission de réguler les permis d'abattage, en veillant à ce qu'une évaluation de la santé des arbres soit réalisée avant toute décision. Il s'assurerait également de la gestion de la pépinière municipale pour encourager la diversité des espèces plantées dans la ville.

² Source : Cecil Konijnendijk, 2021, Biophilic Cities Journal

https://static1.squarespace.com/static/5bbd32d6e6669016a6af7e2/t/6101ce2b17dc51553827d644/1627508274716/330300+Rule+Preprint_7-29-21.pdf

Enfouissement du réseau filaire

Les intempéries extrêmes de plus en plus fréquentes et la période de croissance prolongée des arbres représentent un véritable défi pour la gestion et l'entretien du réseau électrique urbain, dont les coûts augmentent chaque année. Principalement situé hors-sol, ce réseau constitue un obstacle majeur au reverdissement des espaces urbains.

Nous recommandons que les nouveaux développements soient obligatoirement desservis pour un réseau filaire sous-terrain. Nous recommandons aussi que la Ville entreprenne des travaux d'enfouissement du réseau existant, en priorisant les zones à faible canopée.

Reforestation urbaine

La reforestation urbaine est essentielle pour améliorer la qualité de vie en ville. Elle contribue à réduire la pollution de l'air, à atténuer les effets des îlots de chaleur et à favoriser la biodiversité. De plus, des espaces verts bien aménagés offrent des lieux de détente et de rencontre pour les citoyens, renforçant ainsi le lien social. En intégrant davantage d'arbres et de plantes, nous créons des villes plus résilientes et durables.

Canopée obligatoire en bordure des voies de circulation



Compte tenu de la chaleur extrême générée par les voies de circulation exposées au plein soleil, il est impératif d'assurer une couverture ombragée végétale.

Nous proposons que les devantures des habitations, des commerces, des institutions et des industries soient systématiquement garnies d'arbres à grand déploiement, situés à moins d'un mètre des voies de circulation.

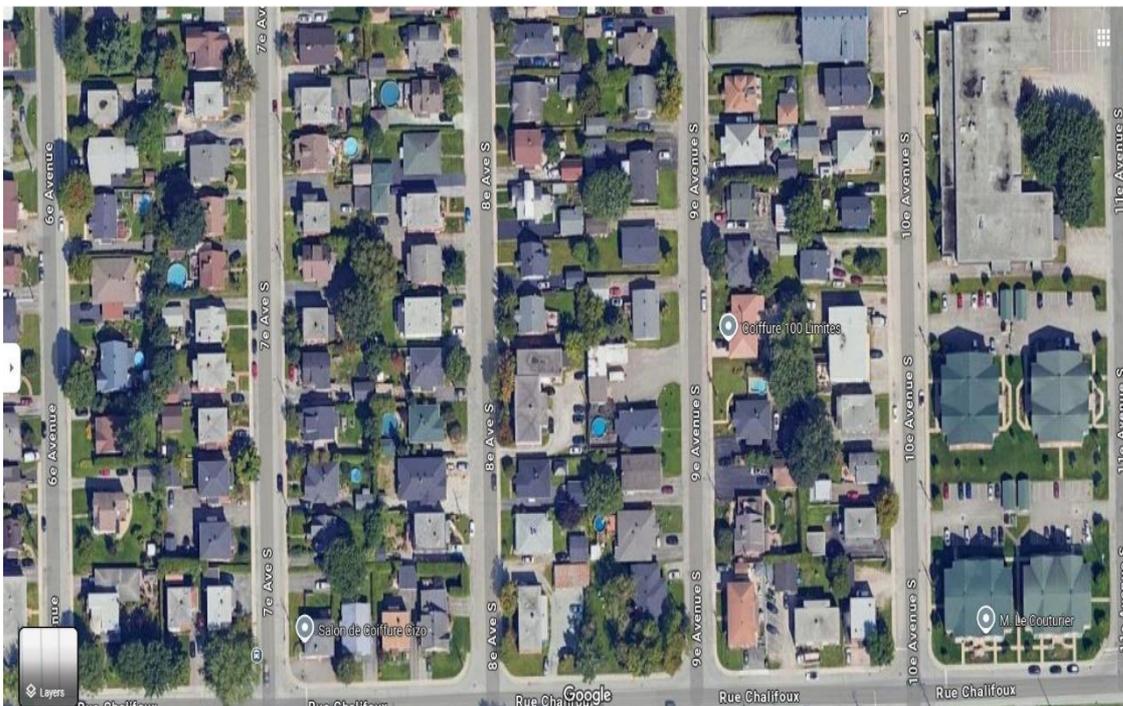
Création de micro-forêts et protection du patrimoine arboré

Nous proposons de créer des micro-forêts en collaboration avec les écoles et les entreprises locales. Ces projets auraient un impact environnemental et éducatif fort, sensibilisant les jeunes générations à l'importance de la biodiversité et de la protection des écosystèmes urbains.

Par ailleurs, la mise en place d'une base de données recensant le patrimoine arboré permettrait de cartographier³ et d'assurer la traçabilité des arbres dans toute la ville. Avant tout abattage, les raisons devraient être affichées publiquement sur le site de la ville, garantissant ainsi une transparence accrue et la protection des arbres remarquables.

Prioriser les quartiers défavorisés

Les quartiers défavorisés souffrent souvent d'un manque de végétation, ce qui aggrave les inégalités face aux effets du réchauffement. Nous proposons de prioriser ces quartiers dans le cadre de la plantation d'arbres, afin de créer des espaces plus verts et de renforcer la justice climatique et sociale.



Quartier dans l'Est de Sherbrooke. Devantures souvent dépourvus d'arbres, arbres taillés drastiquement, absence d'espaces naturels. Largeur des rue favorisant la circulation automobile en zone résidentielle.

³ Voici un exemple de carte interactive de suivi de la forêt urbaine de la chaire de recherche à l'UQAM (<https://paqlab.uqam.ca/placette.php>)

Initiatives communautaires et éducatives

Pour sensibiliser la population et impliquer les citoyens dans la préservation de notre patrimoine arboré, plusieurs initiatives peuvent être mises en place :

- Créer une **journée de l'arbre** à Sherbrooke, en partenariat avec Arbres Canada, afin de célébrer et promouvoir la plantation d'arbres;
- Développer **des programmes de soutien** pour les OBNL qui initient des projets de reboisement et de reverdissement;
- Créer une **pépinière municipale**, comme le projet IDENT-cité à Ahuntsic-Cartierville, qui cultiverait des espèces d'arbres adaptées aux environnements urbains. Une telle pépinière pourrait également servir de centre de recherche en partenariat avec les universités locales;
- Implanter **un arboretum** sur un grand terrain public, en s'inspirant du modèle de Salaberry-de-Valleyfield. Cet espace permettrait aux citoyens de découvrir des espèces rares, d'étudier leur adaptation aux changements climatiques, et de préserver des variétés d'arbres présentes avant la colonisation.

Revégétalisation et écologie participative

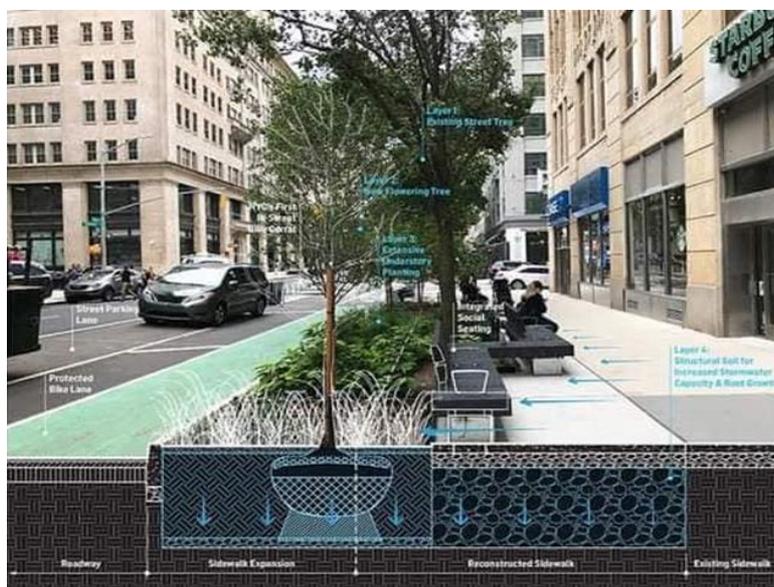
Renaturaliser les espaces urbains en revégétalisant les berges, les pelouses et les surfaces imperméables, tout en adoptant une gestion durable des eaux pluviales et en structurant la mobilisation citoyenne

La renaturalisation des espaces urbains est une approche clé pour améliorer la résilience écologique des villes, en réduisant les risques liés aux changements climatiques et en favorisant la biodiversité. À Sherbrooke, la renaturalisation représente une opportunité de transformer nos milieux de vie tout en préservant nos ressources naturelles, notamment en impliquant les citoyens dans ce processus.

Repenser l'aménagement des sols imperméables

Les espaces bétonnés ou asphaltés en ville créent des îlots de chaleur, diminuent la qualité de l'air et de la biodiversité et sont les principaux responsables du ruissellement excessif et d'inondations subites lors d'épisodes de pluies diluviennes, de plus en plus fréquentes.

De plus, les racines des plantes joueraient un rôle crucial en filtrant les eaux de ruissellement contaminées avant qu'elles ne se déversent dans les égouts.



Réduire les surfaces de béton au profit de zones végétales absorbantes et filtrantes

Gestion intégrée des eaux pluviales

La gestion des eaux pluviales est un enjeu majeur dans une ville comme Sherbrooke, où les pluies diluviennes sont et seront de plus en plus fréquentes. Nous proposons de mettre en place des systèmes de gestion intégrée tels que des jardins de pluie et des bassins de rétention. Ces aménagements permettraient de capturer et de filtrer les eaux pluviales avant qu'elles ne rejoignent les égouts, réduisant ainsi la pollution des cours d'eau.



Un jardin d'eau reçoit, retient et filtre les eaux de ruissellement sur les voies de circulation

Des bassins d'épuration des eaux de ruissellement peuvent également être créés pour traiter les eaux avant qu'elles ne se déversent dans la rivière Saint-François. Par exemple, le site près de l'ancien pont des Grandes-Fourches pourrait accueillir un bassin de rétention afin d'éviter des refoulements ou des déversements d'eaux usées similaires à ceux qui ont déjà eu lieu.

Balises quant aux stationnements pavés

L'asphaltage excessif des surfaces urbaines, notamment les stationnements, contribue significativement aux îlots de chaleur et limite l'infiltration naturelle des eaux de pluie.

Ainsi, nous proposons que toute surface asphaltée ou bétonnée soit couverte d'un déploiement végétal à un minimum de 50%. Cette mesure permettra non seulement de réguler les températures locales, mais aussi de créer des espaces plus agréables et durables pour les usagers.



Surface perméable - dalles de béton alvéolées

Nous recommandons aussi que la Ville offre des incitatifs à l'aménagement d'espaces de stationnement à surface poreuse

Redéfinir les normes de l'entretien des terrains

Enfin, il est temps de redéfinir la notion d'entretien des terrains à Sherbrooke. L'entretien ne devrait plus signifier des pelouses taillées basses, uniformes et sans mauvaises herbes, et des arbustes taillés en boules parfaites mais plutôt des espaces où le laisser-aller est encouragé, avec seulement des passages taillés et entretenus pour la circulation. En modifiant les mentalités sur ce qui constitue un "terrain propre bien entretenu", nous pourrions créer des espaces plus propices à la tranquillité, à l'air frais, et à la biodiversité tout en réduisant l'empreinte écologique liée à l'entretien des terrains public et privés.



Soutenir la renaturalisation

Programme de soutien aux initiatives de renaturalisation

Nous proposons que la Ville mette en place un programme de soutien aux OBNL porteurs d'initiatives de renaturalisation des espaces gazonnés publics et privés. Ces initiatives permettraient de revégétaliser les pelouses avec des végétaux indigènes, favorisant ainsi la connectivité floristique pour la faune tout en offrant de l'ombre et des habitats.

En intégrant des végétaux fruitiers et des plantes herbacées comestibles, les citoyens pourraient eux aussi bénéficier des bienfaits de ces transformations, tout comme la faune locale. L'objectif serait de viser une proportion minimale de 30% de plantes indigènes dans ces espaces, le reste étant réservé à la pelouse.

Programmes d'éducation et de sensibilisation à la renaturalisation

Nous proposons que des programmes d'éducation et de sensibilisation à la renaturalisation des terrains résidentiels soient mis en place afin de promouvoir ces pratiques auprès des propriétaires individuels. Ce programme pourrait s'inspirer des efforts déjà en place à Sherbrooke, comme les sites de pelouses sans tonte, et permettre d'augmenter la couverture végétale tout en réduisant les coûts d'entretien.

Enfin, nous proposons l'interdiction stricte des pesticides à des fins esthétiques dans les pelouses résidentielles. Des villes comme Montréal, Toronto, et San Francisco ont déjà légiféré en ce sens, et Sherbrooke pourrait s'inspirer de ces exemples pour protéger la biodiversité et la santé publique.

Renaturation des espaces urbains en bordure de cours d'eau

L'une des initiatives les plus efficaces pour protéger les cours d'eau consiste à redonner aux rivières leur espace naturel. Les berges doivent être revégétalisées avec des plantes indigènes, qui stabilisent les sols et absorbent les excès d'eau, réduisant ainsi les risques d'érosion et d'inondation.

Depuis 2007, la ville de Sherbrooke collabore avec Action Saint-François dans ces efforts. À ce jour, plus de 55 000 arbres ont été plantés le long des berges, contribuant à la protection des cours d'eau et à la biodiversité locale. Cette implication active de la ville doit être maintenue et renforcée pour continuer de préserver notre patrimoine naturel.

Les berges des terrains privés situés en bordure de cours d'eau doivent également être protégées. Il est essentiel d'encourager les riverains à revégétaliser leurs berges en offrant un programme d'aide financière. Ce type de programme a déjà été mis en place par des villes comme Magog, où une partie des coûts de revégétalisation est couverte par des fonds municipaux. Une telle initiative à Sherbrooke pourrait contribuer à la santé de nos cours d'eau tout en améliorant la résistance des sols contre l'érosion.

Mobilisation citoyenne structurée

Un des piliers de la renaturation réside dans la mobilisation citoyenne. Pour transformer Sherbrooke, il est nécessaire d'impliquer activement ses habitants. Nous proposons de structurer cette mobilisation en collaboration avec des organismes environnementaux comme Action Saint-François, et de fournir les ressources nécessaires pour que chaque citoyen puisse contribuer à la renaturation de la ville.

La création de micro-forêts dans les écoles et les entreprises, par exemple, serait un moyen concret d'engager la communauté tout en favorisant la biodiversité.

Agriculture de proximité

Promouvoir l'agriculture urbaine à travers des toits végétalisés, des micro-fermes locales, des jardins comestibles, tout en renforçant l'éducation à l'agriculture urbaine et en repensant l'entretien des espaces verts

Face aux défis climatiques et à l'importance croissante de l'autonomie alimentaire, l'agriculture de proximité s'impose comme une solution essentielle pour Sherbrooke. La ville a déjà montré son engagement avec des initiatives comme le plan Nature et ses efforts pour verdir les espaces urbains. Il est désormais temps de passer à la vitesse supérieure en intégrant l'agriculture dans les toits, les parcs et les terrains disponibles.

Jardins comestibles

La création de jardins comestibles dans les parcs et les espaces verts publics



Le jardin solidaire le Coureur au Parc de la Saint-François contribue à la résilience alimentaire et la dynamisation du quartier.

est une autre manière de rapprocher les citoyens de leur alimentation. Ces espaces, où les plantes cultivées sont accessibles à tous, pourraient jouer un rôle important dans la promotion de la sécurité alimentaire et l'éducation écologique des habitants. Nous préconisons de développer davantage de programmes permettant à

chaque quartier d'avoir accès à des zones dédiées à la culture de plantes comestibles, tout en favorisant la participation citoyenne à leur entretien.

Agriculture sur les toits

L'intégration des toits verts et des serres dans l'architecture urbaine représente une opportunité formidable pour transformer les villes en espaces productifs et durables. À Sherbrooke, il est essentiel de favoriser l'agriculture urbaine sur les toits, non seulement à travers des serres sur les toits, mais aussi des toits potagers, offrant ainsi des espaces pour la culture de plantes comestibles.

Nous recommandons de mettre en place des incitatifs fiscaux comme des crédits de taxes pour encourager les propriétaires de bâtiments à convertir leurs toits en espaces verts. Sherbrooke pourrait s'inspirer d'initiatives existantes dans d'autres villes pour créer un cadre propice à l'agriculture urbaine, en intégrant des toits potagers dans les bâtiments existants et en offrant des exonérations fiscales pour les entreprises agricoles biologiques.

Micro-fermes locales

Afin de soutenir les pratiques agricoles à plus grande échelle, nous proposons que la ville de Sherbrooke achète des terres agricoles pour les convertir en micro-fermes locales. Ces fermes, réparties sur de petites parcelles, permettraient d'encourager la production alimentaire locale tout en préservant les terres agricoles de l'urbanisation. Le morcellement des terres à des fins agricoles, associé à des exemptions de taxes pour les entreprises agricoles biologiques, garantirait une agriculture durable et locale.

Un exemple inspirant de cette démarche est la municipalité de Saint-Camille, qui a su innover en matière d'agriculture locale en achetant des terres pour les préserver et les mettre à disposition de petits agriculteurs.

Éducation en agriculture urbaine

La formation et l'éducation sont des piliers pour le succès de l'agriculture urbaine. Nous proposons la création d'un programme municipal d'éducation gratuit qui offrirait aux citoyens les compétences nécessaires pour cultiver leurs propres aliments en ville. Ce programme pourrait être développé en partenariat avec des experts locaux et des universités pour offrir des formations sur les techniques d'agriculture urbaine, du compostage à la permaculture, et serait accessible à tous les citoyens désireux de contribuer à cette transformation écologique.

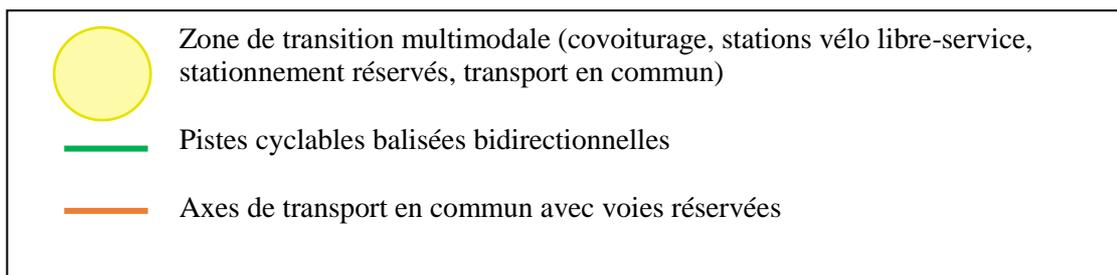
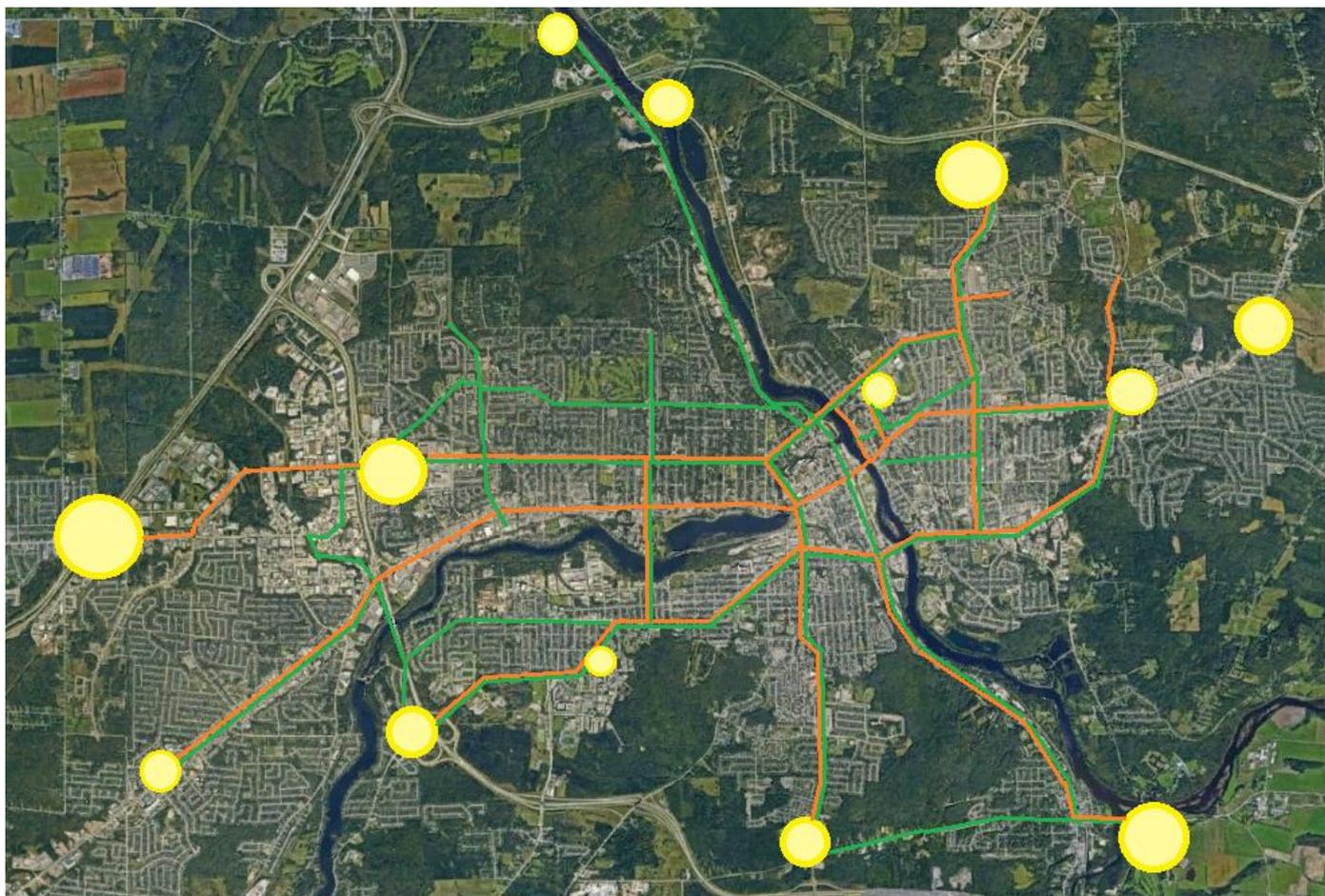
Conclusion : Une mobilisation collective de tous les acteurs de la ville

Le défi que représente l'adaptation aux changements climatiques et la transition vers un modèle de développement urbain plus durable est immense, mais il est également porteur d'innombrables opportunités. À travers ce mémoire, nous avons mis en avant des propositions concrètes pour Sherbrooke, visant à améliorer la qualité de vie de ses citoyens, à préserver ses ressources naturelles et à renforcer son rôle de leader en matière d'écologie urbaine.

En adoptant des pratiques avant-gardistes en matière de mobilité, de développement urbain, de gestion du patrimoine arboré, de renaturalisation des espaces urbains et d'agriculture de proximité, Sherbrooke peut tracer la voie vers une ville résiliente, en harmonie avec son environnement naturel. Le succès de cette transition dépendra toutefois de la mobilisation collective de tous les acteurs de la ville : élus, citoyens, entreprises et institutions.

C'est en favorisant l'implication citoyenne, en investissant dans des solutions innovantes et en adoptant des politiques publiques audacieuses que Sherbrooke pourra affronter avec succès les défis environnementaux de demain, tout en devenant un modèle de ville durable pour les autres municipalités du Québec et d'ailleurs.

Annexe A – Schéma de développement de la mobilité durable



MÉMOIRE SUR LE FUTUR PLAN D'URBANISME



Présenté à la Ville de Sherbrooke

Par le Cégep de Sherbrooke

Le 25 septembre 2024

Sherbrooke, le 25 septembre 2024

Dans le cadre de l'élaboration de son plan d'urbanisme, la Ville de Sherbrooke a lancé un appel aux groupes et à la population afin de soumettre leurs commentaires sur les orientations préliminaires et les enjeux du territoire. Le Cégep de Sherbrooke dépose ainsi un mémoire, reflétant sa position en tant qu'acteur unique dans la ville. En effet, le Cégep, une communauté rassemblant près de 6 000 personnes étudiantes et 1 000 membres du personnel, est un établissement d'éducation incontournable ayant une portée régionale et participant à la réputation de « ville étudiante » dynamique de Sherbrooke.

En plus de son engagement à former des étudiantes et étudiants compétents et de sa volonté d'enrichir la société d'une relève autonome, responsable et engagée, le Cégep participe également à l'essor de la région et contribue à la vitalité de ses organismes et entreprises. Ces rôles multiples sont étroitement liés aux différentes fonctions du territoire qui seront encadrées par le plan d'urbanisme, notamment :

I. Le réseau de mobilité

Permettre à notre communauté de se déplacer efficacement, sécuritairement et sobrement (avec une faible empreinte environnementale).

II. Le logement

Créer des options de logements abordables pour favoriser la réussite étudiante tout en favorisant une mixité sociale.

III. Les milieux de vie complets et sécuritaires

Offrir un milieu de vie donnant accès à un large éventail d'activités et d'usages à distance de marche du Cégep.

IV. Les parcs et espaces verts

Maintenir un accès à des espaces publics de proximité ayant une vocation complémentaire au Cégep (parcs urbains, plateaux sportifs, espaces verts municipaux).

Les sections suivantes précisent les priorités du Cégep de Sherbrooke en lien avec ces 4 fonctions en les liant à différentes orientations préliminaires du plan d'urbanisme.

I. LE RÉSEAU DE MOBILITÉ

Permettre à notre communauté de se déplacer efficacement, sécuritairement et sobrement (avec une faible empreinte environnementale).

Au Cégep de Sherbrooke, la réduction des gaz à effet de serre passe nécessairement par des changements d'habitudes pour les déplacements domicile-travail-études, en particulier par un transfert modal de l'auto solo vers d'autres modes de transport. En effet, environ 85 % des émissions liées aux activités du Cégep proviennent des déplacements pendulaires et à nouveau 85 % de ces émissions proviennent de l'utilisation de l'auto solo.

Le Cégep, avec l'aide de ses partenaires, s'est appliqué depuis une quinzaine d'années à déployer graduellement plusieurs de ces mesures : terminus d'autobus où convergent un grand nombre de lignes en face du campus, passe universelle d'autobus pour la communauté étudiante, programme employeur STS pour les membres du personnel, construction de nombreux abris à vélos sécurisés près des portes, dispositions de supports à vélos partout sur le campus, rabais aux équipes étudiantes de covoiturage, etc.

Quelques données sur les habitudes de déplacement des membres de la communauté étudiante du Cégep :

- Ils utilisent en moyenne **1,5 moyen** de transport parmi ceux-ci¹ :
 - 51,8 % utilisent la marche à pied comme mode de transport.
 - 37,8 % utilisent l'autobus comme mode de transport.
 - 3,61 % utilisent la bicyclette ou la trottinette comme mode de transport.
 - 49,2 % utilisent la voiture ou la moto comme mode de transport.
 - 91 % indiquent mettre moins de 30 minutes pour se rendre au Cégep (55,8 % en moins de 15 minutes).

¹ Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant, 20 juin 2024, *Le logement étudiant à Sherbrooke*, p.18

Les résultats de notre sondage annuel sur la mobilité au Cégep indiquent clairement que des mesures structurelles sont indispensables pour favoriser les transports alternatifs, notamment :

- ✓ ***Des autobus rapides et fréquents.***
- ✓ ***Un réseau de transport actif et sécuritaire.***

Recommandations émises par le Cégep de Sherbrooke

- 1. Créer des pôles de mobilité durable, permettant notamment aux personnes dont les déplacements pendulaires dépassent les frontières de la ville de faire un transfert modal efficace et rapide.**
- 2. Repenser les boulevards urbains multivoies et les transformer en axes de mobilités sensés et sécuritaires.**
- 3. Maintenir le partenariat Cégep - Ville de Sherbrooke, pour l'utilisation des stationnements du Plateau Sylvie-Daigle afin d'optimiser l'usage de ces espaces minéralisés pour répondre aux besoins de la communauté collégiale.**
- 4. Revoir l'offre de stationnement sur les voies publiques afin de limiter les conflits d'usage et assurer la sécurité des usagères et usagers du transport actif.**
- 5. Démarrer une transition en profondeur permettant une reconfiguration des axes de mobilité favorisant dorénavant le transport alternatif à l'auto solo.**

II. LE LOGEMENT

Créer des options de logements abordables pour favoriser la réussite étudiante tout en favorisant une mixité sociale.

D'entrée de jeu, il importe de mentionner que le Cégep de Sherbrooke est un établissement d'enseignement de portée régionale qui accueille une majorité de personnes provenant de l'extérieur de Sherbrooke. Incidemment, le Cégep est particulièrement préoccupé par la crise du logement qui sévit dans la région de l'Estrie avec un taux d'inoccupation se situant à 1,3 %². Nous y voyons un frein important à l'accessibilité aux études tant par la pénurie de logements que par l'augmentation significative du prix des loyers. Le manque de logement deviendra un facteur limitatif empêchant le Cégep de répondre à la demande étudiante. De plus, l'augmentation du coût des loyers pourrait compromettre la réussite académique des étudiantes et étudiants en les obligeant à revoir leur projet scolaire ou à travailler davantage pour se loger.

La résidence étudiante du Cégep de Sherbrooke compte 221 chambres individuelles de 2,44 m sur 2,74 m (8 pi sur 9 pi). Le coût mensuel pour une chambre est de 317 \$, tous frais inclus. Évidemment, la résidence est généralement à pleine capacité. En début d'année scolaire (août 2024), 176 personnes étaient inscrites sur la liste d'attente afin d'obtenir une chambre à la résidence. Cela constitue un signe probable de la difficulté croissante à trouver un logement à prix abordable à Sherbrooke.

Portait des membres de la communauté étudiante du Cégep de Sherbrooke en matière de logement :

- 64 % des personnes inscrites au Cégep sont locataires, ce qui représente 2616 locataires sur le marché privé.³
- 78 % de ces personnes gagnent un revenu annuel de moins de 20 000 \$ au collégial.⁴
- Les personnes étudiant au niveau postsecondaire à Sherbrooke représentent 13 % de la population totale et accaparent 25 % des logements disponibles sur le marché.⁵
- De 2021 à 2023, le loyer étudiant a augmenté de 18,29 %.⁶
- En 2023, 20,5 % des personnes étudiantes locataires ont eu au moins un mois où il a été difficile, voire impossible, de payer le loyer au cours des 12 mois précédents.⁷

² SCHL, janvier 2024, *Enquête sur les logements locatifs*.

³ Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant, 20 juin 2024, *Le logement étudiant à Sherbrooke*, p.1

⁴ Ibid, p.1

⁵ Ibid, p.1

⁶ Ibid, p.6

⁷ Sondage interne sur le logement auprès de 1 508 étudiant-es du Cégep de Sherbrooke, février 2023

- Prix moyen payé par les personnes étudiantes en 2023 pour se loger était de 507 \$ par mois.⁸

Augmentation à venir de la population étudiante au Cégep de Sherbrooke

Les prévisions ministérielles calculées en fonction de la démographie démontrent qu'il devrait y avoir une augmentation des inscriptions au Cégep de près de 3 % par année en moyenne jusqu'en 2028. Actuellement, le Cégep de Sherbrooke accueille quelque 5 900 personnes étudiantes. Cette augmentation mettra encore plus de pression sur le marché du logement à Sherbrooke.

Recommandations émises par le Cégep de Sherbrooke

- 1. Utiliser tous les leviers disponibles par l'appareil municipal afin de favoriser le développement de logements abordables et l'ajout d'espaces de location alternatifs (maison de chambres, ajout à une unité d'habitation, etc.), notamment par le support aux projets collectifs et coopératifs et par un règlement de zonage dynamique et flexible.**
- 2. Développer les quartiers en favorisant la mixité sociale.**

⁸ Ibid.

III. LES MILIEUX DE VIE COMPLETS ET SÉCURITAIRES

Offrir un milieu de vie donnant accès à un large éventail d'activités et d'usages à distance de marche du Cégep.

Le Cégep de Sherbrooke accueille près de 7000 personnes sur son campus quotidiennement. Cette population est relativement bien desservie en matière de transport, d'infrastructures sportives et de loisirs, ainsi que de parcs et d'espaces verts qui sont tous à proximité du campus. Toutefois, l'offre commerciale aux abords du Cégep laisse à désirer. Il en est de même pour l'offre de logements abordables à proximité du campus qui ne suffit manifestement pas à la demande.

Recommandations émises par Cégep de Sherbrooke

- 1. Favoriser la création de milieux de vie complets aux alentours de pôles à haute densité comme le Cégep de Sherbrooke par le développement d'une mixité d'activités et d'usages à distance de marche du Cégep.**
- 2. Revitaliser le centre-ville et sa périphérie dont fait partie le campus du Cégep de Sherbrooke. Aménager des espaces publics de qualité pour rendre le quartier agréable à vivre, notamment entre le Cégep et la rivière Saint-François.**
- 3. Créer un îlot de déplacement actif s'étendant du centre-ville au campus du Cégep et ses environs afin de favoriser l'aménagement d'un quartier mixte où les commerces, les logements et les espaces verts sont intégrés Dynamiser les milieux de vie et le rendre plus sécuritaire (ex : éclairage public efficace, etc.)**

IV. LES PARCS ET ESPACES VERTS

Maintenir un accès à des espaces publics de proximité ayant une vocation complémentaire au Cégep (parcs urbains, plateaux sportifs, espaces verts municipaux).

L'adéquation entre des milieux d'enseignement et des milieux naturels/espaces verts/parcs publics est toujours heureuse. Les photos à l'annexe 1 illustrent bien de belles synergies en place à Sherbrooke.

- ✓ L'école primaire Larocque, bénéficiant d'une cour réaménagée comprenant une transformation de l'espace public adjacent;
- ✓ L'Université Bishop's et le collège Champlain profitant de l'accès aux rivières Saint-François et Massawippi, ainsi que de la grande forêt située sur leur terre de 220 hectares;
- ✓ L'Université de Sherbrooke, logée au creux du mont-Bellevue, oasis de nuit étoilée abritant sentiers pédestres, sentiers de vélos de montagne et pistes de ski;
- ✓ Le Cégep de Sherbrooke, jouxtant des milieux végétalisés ou récréatifs variés, ouvrant la porte à une grande panoplie d'activités pédagogiques : le parc Victoria, le Marais Réal-D.-Carbonneau, l'ancien lieu d'enfouissement sanitaire ou le plateau sportif Sylvain-Daigle.

Dans le cas spécifique du Cégep, la synergie avec les terrains municipaux mentionnés est soit déjà fortement développée (ex. utilisation du stade de football par les Volontaires, tenue de sorties sportives en éducation physique au parc Victoria, pratiques d'inventaires de Techniques de bioécologie au Marais) ou doit l'être du tout au tout (ex. transformation de l'ancien lieu d'enfouissement sanitaire en lieu d'expérimentation, élaboration d'un espace d'apprentissage en nature pour la petite enfance au parc Victoria pour le programme Techniques d'éducation à l'enfance, etc.). En fait, une approche de collaboration entre le Cégep et la Ville pour l'utilisation idéale de ces terrains bénéficiant aux deux partenaires est en cours depuis l'hiver 2024. Une activité de consultation au parc Victoria a notamment été tenue en mai conjointement, permettant de dégager un ensemble d'activités et développements possibles, tout en maintenant les caractéristiques naturelles et culturelles du site qui en font son charme.

Recommandations émises par le Cégep de Sherbrooke

- 1. Prévoir la présence de parcs et préserver les espaces verts publics en continuité directe ou à proximité des terrains occupés par des établissements d'enseignement sur le territoire.**
- 2. Favoriser le codéveloppement de ces espaces avec les établissements d'enseignement, permettant ainsi de maximiser leurs bénéfices à la population, leur dynamisme et développant le sentiment d'appartenance au territoire.**

En conclusion, nous sommes heureux de constater que la Ville de Sherbrooke implique les acteurs du milieu dans l'élaboration du plan d'urbanisme. Le Cégep de Sherbrooke souhaite signifier qu'il est disposé à collaborer à de futures réflexions ou à la mise en place de plans d'action pour un développement social, environnemental et économique cohérent, humain et dynamique de sa collectivité.

TABLEAU SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS ÉMISES PAR LE CÉGEP DE SHERBROOKE

I. Le réseau de mobilité

Permettre à notre communauté de se déplacer efficacement, sécuritairement et sobrement (avec une faible empreinte environnementale).

1. Créer des pôles de mobilité durable, permettant notamment aux personnes dont les déplacements pendulaires dépassent les frontières de la ville de faire un transfert modal efficace et rapide.
2. Repenser les boulevards urbains multivoies et les transformer en axes de mobilités sensés et sécuritaires.
3. Maintenir le partenariat Cégep - Ville de Sherbrooke, pour l'utilisation des stationnements du plateau Sylvie-Daigle afin d'optimiser l'usage de ces espaces minéralisés pour répondre aux besoins de la communauté collégiale.
4. Revoir l'offre de stationnement sur les voies publiques afin de limiter les conflits d'usage et assurer la sécurité des usagères et usagers du transport actif.
5. Démarrer une transition en profondeur permettant une reconfiguration des axes de mobilité favorisant dorénavant le transport alternatif à l'auto solo.

II. Le logement

Créer des options de logements abordables pour favoriser la réussite étudiante tout en favorisant une mixité sociale.

1. Utiliser tous les leviers disponibles par l'appareil municipal afin de favoriser le développement de logements abordables et l'ajout d'espaces de location alternatifs (maison de chambres, ajout à une unité d'habitation, etc.), notamment par le support aux projets collectifs et coopératifs et par un règlement de zonage dynamique et flexible.
2. Développer les quartiers en favorisant la mixité sociale.

III. Les milieux de vie complets et sécuritaires

Offrir un milieu de vie donnant accès à un large éventail d'activités et d'usages à distance de marche du Cégep.

1. Favoriser la création de milieux de vie complets aux alentours de pôles à haute densité comme le Cégep de Sherbrooke par le développement d'une mixité d'activités et d'usages à distance de marche du Cégep.
2. Revitaliser le centre-ville et sa périphérie dont fait partie le campus du Cégep de Sherbrooke. Aménager des espaces publics de qualité pour rendre le quartier agréable à vivre, notamment entre le Cégep et la rivière Saint-François.

3. Créer un îlot de déplacement actif s'étendant du centre-ville au campus du Cégep et ses environs afin de favoriser l'aménagement d'un quartier mixte où les commerces, les logements et les espaces verts sont intégrés. Dynamiser les milieux de vie et le rendre plus sécuritaire (ex : éclairage public efficace, etc.)

IV. Les parcs et espaces verts

Maintenir un accès à des espaces publics de proximité ayant une vocation complémentaire au Cégep (parcs urbains, plateaux sportifs, espaces verts municipaux).

1. Prévoir la présence de parcs et préserver les espaces verts publics en continuité directe ou à proximité des terrains occupés par des établissements d'enseignement sur le territoire.
2. Favoriser le codéveloppement de ces espaces avec les établissements d'enseignement, permettant ainsi de maximiser leurs bénéfices à la population, leur dynamisme et développant le sentiment d'appartenance au territoire.

Martin Lambert

Directeur des affaires étudiantes, communautaires et internationales

dsae@cegepsherbrooke.qc.ca

819 564-6350, poste 5181

Michel Bélanger

Conseiller au développement durable

michel.belanger@cegepsherbrooke.qc.ca

819 564-6350, poste 5280

Pascal Marcotte

Travailleur social

pascal.marcotte@cegepsherbrooke.qc.ca

819 564-6350, poste 5118

Annexe 1



École Larocque, image tirée de stg-ing.com



L'Université de Sherbrooke, image tirée de usherbrooke.ca



L'Université Bishop's et le collège Champlain, image tirée de ubishops.ca



Le Cégep de Sherbrooke, image tirée de Google Earth



MÉMOIRE DE LA SANTÉ PUBLIQUE POUR L'ÉLABORATION DU PLAN D'URBANISME DE SHERBROOKE

PAR LE CENTRE INTÉGRÉ UNIVERSITAIRE DE SANTÉ ET DE SERVICES SOCIAUX DE L'ESTRIE –
CENTRE HOSPITALIER UNIVERSITAIRE DE SHERBROOKE

27 septembre 2024

Québec 

Coordination et rédaction

Geneviève Trépanier, Agente de planification, de programmation et de recherche (APPR)
Saines habitudes de vie, comportements et environnements sains et sécuritaires
Direction de santé publique du CIUSSS de l'Estrie – CHUS

Groupe de travail et rédaction

Anaïs Féret, Agente de planification, de programmation et de recherche (APPR)
Santé environnementale
Direction de santé publique du CIUSSS de l'Estrie - CHUS

Evelyne Lapierre, Conseillère en promotion de la santé
Saines habitudes de vie, comportements et environnements sains et sécuritaires
Direction de santé publique du CIUSSS de l'Estrie - CHUS

Diane Lapointe, Agente de planification, de programmation et de recherche (APPR)
Saines habitudes de vie, comportements et environnements sains et sécuritaires
Direction de santé publique du CIUSSS de l'Estrie - CHUS

Isabelle Samson, Médecin spécialiste en santé publique et médecine préventive et directrice de santé publique
Direction de santé publique du CIUSSS de l'Estrie - CHUS

Mélissa St-Cyr-Morin, organisatrice communautaire
Service d'organisation communautaire
Direction de santé publique du CIUSSS de l'Estrie - CHUS

Révision

Jihad El fadeli, agente administrative
Direction de santé publique du CIUSSS de l'Estrie - CHUS

REMERCIEMENTS POUR COLLABORATION :

Ann Beaulé, cheffe de service

Saines habitudes de vie, comportements et environnements sains et sécuritaires
Direction de santé publique du CIUSSS de l'Estrie - CHUS

Marianne Favreau-Perreault, Agente de planification, de programmation et de recherche (APPR)

Santé environnementale
Direction de santé publique du CIUSSS de l'Estrie - CHUS

Julie Fontanals, Agente de planification, de programmation et de recherche (APPR)

Saines habitudes de vie, comportements et environnements sains et sécuritaires
Direction de santé publique du CIUSSS de l'Estrie - CHUS

Anne-Marie Lapalme, Agente de planification, de programmation et de recherche (APPR)

Saines habitudes de vie, comportements et environnements sains et sécuritaires
Direction de santé publique du CIUSSS de l'Estrie - CHUS

Élise Nault-Horvath, Agente de planification, de programmation et de recherche (APPR)

Saines habitudes de vie, comportements et environnements sains et sécuritaires
Direction de santé publique du CIUSSS de l'Estrie - CHUS

Geneviève Rheault, Agente de planification, de programmation et de recherche (APPR)

Saines habitudes de vie, comportements et environnements sains et sécuritaires
Direction de santé publique du CIUSSS de l'Estrie - CHUS

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	5
THÉMATIQUE 1 - HABITATION, MILIEUX DE VIE ET COMMUNAUTÉ.....	6
HABITATION	6
MILIEUX DE VIE	9
COMMUNAUTÉ	12
THÉMATIQUE 2 - MOBILITÉ ET TRANSPORT	14
PLAN DE MOBILITÉ DURABLE INTÉGRÉE (PMDI) ET PLAN DIRECTEUR DU TRANSPORT ACTIF (PDTA).....	14
TRANSPORT COLLECTIF.....	15
THÉMATIQUE 3 - ENVIRONNEMENT ET MILIEUX NATURELS	16
PRÉSERVATION DES MILIEUX NATURELS ET DENSIFICATION.....	16
RÉSILIENCE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES	17
RESSOURCES EN EAU BIEN PROTÉGÉES ET BIEN GÉRÉES	18
THÉMATIQUE 5 – AGRICULTURE ET RURALITÉ.....	20
SYSTÈME ALIMENTAIRE TERRITORIALE	20
QUELS RÔLES PEUT JOUER LA DSPU ET QUELLE FORME PEUT PRENDRE NOTRE COLLABORATION ?	21
CONCLUSION.....	23
ANNEXE 1 – SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS	24
ANNEXE 2 – OFFRE DE SERVICES DE LA SANTÉ PUBLIQUE.....	28
BIBLIOGRAPHIE	30

INTRODUCTION

Ce mémoire est présenté à la Ville de Sherbrooke dans le cadre de l'élaboration de son Plan d'urbanisme. Pourquoi est-il important pour la santé publique de donner un avis sur un plan d'urbanisme? Simplement parce que les municipalités disposent de leviers importants pour améliorer la santé et le bien-être de leur population à travers l'aménagement du territoire (Hamel et al., 2005) et que le plan d'urbanisme représente un outil définissant la vision stratégique et structurant la base des réglementations pouvant permettre de le faire.

L'un des objectifs des interventions de la Direction de santé publique de l'Estrie (DSPu) est de favoriser la réduction des inégalités sociales de santé (ISS). Les ISS sont des écarts évitables dans l'état de santé de groupes socialement définis et affligent de façon disproportionnée les personnes en situation de vulnérabilité. Ainsi, dans la perspective de réduire ces ISS, il nous semble porteur de privilégier une approche systémique entre les différentes orientations et thématiques du Plan d'urbanisme, c'est-à-dire faire avancer simultanément l'ensemble des orientations avec une vision à long terme plutôt que de les traiter de façon individuelle.

Un deuxième objectif prioritaire de la DSPu est la lutte contre les changements climatiques ([Rapport de la directrice de santé publique, 2023](#)). Les recommandations mises de l'avant dans ce mémoire tiennent compte des objectifs suivants :

- Limiter les effets néfastes à la santé des changements climatiques par des mesures d'adaptation adéquates ;
- Agir sur les causes profondes de ces changements par la réduction des émissions de GES de façon rapide, en vue de limiter la hausse des températures mondiales et leurs effets sur la santé ;
- Assurer l'équité des mesures selon le degré de vulnérabilité des populations.

Ainsi, les mesures provoquant des co-bénéfices (ex. : augmentant l'accès aux ressources et diminuant les ISS ou encore favorisant les saines habitudes de vie et réduisant les émissions de GES) ont été priorisées.

La structure a été pensée à partir des six thématiques identifiées par la Ville de façon à s'attarder davantage aux aspects prioritaires dans une optique de santé publique. Pour chaque thème, les enjeux en lien avec la santé sont d'abord exposés et puis une ou des recommandations sont formulées. Dans la dernière section, il sera question des diverses façons pour la DSPu de collaborer avec la Ville pour atteindre ces résultats et les rôles que nous pouvons jouer comme partenaire.

THÉMATIQUE 1 - HABITATION, MILIEUX DE VIE ET COMMUNAUTÉ

HABITATION

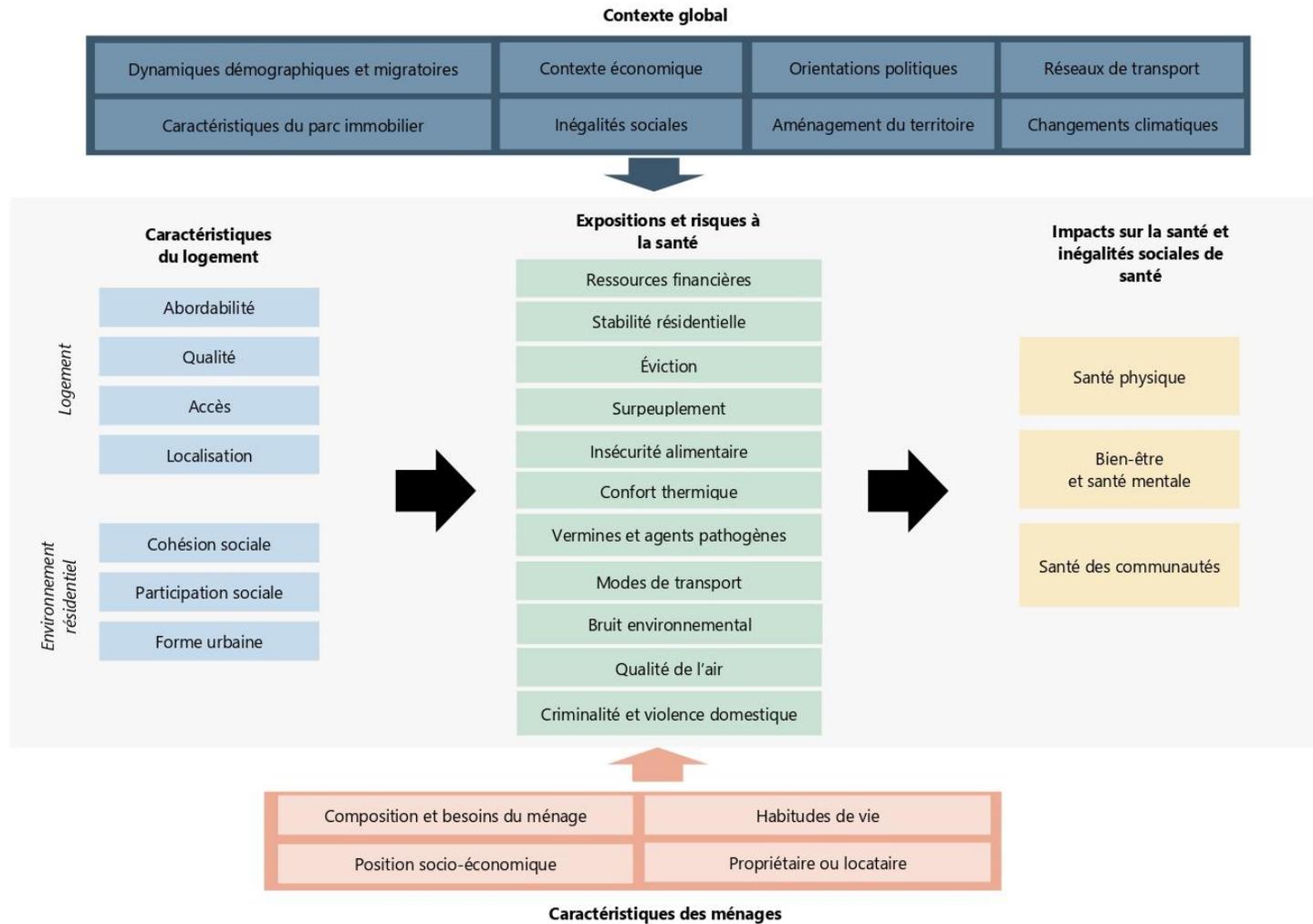
Dans les dernières années, la DSPu s'est investie dans divers argumentaires reliés à l'habitation et au logement étant donné leur importance en termes de santé populationnelle :

- Écriture du *Mémoire sur le logement* déposé par la Direction de santé publique de l'Estrie dans le cadre de la Commission ad hoc sur le logement à Sherbrooke (Rheault, 2023) ;
- Co-présidence de cette même commission et implication dans le rapport (Côté & Samson, 2023) ;
- Participation au document *Recommandations, actions prioritaires et engagements de la Concertation logement Sherbrooke (CLS)* ;
- Participation à la rédaction du Portrait de situation du logement à Sherbrooke (en cours).

La majeure partie des recommandations s'y trouvant sont toujours d'actualité, quoique nous constatons que plusieurs chantiers ont été enclenchés par la Ville.

La figure suivante, produite par l'INSPQ dans son Cadre de référence en matière de santé et de logement, permet de comprendre comment les caractéristiques du logement provoquent des impacts sur la santé des communautés (O'Neill et al., 2024).

Figure 1 Cadre conceptuel en matière de santé et de logement.



Ces liens constituent la base de nos recommandations. Ainsi, considérant que :

- L'abordabilité des logements, accompagnée d'environnements verts et prosociaux, permet d'accroître l'accessibilité à de l'habitation favorable au bien-être et à la vitalité sociale ;
- Les municipalités doivent assurer l'accès à l'habitation adaptée aux différents besoins de la population, via un [continuum de l'offre de logement](#), en laissant une place prépondérante au logement social hors marché.

Nous insistons sur les recommandations suivantes :

- ✓ Privilégier les logements de type sociaux et communautaires, assurant une abordabilité pérenne
- ✓ Poursuivre les démarches vers l'entrée en vigueur de l'implantation de logements additionnels et unités accessoires
- ✓ Créer des occasions de mixité sociale, possible notamment grâce à l'application des règles d'accessibilité universelle ET un meilleur Vivre ensemble
- ✓ S'assurer que le verdissement fait partie de tous les projets de revitalisation tout en étant vigilant de ne pas créer de la gentrification verte
- ✓ Établir des partenariats avec les établissements d'enseignement pour offrir des logements abordables adaptés aux étudiants en quantité suffisante pour que les grands logements puissent rester disponibles pour les familles

Tiré du Rapport de la Commission ad hoc sur le logement

- ✓ Mettre en place des incitatifs fiscaux et réglementaires pour encourager le développement de projets de logements sociaux et communautaires. Accorder des exemptions de taxes pour les organismes à but non lucratif et les coopératives d'habitation
- ✓ Appliquer le droit de préemption de la Ville sur les bâtiments et terrains abandonnés pour les convertir en logements sociaux et communautaires
- ✓ Implanter des modèles mixtes d'habitation à haut seuil de tolérance avec services et ressources de proximité favorisant l'accès et le maintien en logement

Tiré de la Concertation logement Sherbrooke

- ✓ Grâce aux nouveaux leviers municipaux, adopter un règlement exigeant l'inclusion de logements sociaux, communautaires et abordables pour les clientèles prioritaires (qui ressortiront du Portrait logement Sherbrooke à venir) dans tout nouveau projet de développement et prévoir des mécanismes pour que ces logements demeurent abordables à long terme

Pour aller plus loin : [L'ABC du logement social en organisation communautaire](#)

Le Groupe de travail sur le logement et le climat est, lui aussi, arrivé récemment à des recommandations très similaires avec son *Plan détaillé pour améliorer le nombre et la qualité des logements* (Groupe de travail pour le logement et le climat, 2024). Il ajoute d'« utiliser des cartes de risques pour s'assurer que les nouveaux logements ne soient pas construits dans des zones à risque élevé d'aléas climatiques comme les inondations ou les feux de forêt ».

Par ailleurs, ce groupe offre aussi des pistes intéressantes concernant l'aspect de la localisation des logements. Où bâtir ? Près des infrastructures de transport collectif, des pôles (d'emploi, notamment) en donnant la priorité aux quartiers moins bien desservis et défavorisés matériellement et socialement.

Enfin, les populations les plus affectées par la crise du logement sont les personnes âgées, les personnes immigrantes, celles vivant seules, celles ayant des limitations physiques ou fonctionnelles, celles à risque ou en situation d'itinérance (incluant l'itinérance cachée ou invisible), les jeunes et les étudiants ainsi que les familles monoparentales (Concertation Logement Sherbrooke, publication à venir).

✓ Ainsi, poursuivre les partenariats avec les organismes qui ont l'expérience de travailler avec ces clientèles et qui connaissent leurs besoins devrait être une priorité pour la Ville.

MILIEUX DE VIE

L'aménagement des quartiers résidentiels à vocation unique force les habitants à utiliser leur voiture pour atteindre les services. La création de milieux de vie complets peut contribuer à freiner l'étalement urbain et la prévalence de l'auto-solo. D'un point de vue de santé publique, un **milieu de vie complet** doit correspondre aux critères suivants :

- Offrir un accès de proximité aux commerces, activités et services (loisirs, saine alimentation, école, travail, etc.) ;
- Contribuer aux saines habitudes de vie, au sentiment de sécurité et à la cohésion sociale ;
- Être favorable aux déplacements actifs, sécuritaires et durables grâce à la connectivité des rues et des espaces publics.

En effet, l'accès aux infrastructures et aux services nécessaires aux activités quotidiennes à distance de marche de l'habitation augmente la santé et la qualité de vie des résidents (Centre de référence sur l'environnement bâti et la santé (CREBS), 2022).

L'aménagement de milieux de vie complets devrait être basé sur les principes cités dans le tableau suivant :

Densité	<ul style="list-style-type: none"> + Améliorer la densité et la compacité^{XI} de l'environnement bâti pour augmenter la proximité des destinations courantes et assurer la viabilité des systèmes de transport actif et collectif. + Densifier les cœurs de villes et de villages pour que les nouveaux lotissements et les nouvelles constructions soient plus près des espaces déjà bâtis. + Attirer et retenir des résidents pour maintenir la vitalité des commerces et des services existants. + Faire des choix équitables de développement économique pour contribuer à la vitalité des cœurs de villes et de villages (p. ex., préserver l'abordabilité des locaux commerciaux).
Mixité des usages	<ul style="list-style-type: none"> + Favoriser la diversité des activités et des usages dans un même espace, en particulier les logements, les services essentiels (ou de proximité) et les espaces récréatifs. + Éliminer ou minimiser les effets potentiellement négatifs liés à la cohabitation de certains usages (bruit, polluants atmosphériques, îlots de chaleur).
Mobilité	<ul style="list-style-type: none"> + Encourager les déplacements actifs entre les milieux résidentiels, commerciaux et les espaces publics par un réseau de rues et des infrastructures de transport actif connectées, conviviales et sécuritaires. + Réaménager les rues principales en milieu rural pour favoriser la cohabitation entre les différents usagers et sécuriser les déplacements des usagers les plus à risque (p. ex., piétons et cyclistes).
Accès à la nature et protection des milieux	<ul style="list-style-type: none"> + Favoriser l'accès aux parcs et aux espaces verts, en particulier pour les enfants. + Encourager la plantation d'arbres et les initiatives de verdissement (p. ex., bâtiments végétalisés). + Préserver les terres agricoles, les espaces verts, les paysages d'intérêt, les milieux humides et les zones naturelles sensibles.
Accessibilité universelle	<ul style="list-style-type: none"> + Assurer un accès universel aux infrastructures culturelles, récréatives et de transport actif ainsi qu'aux espaces publics, sans égard à l'âge ou aux capacités des personnes, afin de favoriser un mode de vie physiquement actif, l'intégration et la cohésion sociale.
Identité	<ul style="list-style-type: none"> + Développer le caractère distinctif du quartier ou de la municipalité et le sentiment d'appartenance des communautés (p. ex., festivals, activité de valorisation du patrimoine, budget participatif). + Encourager la participation des citoyens aux processus de prise de décisions.
Offre résidentielle	<ul style="list-style-type: none"> + Offrir des espaces résidentiels denses et diversifiés en matière de typologie, de modes d'occupation et d'abordabilité pour répondre aux besoins des résidents à chaque étape de leur vie.

(Centre de référence sur l'environnement bâti et la santé (CREBS), 2022)

Concrètement, afin d'encourager les milieux de vie complets, nous recommandons de :

- ✓ Proposer des aménagements multifonctionnels et bonifier les catégories d'usages autorisés aux règlements de zonage ;
- ✓ Privilégier la mixité des usages ainsi que les commerces et services de proximité, incluant les ressources communautaires qui contribuent au filet social ;
- ✓ Faciliter un accès de proximité à la population aux espaces verts pour les bénéfices multiples sur la santé mentale, la cohésion sociale et la pratique d'activités récréatives.

De plus, toujours dans la perspective de milieux de vie complets, il faut garder en tête un accès à des aliments sains et de proximité. Les quartiers qui sont des marais ou déserts alimentaires, soit des zones de faible accès à des aliments frais et sains, devraient faire l'objet d'efforts particuliers de la part de la Ville.

Aussi, il va sans dire qu'une réglementation devrait être mise en place pour empêcher les restaurants rapides de s'établir aux abords des écoles primaires et secondaires. Cependant, la réglementation ne doit pas être un frein à l'implantation de projets, tels « Un fermier dans mon quartier », qui a comme objectif de contrer l'insécurité alimentaire en rendant les aliments sains accessibles tout en favorisant la production locale.

- ✓ Nous suggérons de cartographier la disponibilité et la qualité de l'offre alimentaire par quartier, pour ensuite adapter le zonage pour permettre l'implantation de commerces de proximité (offrant des produits frais à des prix abordables) dans des zones ciblées.

Les jardins collectifs et communautaires ainsi que l'accès à une agriculture de proximité permettent à la fois de promouvoir une alimentation de qualité pour les résidents et de faciliter la transition socio-écologique. Nous félicitons la Ville pour l'assistance financière offerte via ces jardins et le soutien aux groupes admis dans leurs activités.

Finalement, l'accès aux services de garde a des conséquences directes sur le retour au travail des parents et leur santé mentale. Pour les enfants, fréquenter un service de garde de qualité fait partie des pistes pour diminuer les inégalités lors de leur entrée à la maternelle (ministère de la Famille, 2021). Actuellement, seulement 80% des enfants qui ont des besoins sont couverts (Institut national d'excellence en santé et en services sociaux, 2023). Face au manque de places en garderie et la pénurie de main-d'œuvre, le PU doit s'assurer de :

- ✓ Planifier l'accès et la qualité (nombre de places ET d'infrastructures) des milieux de garde (au cœur des milieux de vie complets) et privilégier les secteurs où vivent davantage de familles en situation de vulnérabilité socio-économique.

Pour aller plus loin : [Les municipalités : des alliées pour soutenir les services éducatifs à la petite enfance](#)

COMMUNAUTÉ

Il est impossible de parler d'habitation et de milieu de vie sans souligner l'importance de vivre dans un environnement social inclusif et de qualité. L'environnement social dans lequel les individus naissent, vivent, travaillent et vieillissent, façonne leur état de santé et de bien-être de même que leurs façons d'agir et de réagir.

Cependant, dans plusieurs secteurs de la Ville, la cohabitation est difficile entre les différentes populations et une meilleure cohésion est nécessaire. Qu'il soit question des personnes en situation d'itinérance, issues de l'immigration, des personnes âgées ou des jeunes, de plus en plus, l'isolement social est un enjeu d'actualité. En plus d'être associé à des comportements néfastes pour la santé tels que le tabagisme et l'inactivité, le manque de connexion sociale engendre aussi une réduction de la santé physique et mentale, de la longévité ainsi qu'une augmentation du risque de démence et de suicide (Office of the U.S. Surgeon General, 2023).

Encourager la mixité sociale (tel que mentionné dans la section « Habitation ») implique la mixité intergénérationnelle. Selon les projections, en 2041, la proportion de personnes âgées de 65 ans et plus représentera 26,3% de la population totale à Sherbrooke, comparativement à 21% en 2021 (Outil des populations, 2021). L'angle du vieillissement en santé est transversal à l'ensemble des thématiques traitées dans ce mémoire et nous en profitons pour souligner que l'adaptation des milieux aux personnes âgées bénéficie, par la même occasion, à plusieurs groupes de la population (jeunes familles, personnes vivantes avec une limitation physique, etc.).

En favorisant un vieillissement en santé (par l'environnement bâti, des milieux de proximité) et la participation sociale, nous nous fabriquons un antidote aux impacts des changements et événements climatiques. En effet, plusieurs études ont maintenant prouvé qu'un tissu social fort est un facteur facilitant la résilience et le rétablissement des communautés face aux crises et aux événements météorologiques extrêmes entre autres choses (Aldrich, 2012). Enfin, il ne faut pas oublier que le manque de connexion sociale engendre des coûts économiques significatifs pour l'individu, la communauté et la société (Office of the U.S. Surgeon General, 2023).

À partir de ces faits, nous recommandons que la Ville :

- ✓ Utiliser le programme Ville Amie des Aînés (VADA) comme levier pour s'assurer d'impliquer les personnes âgées afin de connaître leurs besoins (participation des citoyens et citoyennes âgé(e)s à la démarche).
- ✓ Favoriser des initiatives telle l'approche Voisins solidaires d'Espace Muni.
- ✓ Adapter les milieux de vie pour favoriser la participation sociale : présence de mobilier urbain accessible, d'ombrage, de lieux de rencontres intergénérationnelles, planification d'activités inclusives et accessibles, etc.
- ✓ Intégrer les résidences pour personnes âgées dans leur quartier, en dynamisant les usages des locaux au rez-de-chaussée et/ou en créant des espaces publics aux environs.

Pour aller plus loin :
[Municipalités \(& Villes\) Amies des Aînés](#)
[Voisins solidaires](#)
[Des milieux de vie pour toute la vie](#)

THÉMATIQUE 2 - MOBILITÉ ET TRANSPORT

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE INTÉGRÉE (PMDI) ET PLAN DIRECTEUR DU TRANSPORT ACTIF (PDTA)

Parmi les quatre grandes orientations de la [Politique gouvernementale de prévention en santé](#) (PGPS), il y a « L'aménagement de communautés et de territoires sains et sécuritaires », ayant, entre autres, comme objectif de « Réduire les risques pour la santé associés à l'environnement, au transport et à l'aménagement du territoire ».

Du regard de la santé publique, une des façons de mettre en œuvre cet objectif est d'outiller le milieu municipal afin qu'une analyse des effets potentiels sur la santé soit intégrée de façon plus systématique dans les démarches de planification territoriale (par exemple, favoriser la mobilité durable et le dynamisme des communautés en agissant sur le plan de l'accessibilité aux services, de la densité et de la mixité des usages du territoire).

En consultant le document de la présentation du Plan de mobilité durable intégrée (PMDI) du 14 juin 2021, nous remarquons que vos préoccupations sont en lien avec les cibles de la PGPS. En ce sens, notre recommandation serait :

- ✓ D'inclure la Direction de santé publique dans vos réflexions actuelles comme partenaire de collaboration pour la réalisation de votre PMDI, afin de contribuer à la réduction des risques liés à la santé via le plan d'urbanisme.

Le Plan directeur du transport actif (PDTA) de Sherbrooke reflète bien différentes préoccupations de santé que nous avons également dans la mire : sécuriser les réseaux piétonniers et cyclables près des principaux générateurs de déplacements; rendre accessibles les pistes asphaltées et les voies cyclables (...) la plus grande partie de l'année; assurer la prise en compte du transport actif dans l'aménagement, le réaménagement et la gestion de l'espace public; assurer la mise en place d'un véritable réseau cyclable pour les besoins des travailleurs et étudiants; améliorer le réseau des trottoirs et autres espaces piétonniers; etc. En consultant le bilan 2022 du PDTA, nous ne pouvons que vous féliciter pour toutes les initiatives déployées en ce sens jusqu'à présent, favorisant le développement d'environnements favorables pour des déplacements actifs et sécuritaires dans la ville. À cet égard, notre recommandation est de :

- ✓ Poursuivre les consultations avec le Comité aviseur vélo, ainsi que de proposer notre participation, en tant que DSPu, à la révision de votre prochain PDTA, s'il y a lieu.

TRANSPORT COLLECTIF

L'accès à un réseau de transport en commun structurant, efficace et accessible est un déterminant de la santé important ET un levier incontournable pour atténuer les émissions de GES reliés à l'auto-solo. En ce sens, nous applaudissons vos réflexions sur l'idée de miser sur un réseau de transport en commun structurant pour votre futur PMDI. Qui plus est, le transport collectif amène généralement du transport actif à priori ET à postériori, ce qui est bénéfique pour la santé.

D'autre part, le projet Solidarité Transport permet de réduire les inégalités sociales de santé de nombreuses familles, étudiants et personnes âgées vivant dans une situation de pauvreté à Sherbrooke. Leur assurer une façon de se déplacer pour s'alimenter sainement, travailler, sortir de l'isolement, participer à des activités sociales ou culturelles, ainsi que se présenter à leurs rendez-vous (médicaux ou autres) est une excellente façon d'assurer la santé d'une population.

Face à tous ces enjeux, nous recommandons de :

- ✓ Tel que ciblé dans le PDTA et le PDMI, arrimer le réseau de transport collectif et actif pour atteindre efficacement les sites d'intérêt (écoles, emplois, commerces, installations sportives, loisirs, etc.), sans oublier les principaux commerces alimentaires ;
- ✓ Offrir des circuits de transport collectif, de fin de semaine, pour accéder aux infrastructures de loisirs et de plein air sherbrookoises situées en périphérie (ex. : Base de plein air André-Nadeau) ;
- ✓ Maintenir une tarification solidaire pour faciliter l'accès au transport en commun et même de l'élargir à d'autres clientèles, en commençant par les jeunes du secondaire ;
- ✓ Offrir un siège au conseil d'administration de la Société de transport de Sherbrooke (STS) à la DSPublique de l'Estrie afin de contribuer à l'essor d'un réseau de transport collectif favorable à la santé des Sherbrookoises et Sherbrookoises ;
- ✓ Poursuivre les consultations du comité aviseur vélo pour améliorer l'interconnectivité des tronçons cyclables ;
- ✓ Se doter d'un guide d'aménagement des rues intégrant le concept d'accessibilité universelle favorisant le transport actif et sécuritaire ;
- ✓ Modifier la réglementation pour introduire un plafond de stationnement permis et promouvoir la mutualisation des espaces de stationnement.

Pour aller plus loin :

[Certification vélo-sympathique](#)
[Aménagements piétons universellement accessibles](#)

THÉMATIQUE 3 - ENVIRONNEMENT ET MILIEUX NATURELS

PRÉSERVATION DES MILIEUX NATURELS ET DENSIFICATION

Tel que présenté dans la fiche *Environnement et milieux naturels*, la ville de Sherbrooke s'engage de façon importante dans la protection de l'environnement par l'élaboration de son Plan Nature, de son Plan Climat ainsi que de la Politique de l'arbre et du verdissement. Le Plan Nature a notamment comme principes directeurs :

- 1- Préserver et améliorer la biodiversité et la connectivité ;
- 2- Contribuer au bien-être humain ;
- 3- Assurer la résilience face aux changements climatiques.

Ces planifications et ces principes directeurs sont tout à fait en accord avec les objectifs et une vision de santé publique.

Toutefois, pour atteindre les objectifs de protection des milieux naturels tout en soutenant les besoins impératifs d'augmentation de l'offre de logements, la densification et la mixité des usages sont des concepts importants du futur Plan d'urbanisme. Et même si la densification des quartiers et la mixité ont des effets bénéfiques nombreux d'un point de vue de santé publique (tels que vus dans la première thématique de ce mémoire), il pourrait également en résulter des effets négatifs tels que certaines problématiques de cohabitations des usages. On parle alors de contraintes anthropiques qui regroupent « les nuisances et les risques liés aux immeubles, aux infrastructures, aux ouvrages ou aux activités de nature humaine qui sont susceptibles de mettre en péril la santé, la sécurité ainsi que le bien-être des personnes » (Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, 2024).

Les deux exemples ci-dessous illustreront la problématique :

- La situation particulière de la voie ferrée en Estrie :

Sherbrooke est traversée par une voie ferrée qui est un générateur de risque (transport de matières dangereuses, nombreux passages à niveau entraînant une cohabitation avec les usagers de la route et les résidents...) et un générateur de bruit important. Même si la voie ferrée est également une opportunité pour le transport de passagers et donc un mode de déplacement durable (malheureusement pas le cas actuellement), il est important de prendre en compte son impact sur la vie des populations voisines dans le Plan d'urbanisme et de tenir compte des préoccupations des groupes citoyens engagés dans un dialogue avec la Ville. Pour soutenir la position de la santé publique à cet égard, un mémoire en trois parties, présenté dans le cadre des Consultations régionales sur le Cadre d'intervention en transport ferroviaire par les directrices et directeurs régionaux de santé publique est disponible en suivant les liens suivants : [Partie 1](#) | [Partie 2](#) | [Partie 3](#)

- La problématique du bruit urbain :

Le bruit urbain est une problématique grandissante. À Sherbrooke, des exemples de situation connues sont, par exemple, la construction de logements aux abords de tronçons routiers à haut débit tels que l'autoroute 410. Également, certaines activités industrielles bruyantes ont généré des conflits avec des citoyens par le passé.

- ✓ Il est recommandé d'identifier les sources de nuisance et de contraintes et de maintenir des règles urbanistiques très protectrices à l'égard de ces sources. Par exemple, réaliser une cartographie des nuisances sonores relatives au transport routier, ferroviaire et aérien ainsi qu'aux sources de bruit fixe. Cela permettra à la municipalité d'identifier les secteurs de son territoire soumis à des niveaux élevés de bruit et à y prévoir des règles d'urbanisme conséquentes. La reconnaissance des sources de contraintes et de nuisances sera une valeur ajoutée lors de la prise en compte globale des forces, faiblesses, opportunités et menaces sur le territoire et amènera à des décisions plus éclairées ;
- ✓ Par ailleurs, les nouvelles OGAT font mention, à l'objectif 1.2 de *renforcer la sécurité et améliorer la qualité de vie des communautés par la réduction des risques et des nuisances*. Les orientations de la Ville devraient avoir une orientation qui vise spécifiquement cet objectif dans son Plan d'urbanisme.

RÉSILIENCE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

La résilience aux changements climatiques comprend des aspects techniques au niveau des infrastructures, mais également au niveau humain. Le rôle de la santé publique est de s'assurer que les aspects sur la santé et le bien-être de la population sont bien pris en compte. Nous avons la responsabilité d'accompagner nos partenaires dans l'appropriation des concepts de risques et de vulnérabilités humaines aux changements climatiques.

- ✓ Nous recommandons à la Ville de réaliser un portrait des vulnérabilités de la population sherbrookoise où seront investigués les facteurs d'expositions aux aléas climatiques, ainsi que les facteurs de sensibilité et de capacité d'adaptation afin de cibler des populations prioritaires et de guider les mesures à mettre en place. Nous souhaitons jouer un rôle de premier plan dans l'accompagnement de cette démarche.

Toutefois, nous réitérons également des recommandations en termes d'adaptation aux changements climatiques qui nous apparaissent prioritaires :

- ✓ Renforcer l'adaptation aux changements climatiques, surtout pour les aléas « chaleur » et « inondations » (pluviales et fluviales) par la préservation des milieux naturels et par la mise en place d'infrastructures naturelles et résilientes et de solutions durables à l'échelle locale ;
- ✓ Maintenir des espaces verts dans les nouveaux quartiers résidentiels pour diminuer les îlots de chaleurs ;
- ✓ Préparer la population aux catastrophes naturelles et événements météorologiques extrêmes (inondations ou feux, pratiques d'évacuation) ;
- ✓ Cesser l'imperméabilisation des sols et réaliser des aménagements visant à diminuer le ruissellement : parcs éponges, utilisation de matériaux perméables là où c'est possible, déminéralisation (réduction de la largeur des rues, réaménagement des espaces de stationnement) ;
- ✓ Appuyer le [3-30-300](tel:3-30-300).

RESSOURCES EN EAU BIEN PROTÉGÉES ET BIEN GÉRÉES

L'accès aux plans d'eau sur le territoire a de nombreux effets positifs sur la santé de la population :

- Dans une optique de proximité à la nature, cela apporte des effets bénéfiques sur le bien-être et la santé mentale ;
- D'un point de vue de changements climatiques, l'accès à l'eau est une mesure d'adaptation, car les plans d'eau constituent des lieux de rafraîchissement en période estivale ;
- Finalement, l'accès aux lieux de plein air de proximité permet d'augmenter la pratique d'activité physique.

La Ville, par son Plan Nature, a réalisé un très grand travail de collecte d'informations afin de connaître et protéger ses milieux humides et hydriques. Elle a une connaissance approfondie du territoire et de ses enjeux. Elle est aussi consciente du manque d'accès publics. Toutefois, peu de solutions ressortent dans le Plan nature pour y pallier.

Également, des problématiques de qualité des eaux de surfaces sur le territoire sont bien connues. La Ville mène des campagnes d'échantillonnage à chaque saison estivale afin de bien comprendre les dynamiques de qualité de l'eau qui permettent de mieux protéger la santé des utilisateurs des plans d'eau.

En ce qui concerne l'eau potable, la Ville approvisionne son réseau d'aqueduc à partir du lac Memphrémagog qui ne se trouve pas sur son territoire. En revanche, on estime qu'une forte proportion de la population sherbrookoise est approvisionnée par un puits individuel. Dans le Plan Nature, il est indiqué que les principaux enjeux régionaux liés à l'eau souterraine et aux puits sont :

- La problématique de qualité reliée à la présence d'arsenic et de manganèse ;
- La dégradation de la qualité de l'eau souterraine en milieu agricole ;
- La gestion durable de l'eau souterraine.

- ✓ Nous recommandons de mettre une emphase particulière sur la recherche de solutions qui permettraient un plus grand accès aux plans d'eau et de continuer à mener des actions de protection de la qualité de l'eau ;
- ✓ Nous recommandons de poursuivre les efforts entrepris pour documenter la qualité de l'eau, détecter les sources de contamination et colliger des données qui guideront des décisions en aménagement du territoire ou des projets d'infrastructures dans le but de réduire les sources de contamination ;
- ✓ En matière de développement résidentiel, la Ville de Sherbrooke devrait prioriser les projets qui permettent le raccordement à l'aqueduc. Dans les cas où cela n'est pas possible, nous recommandons :
 - De jouer un rôle central d'information auprès des citoyens approvisionnés par un puits sur les contaminants naturellement présents sur le territoire et l'importance de l'échantillonnage ;
 - De faciliter des campagnes annuelles d'échantillonnage.

THÉMATIQUE 5 – AGRICULTURE ET RURALITÉ

SYSTÈME ALIMENTAIRE TERRITORIALE

Selon nous, en premier lieu, l'orientation reliée à cette thématique, *Une densification qui tient compte de l'échelle des milieux afin de contrer la perte des milieux agricoles*, devrait être formulée à l'inverse « Une préservation des milieux naturels et agricoles et des traits distinctifs du paysage et du patrimoine par une densification urbaine qui tient compte de l'échelle des milieux ». L'objectif n'étant pas la densification en tant que telle, mais bien la préservation des milieux naturels. Cette orientation présente un défi d'acceptation sociale pour une part non négligeable de la population et donc un enjeu politique important. Toutefois, elle est incontournable dans un but de lutte contre les changements climatiques. Les systèmes alimentaires doivent être à l'échelle locale, durable et résiliente pour réduire notre dépendance aux macro-systèmes qui nous ont démontré leurs limites en temps de crise. Les milieux agricoles sont importants et l'urbanisation ne devrait pas empiéter sur ceux-ci.

Tenant compte du renouvellement récent du Plan de développement de la zone agricole (PDZA) et du Plan de développement d'une communauté nourricière (PDCN) amorcé par la Ville de Sherbrooke, il importe que le futur Plan d'urbanisme soit en concordance avec la vision de ces travaux, ainsi que ceux reflétés dans le Plan nature et la Politique de l'arbre.

Par ailleurs, les municipalités sont dotées de compétences reconnues pour agir sur le système alimentaire de leur territoire pour lesquelles du financement dédié pourrait être bénéfique. À partir de ces leviers, nous recommandons que :

- ✓ Ces compétences pour agir sur le système alimentaire soient explicitement définies (et non seulement en étant lié des sous-aspects à des domaines connexes tels que le développement économique, l'aménagement, le transport, le zonage ou l'environnement) ;
- ✓ Qu'un service de la Ville soit nommé pour porter les dossiers en agriculture urbaine et ruralité et qu'un financement significatif soit attaché au futur plan d'action issu du PDCN ;
- ✓ La concertation avec les parties prenantes liées aux enjeux alimentaires (les partenaires du Collectif en sécurité alimentaire de Sherbrooke, les tables de quartier de l'ISDC, etc.) et la mobilisation citoyenne soit renforcée.

Inspiré de [Chemins de transition \(Jalon 4\)](#)

QUELS RÔLES PEUT JOUER LA DSPU ET QUELLE FORME PEUT PRENDRE NOTRE COLLABORATION ?

La valeur ajoutée de l'apport de la santé publique se trouve à être sa vision holistique sur l'ensemble des orientations nommées dans ce mémoire, vision teintée de ses lunettes « effets sur la santé et le bien-être des populations » et « réduction des ISS ». Parmi les sept priorités du [Plan d'action régional de la Santé publique 2024-2026](#), quatre sont directement en lien avec les champs de compétences détenus par le municipal :

- Promouvoir le logement favorable à la santé ;
- Favoriser le vieillissement en santé ;
- Réduire les effets des changements climatiques sur la santé ([Rapport de la directrice, 2023](#)) ;
- Se préparer à une urgence sanitaire.

Nos priorités sont donc tout à fait alignées avec plusieurs des orientations nommées dans le Plan d'urbanisme, sans oublier les champs d'action à l'intérieur desquels un travail continu est réalisé, soient la saine alimentation et les modes de vie physiquement actifs.

Une force de nos équipes consiste à collaborer et mettre en relation les acteurs clés et assurer un arrimage à l'interne (CIUSSS) et à l'externe (les milieux scolaires, communautaires, municipaux, etc.), grâce aux équipes œuvrant au niveau régional sur des thématiques ciblées et celles de proximité qui sont présentes sur les concertations locales et mobilisent les parties prenantes, incluant les populations concernées. Cette participation se fait à tous les stades des projets : réflexion, planification, mise en œuvre et pérennisation des projets. **Notre offre de services se trouve d'ailleurs annexée à ce mémoire et vous constaterez, comme mentionné tout au long du mémoire, que plusieurs collaborations touchent l'aménagement du territoire.**

Voici maintenant des exemples concrets de ce que font les équipes de santé publique en lien avec les thématiques et les recommandations abordées dans ce mémoire :

Habitation / Logement	<ul style="list-style-type: none">• Être un membre actif de la CLS et contribuer à ses travaux, dont l'état de situation du logement à Sherbrooke• Contribuer à la concertation régionale (Comité régional pour l'accessibilité au logement)• Faciliter les synergies avec ses partenaires, notamment la Ville• Soutenir le développement de projets de logements sociaux dont : la maison de chambres Laurier/Margot, le projet de développement de chambres en cours pour personnes âgées en situation d'itinérance (anciens locaux de l'OMH)
-----------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<ul style="list-style-type: none"> • Organiser et faire vivre une communauté de pratique régionale sur le logement et partager des enjeux et de bonnes pratiques
Saine alimentation	<ul style="list-style-type: none"> • Participer au comité de pilotage du PDCN
Transport et mobilité	<ul style="list-style-type: none"> • Collaborer à l'étude de faisabilité sur la mise en œuvre de la Tarification solidaire des transports en commun • Rédiger un argumentaire pour l'accès au transport collectif en démontrant ses impacts sur la santé et la qualité de vie des citoyens • Participer à des réflexions sur la façon dont les aménagements en bordure des écoles peuvent être réalisés
Environnement	<ul style="list-style-type: none"> • Siéger à titre d'expert sur le comité de la Politique de l'arbre et du verdissement
Aménagement du territoire	<ul style="list-style-type: none"> • Participation au projet <i>Vent de fraîcheur</i>, instigué par le CRE

CONCLUSION

À la lumière de ces recommandations, il est certain que les manières d'intégrer la santé et le bien-être des populations dans l'aménagement du territoire sont multiples et que la Ville de Sherbrooke est déjà engagée sur plusieurs des pistes soulevées. De surcroît, l'ensemble du processus de participation citoyenne ainsi que de l'implication des parties prenantes déjà amorcées démontrent une réelle motivation à être à l'écoute des besoins des organisations et des communautés, ce qui est un facteur à la fois de réussite et de pérennité.

Le Plan d'urbanisme va venir définir la vision et les actions à mener pour les dix prochaines années. Et comme nous sommes dans une période où les enjeux des changements climatiques, du vieillissement de la population et de la crise du logement s'entrecroisent, il y a là une conjoncture et une opportunité unique pour prendre action. Comme Direction de santé publique de l'Estrie, nous nous soucions également de saisir ce *momentum* et de profiter de votre démarche de planification territoriale pour collaborer. Ensemble, le milieu municipal et celui de la santé publique peuvent et doivent jouer un rôle de premier plan pour favoriser la santé, le bien-être et la qualité de vie de la population sherbrookoise.

ANNEXE 1 – SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

HABITATION

- Privilégier les logements de type sociaux et communautaires, assurant une abordabilité pérenne.
- Poursuivre les démarches vers l'entrée en vigueur de l'implantation de logements additionnels et unités accessoires ;
- Créer des occasions de mixité sociale, possible notamment grâce à l'application des règles d'accessibilité universelle ET un meilleur Vivre ensemble ;
- S'assurer que le verdissement fait partie de tous les projets de revitalisation tout en étant vigilant de ne pas créer de la gentrification verte ;
- Établir des partenariats avec les établissements d'enseignement pour offrir des logements abordables adaptés aux étudiants en quantité suffisante pour que les grands logements puissent rester disponibles pour les familles ;
- Mettre en place des incitatifs fiscaux et réglementaires pour encourager le développement de projets de logements sociaux et communautaires. Accorder des exemptions de taxes pour les organismes à but non lucratif et les coopératives d'habitation ;
- Appliquer le droit de préemption de la Ville sur les bâtiments et terrains abandonnés pour les convertir en logements sociaux et communautaires ;
- Implanter des modèles mixtes d'habitation à haut seuil de tolérance avec services et ressources de proximité favorisant l'accès et le maintien en logement ;
- Grâce aux nouveaux leviers municipaux, adopter un règlement exigeant l'inclusion de logements sociaux, communautaires et abordables pour les clientèles prioritaires (qui ressortiront du Portrait logement Sherbrooke à venir) dans tout nouveau projet de développement et prévoir des mécanismes pour que ces logements demeurent abordables à long terme ;
- Ainsi, poursuivre les partenariats avec les organismes qui ont l'expérience de travailler avec ces clientèles et qui connaissent leurs besoins devrait être une priorité pour la Ville.

MILIEUX DE VIE

- Proposer des aménagements multifonctionnels et bonifier les catégories d'usages autorisés aux règlements de zonage ;
- Privilégier la mixité des usages ainsi que les commerces et services de proximité, incluant les ressources communautaires qui contribuent au filet social ;
- Faciliter un accès de proximité à la population aux espaces verts pour les bénéfices multiples sur la santé mentale, la cohésion sociale et la pratique d'activités récréatives ;
- Cartographier la disponibilité et la qualité de l'offre alimentaire par quartier, pour ensuite adapter le zonage pour permettre l'implantation de commerces de proximité (offrant des produits frais à des prix abordables) dans des zones ciblées ;
- Planifier l'accès et la qualité (nombre de places ET d'infrastructures) des milieux de garde (au cœur des milieux de vie complets) et privilégier les secteurs où vivent davantage de familles en situation de vulnérabilité socio-économique.

COMMUNAUTÉ

- Utiliser le programme Ville Amie des Aînés (VADA) comme levier pour s'assurer d'impliquer les personnes âgées afin de connaître leurs besoins (participation des citoyens et citoyennes âgé(e)s à la démarche) ;
- Favoriser des initiatives telle l'approche Voisins solidaires d'Espace Muni ;
- Adapter les milieux de vie pour favoriser la participation sociale : présence de mobilier urbain accessible, d'ombrage, de lieux de rencontres intergénérationnelles, planification d'activités inclusives et accessibles, etc. ;
- Intégrer les résidences pour personnes âgées dans leur quartier, en dynamisant les usages des locaux au rez-de-chaussée et/ou en créant des espaces publics aux environs.

MOBILITÉ ET TRANSPORT

- Inclure la Direction de santé publique dans vos réflexions actuelles comme partenaire de collaboration pour la réalisation de votre PMDI, afin de contribuer à la réduction des risques liés à la santé via le plan d'urbanisme ;
- Poursuivre les consultations avec le Comité aviseur vélo, ainsi que de proposer notre participation, en tant que DSPu, à la révision de votre prochain PDTA, s'il y a lieu ;

- Tel que ciblé dans le PDTA et le PDMI, arrimer le réseau de transport collectif et actif pour atteindre efficacement les sites d'intérêt (écoles, emplois, commerces, installations sportives, loisirs, etc.), sans oublier les principaux commerces alimentaires ;
- Offrir des circuits de transport collectif, de fin de semaine, pour accéder aux infrastructures de loisirs et de plein air sherbrookoises situées en périphérie (ex. : Base de plein air André-Nadeau) ;
- Maintenir une tarification solidaire pour faciliter l'accès au transport en commun et même de l'élargir à d'autres clientèles, en commençant par les jeunes du secondaire ;
- Offrir un siège au conseil d'administration de la Société de transport de Sherbrooke (STS) à la DSPublique de l'Estrie afin de contribuer à l'essor d'un réseau de transport collectif favorable à la santé des Sherbrookoises et Sherbrookoises ;
- Poursuivre les consultations du comité aviseur vélo pour améliorer l'interconnectivité des tronçons cyclables ;
- Se doter d'un guide d'aménagement des rues intégrant le concept d'accessibilité universelle favorisant le transport actif et sécuritaire ;
- Modifier la réglementation pour introduire un plafond de stationnement permis et promouvoir la mutualisation des espaces de stationnement.

ENVIRONNEMENT ET MILIEUX NATURELS

- Identifier les sources de nuisance et de contraintes et de maintenir des règles urbanistiques très protectrices à l'égard de ces sources. Par exemple, réaliser une cartographie des nuisances sonores relatives au transport routier, ferroviaire et aérien ainsi qu'aux sources de bruit fixe. Cela permettra à la municipalité d'identifier les secteurs de son territoire soumis à des niveaux élevés de bruit et à y prévoir des règles d'urbanisme conséquentes. La reconnaissance des sources de contraintes et de nuisances sera une valeur ajoutée lors de la prise en compte globale des forces, faiblesses, opportunités et menaces sur le territoire et amènera à des décisions plus éclairées ;
- Les orientations de la Ville devraient avoir une orientation qui vise spécifiquement l'objectif 1.2 (Renforcer la sécurité et améliorer la qualité de vie des communautés par la réduction des risques et des nuisances) des nouvelles OGAT ;
- Réaliser un portrait des vulnérabilités de la population sherbrookoise où seront investigués les facteurs d'expositions aux aléas climatiques, ainsi que les facteurs de sensibilité et de capacité d'adaptation afin de cibler des populations prioritaires et de guider les mesures à mettre en place. (Nous souhaitons jouer un rôle de premier plan dans l'accompagnement de cette démarche.) ;

- Renforcer l'adaptation aux changements climatiques, surtout pour les aléas « chaleur » et « inondations » (pluviales et fluviales) par la préservation des milieux naturels et par la mise en place d'infrastructures naturelles et résilientes et de solutions durables à l'échelle locale ;
- Maintenir des espaces verts dans les nouveaux quartiers résidentiels pour diminuer les îlots de chaleurs ;
- Préparer la population aux catastrophes naturelles et événements météorologiques extrêmes (inondations ou feux, pratiques d'évacuation) ;
- Cesser l'imperméabilisation des sols et réaliser des aménagements visant à diminuer le ruissellement : parcs éponges, utilisation de matériaux perméables là où c'est possible, déminéralisation (réduction de la largeur des rues, réaménagement des espaces de stationnement) ;
- Appuyer le 3-30-300 ;
- Mettre une emphase particulière sur la recherche de solutions qui permettraient un plus grand accès aux plans d'eau et de continuer à mener des actions de protection de la qualité de l'eau ;
- Poursuivre les efforts entrepris pour documenter la qualité de l'eau, détecter les sources de contamination et colliger des données qui guideront des décisions en aménagement du territoire ou des projets d'infrastructures dans le but de réduire les sources de contamination ;
- En matière de développement résidentiel, la Ville de Sherbrooke devrait prioriser les projets qui permettent le raccordement à l'aqueduc. Dans les cas où cela n'est pas possible, jouer un rôle central d'information auprès des citoyens approvisionnés par un puits sur les contaminants naturellement présents sur le territoire et l'importance de l'échantillonnage ET faciliter des campagnes annuelles d'échantillonnage.

SYSTÈME ALIMENTAIRE TERRITORIAL

- Les compétences pour agir sur le système alimentaire soient explicitement définies (et non seulement en étant lié des sous-aspects à des domaines connexes tels que le développement économique, l'aménagement, le transport, le zonage ou l'environnement) ;
- Qu'un service de la Ville soit nommé pour porter les dossiers en agriculture urbaine et ruralité et qu'un financement significatif soit attaché au futur plan d'action issu du PDCN ;
- La concertation avec les parties prenantes liées aux enjeux alimentaires (les partenaires du Collectif en sécurité alimentaire de Sherbrooke, les tables de quartier de l'ISDC, etc.) et la mobilisation citoyenne soit renforcée.

ANNEXE 2 – OFFRE DE SERVICES DE LA SANTÉ PUBLIQUE

LA DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE PEUT VOUS AIDER À ATTEINDRE VOS OBJECTIFS

COLLABORONS POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE ET LE BIEN-ÊTRE DE NOTRE POPULATION!

Vous débutez un projet, vous avez une idée et vous vous questionnez quant aux retombées sur le bien-être, la sécurité et la qualité de vie de la population?

COMMUNIQUEZ AVEC VOTRE INTERVENANT de proximité (organisateur communautaire ou conseiller en promotion de la santé) ou écrivez-nous à projetsmuni.ciussse-chus@ssss.gouv.qc.ca pour discuter de nos contributions possibles.

DANS LE RESPECT DU RÔLE DE CHACUN, NOUS POUVONS :

- Accompagner la concertation, la mobilisation et la participation citoyenne;
- Collaborer à l'animation d'instances;
- Contribuer à des démarches ou des projets;
- Évaluer ou analyser des projets, des politiques, des règlements ainsi que leurs impacts sur la santé et les inégalités sociales;
- Orienter vers des ressources existantes;
- Partager des connaissances, des informations et des pratiques prometteuses ou des données;
- Produire des recommandations, des avis, des outils ou des rapports;
- Réaliser, analyser ou interpréter des portraits d'état de santé;
- Soutenir la recherche de financement de projets.

QUELQUES EXEMPLES DE COLLABORATION DE LA DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE AVEC DES PARTENAIRES MUNICIPAUX :

AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE



Réaménagement d'une rue ou d'un quartier : évaluer les impacts sur le bien-être de la population et les inégalités sociales lors de l'étape de planification

Agriculture urbaine : collaborer au développement d'initiatives

Projet de règlement : produire des recommandations sur un projet de règlement ayant un impact sur la santé (bruit, pollution, allergènes...)

CULTURE, LOISIRS, ACTIVITÉS COMMUNAUTAIRES ET PARCS



Politique municipale : participer au comité de la politique municipale (sport, loisir, plein air, familiale, culturelle ou la démarche Municipalité amie des aînés...)

Populations vulnérables : accompagner un groupe de travail sur l'itinérance pour prioriser des actions

Participation citoyenne : soutenir l'inclusion et la participation citoyenne dans une consultation publique

TRANSPORT



Transport actif et sécuritaire : participer au comité de travail et aux actions

Transport collectif : soutenir un comité de travail MRC

Protection de la population : développer et diffuser un coffre à outils (prévention des maladies transmises par les tiques, chaleur et froid extrêmes)

ENVIRONNEMENT, SALUBRITÉ, NUISANCES ET SÉCURITÉ



Prévention et protection de la population : donner des conférences et développer et diffuser des outils (prévention des maladies transmises par les tiques, chaleur et froid extrêmes...)

Qualité de l'eau : contribuer à rédiger des messages santé préventifs (eau potable, activités récréatives nautiques et aquatiques)

Changements climatique : collaborer à une démarche de lutte aux changements climatiques

PORTRAIT DE VOTRE POPULATION



Soutien à la prise de décision : élaborer un portrait de la population (habitudes de vie, vulnérabilités aux changements climatiques et autres déterminants de la santé)

Québec

LA SANTÉ PUBLIQUE EN ESTRIE

La Direction de santé publique est une des dix-neuf directions du CIUSSSE de l'Estrie – CHUS. Les actions auprès des partenaires municipaux ont lieu dans les différentes communautés afin de maximiser la santé physique, sociale et mentale de la population. La Direction de santé publique porte une attention particulière aux vulnérabilités et aux inégalités sociales de santé.

Régies par la Loi sur la santé publique, les actions de la Direction de la santé publique visent à :

PROTÉGER

la population
des menaces à la
santé

PRÉVENIR

la maladie, les blessures, les
problèmes psychologiques
et sociaux ou en
atténuer la gravité

PROMOUVOIR

les saines habitudes de vie et
soutenir le développement
d'environnements et de
conditions de vie favorables
à la santé

SURVEILLER

en continu l'évolution de
l'état de santé des
collectivités de son
territoire



**Ensemble, nous pouvons contribuer à rendre vos milieux plus inclusifs,
favorables à la santé, résilients et durables!**

Révision et mise en page

Direction des ressources humaines, des communications et des affaires juridiques (DRHCAJ)

© Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Estrie – Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke, 2023

Mai 2023

santeestrie.qc.ca

Centre intégré
universitaire de santé
et de services sociaux
de l'Estrie – Centre
hospitalier universitaire
de Sherbrooke

Québec



BIBLIOGRAPHIE

Aldrich, D. P. (2012). *Building Resilience Social Capital in Post-Disaster Recovery*.

Centre de référence sur l'environnement bâti et la santé (CREBS). (2022, mai). *Planifier une offre résidentielle saine et accessible*. <https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2882-offre-residentielle-saine-accessible.pdf>

Concertation Logement Sherbrooke. (Publication à venir). *État de situation du logement à Sherbrooke 2023 (titre provisoire)*.

Côté, J., & Samson, I. (2023). *Rapport final de la Commission ad hoc sur le logement—Se loger à Sherbrooke, avec enjeux et défis*. https://contenu.maruche.ca/Fichiers/3337a882-4a53-e611-80ea-00155d09650f/Sites/333dd3d3-915d-e611-80ea-00155d09650f/Documents/Bilans%20et%20rapports/2023/Rapport%20final_Commission%20ad%20hoc%20sur%20le%20logement.pdf

Groupe de travail pour le logement et le climat. (2024). *Plan détaillé pour améliorer le nombre et la qualité des logements: Comment le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et les municipalités peuvent collaborer pour ajouter 5 800 000 habitations abordables à faibles émissions de GES et résilientes*. <https://habitationetclimat.ca/wp-content/uploads/2024/03/Blueprint-for-More-and-Better-Housing-Mar-2024-FR.pdf>

Hamel, M., Hamel, G., Pakenham, C., Rochette, M., Anctil, H., Laporte, I., Piché, H., Hurteau, A., Gignac, H., & LeBlanc, M.-F. (2005). *Rapport national sur l'état de santé de la population du Québec—Produire la santé. état de santé*.

Institut national d'excellence en santé et en services sociaux. (2023). *Élaboration de portraits à l'appui de l'adaptation continue des services jeunesse par réseau local de services. État des pratiques rédigé par Sophie Léveillé et Georges-Charles Thiebaut*.

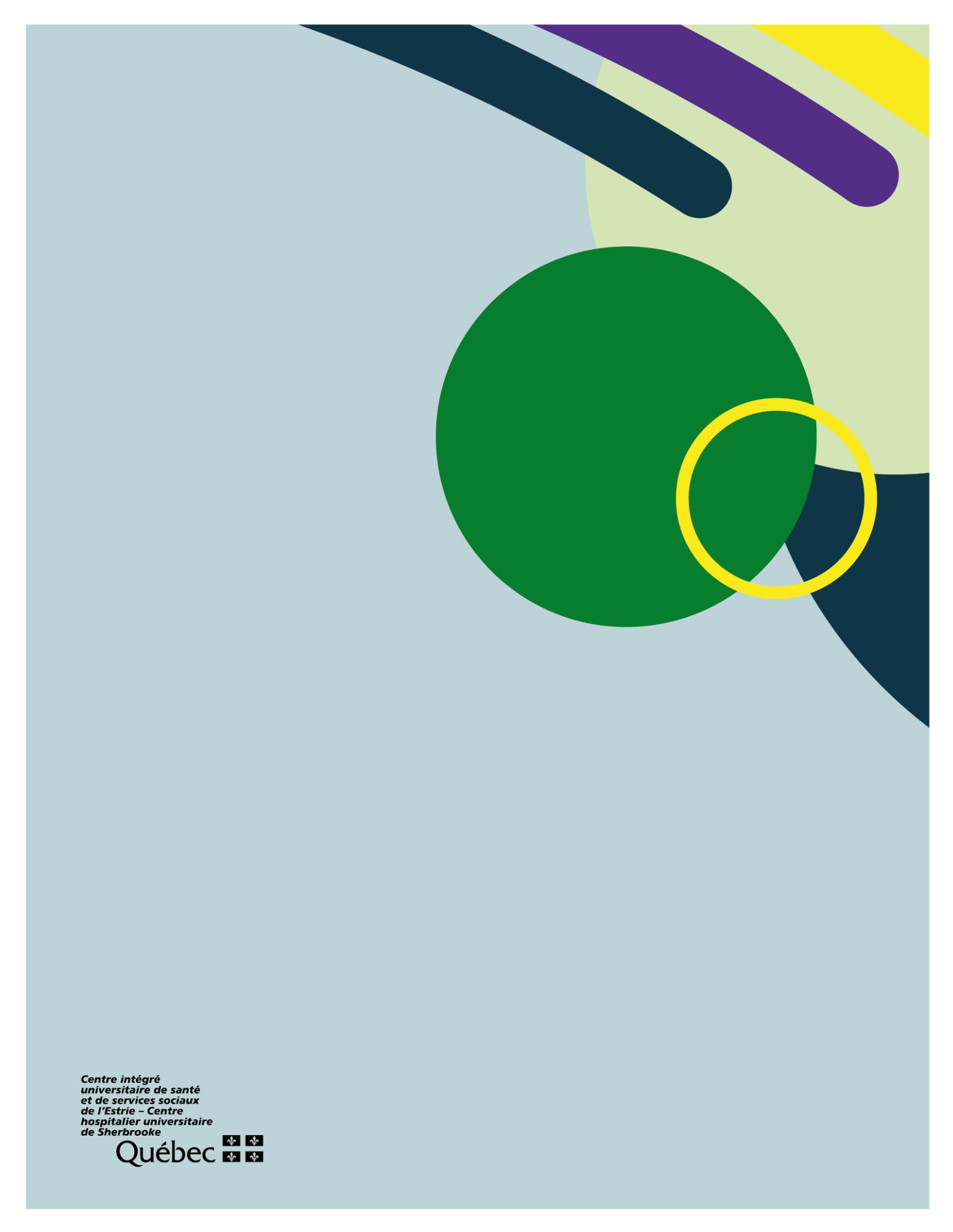
Ministère de la Famille. (2021). *CONSULTATION sur les services de garde éducatifs à l'enfance*. <https://www.mfa.gouv.qc.ca/fr/publication/Documents/cahier-consultation-SGEE.pdf>

Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation. (2024). *Orientations gouvernementales en aménagement du territoire*. https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/affaires-municipales/publications/amenagement_territoire/orientations_gouvernementales/BRO_ogat_groupesABC.pdf

Office of the U.S. Surgeon General. (2023). *Our Epidemic of Loneliness and Isolation—THE U.S. Surgeon General's Advisory on the Healing Effects of Social Connection and Community*. <https://www.hhs.gov/sites/default/files/surgeon-general-social-connection-advisory.pdf>

O'Neill, S., Labesse, M. E., & Morency, P. (2024). *Logement et santé : Développement d'un cadre conceptuel—Rapport d'analyse*. Institut national de santé publique du Québec. <https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/2024-05/3486-logement-sante-cadre-conceptuel.pdf>

Rheault, G. (2023). *Mémoire sur le logement déposé par la Direction de santé publique de l'Estrie dans le cadre de la Commission ad hoc sur le logement à Sherbrooke.*
https://contenu.maruche.ca/Fichiers/3337a882-4a53-e611-80ea-00155d09650f/Entities/m_e8e332fb-3750-4372-9eb6-a419c3650623/Ad%20hoc%20logement/5%20avril%202023/Direction%20de%20sant%C3%A9%20publique%20-%20Estrie.pdf



**Centre intégré
universitaire de santé
et de services sociaux
de l'Estrie – Centre
hospitalier universitaire
de Sherbrooke**

Québec 

Mémoire déposé dans le cadre de la consultation relative aux orientations préliminaires sur plan d'urbanisme de la ville de Sherbrooke



Septembre 2024

Réalisé par Corridor appalachien



ÉQUIPE DE RÉALISATION

Coordination du projet :

Fabienne Déturche, chargée de projet - Aménagement durable du territoire

Révision du texte :

Clément Robidoux, directeur conservation

Rédaction :

Fabienne Déturche, chargée de projet - Aménagement durable du territoire

Cartographie :

Benoit Talbot, technicien en géomatique

COMMENT CITER CE DOCUMENT

DÉTURCHE, F. 2024. *Mémoire déposé dans le cadre de la consultation relative aux orientations préliminaires du plan d'urbanisme de la ville de Sherbrooke. Corridor appalachien*. Eastman. 12 pages.

This project was undertaken with the financial support of:
Ce projet a été réalisé avec l'appui financier de :



Environment and
Climate Change Canada

Environnement et
Changement climatique Canada

TABLE DES MATIÈRES

1.	Présentation de Corridor appalachien.....	1
2.	Orientations préliminaires.....	2
3.	Connectivité et intégrité des milieux naturels.....	3
4.	Recommandations relatives à la mise en œuvre des orientations 7 et 8.....	4
4.1.	Mettre à jour la cartographie du réseau écologique.....	4
4.2.	Assurer le maintien et la restauration de la connectivité riveraine.....	6
4.3.	Participer à la protection du lac Memphrémagog et de son bassin versant.....	8
4.4.	Protéger certaines cibles de conservation.....	8
4.5.	S'assurer que les secteurs de part et d'autre des passages fauniques aménagés sur les routes ou autoroutes ne soient pas développés.....	9
4.6.	Évaluer la possibilité d'utiliser certains outils ou mécanismes disponibles.....	9
	Bibliographie.....	12

TABLE DES FIGURES

Figure 1 :	Territoire d'action de Corridor appalachien.....	2
Figure 2 :	Noyaux d'habitats d'intérêt régional.....	5
Figure 3 :	Largeur de corridors écologiques selon les espèces.....	6
Figure 4 :	Exemple de l'utilisation du NDVI.....	7

1. PRÉSENTATION DE CORRIDOR APPALACHIEN

Corridor appalachien est une organisation non gouvernementale avec un statut de bienfaisance qui a pour mission de protéger les milieux naturels de la région des Appalaches du sud du Québec. La vision initiale qui a inspiré la création de Corridor appalachien, il y a de cela maintenant plus de 20 ans, était de réunir par des aires protégées les massifs forestiers des Monts Sutton à ceux du parc national du Mont-Orford, afin d'assurer la connectivité écologique de ces milieux. C'est encore aujourd'hui un objectif phare de l'organisation.

Les projets de Corridor appalachien sont basés sur la science, ainsi que sur une approche rigoureuse de planification des actions. Seconde plus importante organisation de conservation au Québec, l'équipe comporte une vingtaine d'employés réguliers en plus de bénéficier de l'apport d'une quinzaine de stagiaires et de techniciens en période estivale.

L'organisation a bâti une solide expertise dans le domaine de la conservation, qui dépasse largement les frontières de son territoire d'action qui se trouve dans les montagnes Vertes du Nord, un secteur reconnu pour être un lien critique de connectivité dans l'écorégion des Appalaches nordiques et de l'Acadie (Staying connected Initiative, 2023). Les projets de Corridor appalachien sont souvent ponctués d'innovation et pavent la voie à de nouvelles façons de faire qui inspirent d'autres groupes, partout au Québec.

Notre modèle organisationnel unique préconise le support aux organisations locales de conservation, nos 17 membres affiliés, qui génèrent une puissante synergie, constituent une composante centrale du succès que connaissent les actions de conservation dans les montagnes Vertes.

Jusqu'à maintenant et avec l'aide de Conservation de la nature Canada, de nos 17 membres affiliés, ainsi que de tous nos partenaires de conservation, ce sont plus de 16 915 hectares de milieux naturels qui sont protégés à perpétuité en terres privées sur notre territoire d'action.

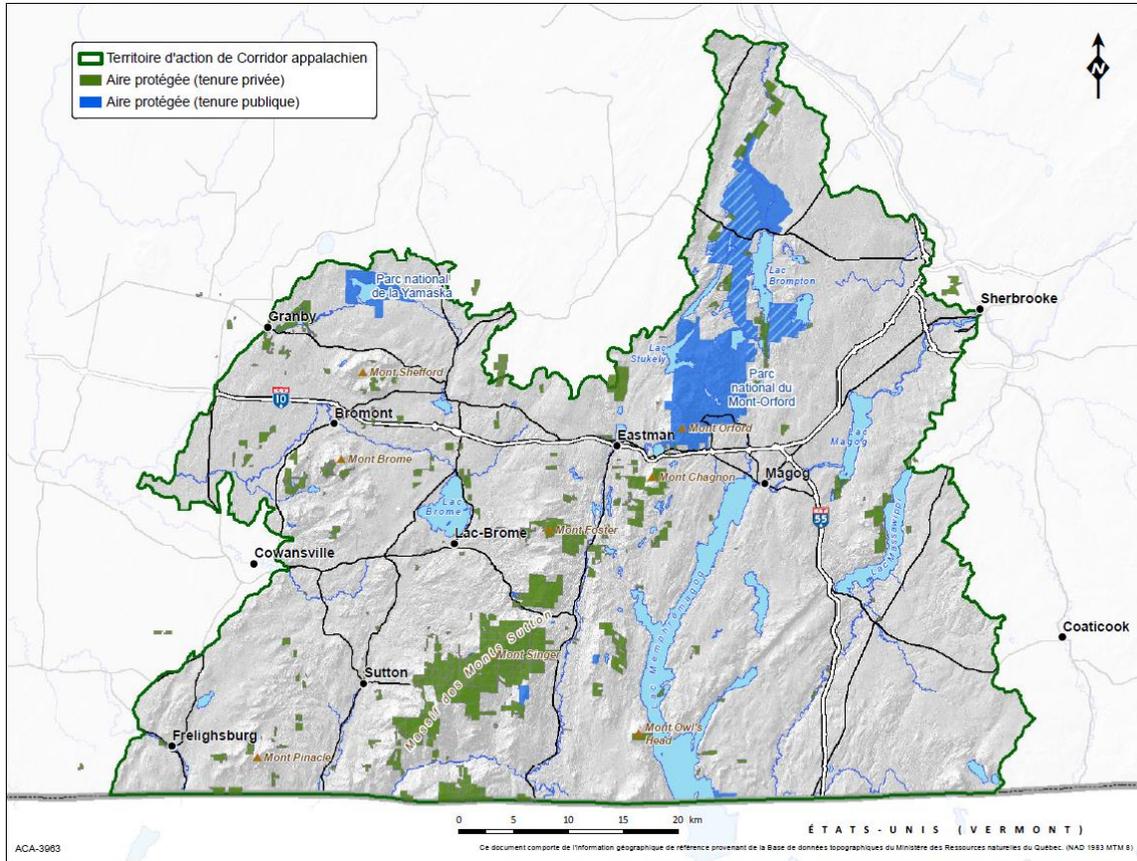


Figure 1 : Territoire d’action de Corridor appalachien

2. ORIENTATIONS PRÉLIMINAIRES

La ville de Sherbrooke entend les organismes et les citoyens relativement à huit orientations préliminaires qui s’inscrivent dans six thématiques, qui constitueront les axes du prochain plan d’urbanisme.

Les huit orientations préliminaires sont les suivantes :

1. Des milieux de vie complets répondant aux besoins des communautés;
2. Une plus grande offre de logements pour une diversité de besoins;
3. Une localisation stratégique des activités économiques contribuant à la vitalité des milieux de vie par la mixité des usages lorsqu’ils sont compatibles;
4. Une croissance orientée vers des milieux déjà dotés d’infrastructures et de services publics, qui limite l’étalement urbain et consolide les cœurs de quartiers;
5. Une densification qui tient compte de l’échelle des milieux afin de contrer la perte des milieux naturels et agricoles et préserver les traits distinctifs du paysage et du patrimoine;
6. Des transports collectifs et actifs plus sécuritaires et accessibles intégrés aux milieux de vie;

7. Une communauté résiliente capable de mieux s'adapter aux changements climatiques par la préservation des milieux naturels, le verdissement, ainsi que les pratiques urbanistiques et architecturales durables;
8. Une ressource en eau protégée et bien gérée.

3. CONNECTIVITÉ ET INTÉGRITÉ DES MILIEUX NATURELS

Aujourd'hui le concept de connectivité n'est plus l'apanage des organismes de conservation. La COP 15 et la COP 27 ont démontré que le traitement des enjeux en silo n'est plus viable et que la perte de biodiversité et le réchauffement climatique s'alimentent mutuellement.

La conservation de milieux naturels connectés est reconnue comme étant une mesure permettant d'une part de maintenir la biodiversité et d'autre part de lutter contre le réchauffement climatique. On sait que des milieux naturels connectés seront plus résilients dans un contexte de réchauffement climatique.

L'union des municipalités du Québec (UMQ) a publié en 2022 un guide à l'intention des municipalités (UMQ, 2022). Elle met en avant la protection des milieux naturels et le maintien de la connectivité écologique comme solution pour l'adaptation au réchauffement climatique.

Plus récemment, le projet des orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT) déposé par le gouvernement fait de la protection des milieux naturels et de la connectivité écologique une orientation parmi les neuf retenues (Gouvernement du Québec, 2024). L'adoption prévue en décembre 2024 des OGAT constitue un pas important vers la reconnaissance du rôle que jouent nos milieux naturels connectés pour la résilience de nos territoires.

En outre, le gouvernement du Canada préconise, tout comme l'Europe, la mise en œuvre de « solutions fondées sur la nature ». Il s'agit d'actions qui visent la préservation et la restauration des écosystèmes pour assurer leur résilience et leur fonctionnalité, en vue de maintenir les services écologiques. Les Solutions fondées sur la nature constituent des réponses aux orientations préliminaires 7 et 8 de la ville de Sherbrooke.

Corridor appalachien préconise donc le maintien et la restauration du réseau écologique et des rives pour répondre à ces deux orientations.

Les instances gouvernementales et municipales reconnaissent aujourd'hui que des milieux naturels en santé et connectés permettent à nos sociétés d'être plus résilientes dans un contexte de réchauffement climatique.

4. RECOMMANDATIONS RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DES ORIENTATIONS 7 ET 8

4.1. METTRE À JOUR LA CARTOGRAPHIE DU RÉSEAU ÉCOLOGIQUE

Le plan Nature a permis d'effectuer une caractérisation écologique des cibles de conservation.

De manière à compléter l'exercice, il serait approprié de :

1. Mettre à jour le réseau écologique (noyaux d'habitats et corridors écologiques) à l'échelle locale et prendre en compte une zone tampon à l'extérieur des limites administratives d'environ 5 km¹;
2. S'assurer que la cartographie du réseau écologique locale s'arrime et relie la cartographie du réseau écologique élaboré à l'échelle régionale (à l'échelle de l'Estrie);
3. Prioriser les actions de conservation en lien avec les noyaux d'habitats d'intérêt régionaux (figure 2).

Le Conseil régional de l'environnement de l'Estrie (CREE) a effectué la cartographie des noyaux d'habitats à l'échelle de l'Estrie et Corridor appalachien a effectué la cartographie du réseau écologique à l'échelle des montagnes Vertes du Nord. Deux noyaux d'habitats d'importance sont localisés dans la partie ouest du territoire de la ville de Sherbrooke. **Ces deux noyaux d'habitats couvrent une superficie de 36 606 ha, dont 2 899 ha se trouvent sur le territoire de la ville de Sherbrooke.** Ils constituent donc 7,9 % du territoire de la ville de Sherbrooke et se situent en dehors du périmètre urbain.

Il est essentiel que le réseau écologique locale de la ville de Sherbrooke relie ces deux noyaux d'habitats et que les mesures de protection visent en priorité ces deux noyaux d'habitats d'intérêt régional. Le maintien de l'intégrité de ces derniers est en effet névralgique, car ils constituent un lien d'importance avec le parc national du Mont-Orford (figure 2). La concertation avec les municipalités et MRC voisines sera d'intérêt; les efforts doivent être arrimés.

¹ - La prise en compte d'une zone tampon permet d'arrimer la cartographie avec les MRC et les municipalités voisines.

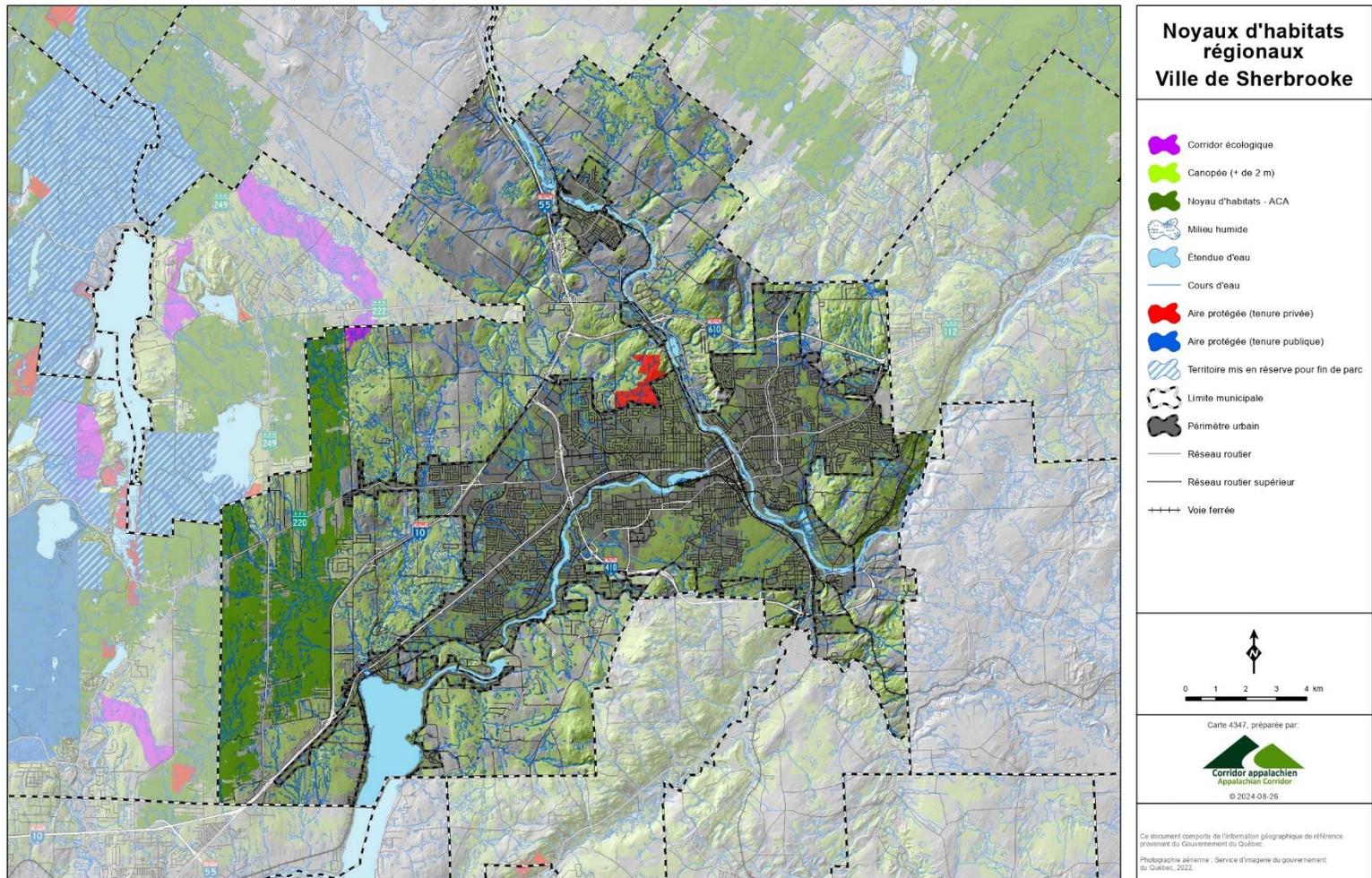


Figure 2: Noyaux d'habitats d'intérêt régional (Source : Corridor appalachien, Conseil régional de l'environnement de l'Estrie-Nature Canton de l'Est)

4.2. ASSURER LE MAINTIEN ET LA RESTAURATION DE LA CONNECTIVITÉ RIVERAINE

Il serait intéressant que la ville de Sherbrooke se dote d'outils afin de lui permettre de prioriser ses interventions en termes de protection et de restauration des milieux naturels. La réalisation d'une étude permettant de qualifier quantitativement l'état naturel des rives de son territoire est un exemple.

Le maintien et la restauration des rives permettent d'assurer la connectivité écologique riveraine en plus de participer à la santé de nos écosystèmes aquatiques et terrestres et par là même au maintien de nos services écologiques.

Dans un milieu urbanisé, les zones riveraines naturelles sont reconnues pour :

1. Contre les effets d'îlots de chaleur urbains (Champagne, 2024; UMQ, 2024);
2. Améliorer la qualité de l'air, de l'eau et du sol (UMQ, 2024);
3. Réduire la pollution sonore (UMQ, 2024);
4. Séquestrer des gaz à effet de serre (UMQ, 2024);
5. Embellir le milieu de vie (UMQ, 2024);
6. Apporter de l'intimité (UMQ, 2024);
7. Réduire les maladies et le stress (UMQ, 2024);
8. Augmenter la valeur des propriétés (UMQ, 2024).

Ainsi, les rives larges et diversifiées possèdent beaucoup de bienfaits pour nos sociétés humaines.

Les rives participent également au maintien de la connectivité et il est reconnu que les largeurs de rives varient selon les espèces. Plus la rive est large, plus elle couvrira les déplacements d'une variété plus importante d'espèces.

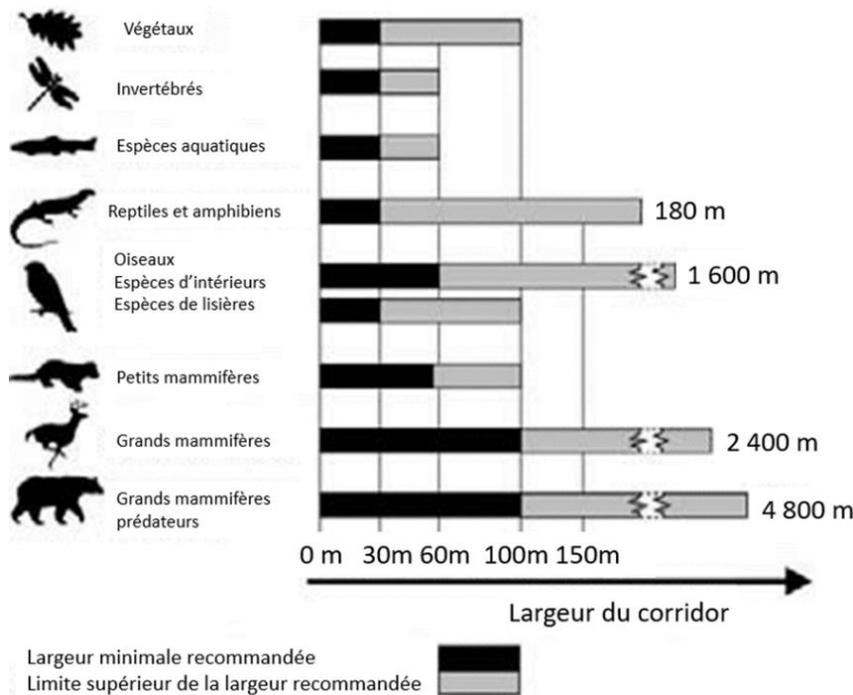


Figure 3 : Largeur de corridors écologiques selon les espèces (tiré de Bentrup, 2008, p. 55)

Cette figure montre que les rives de 10 m ou de 15 m de largeur, comme définies par le règlement provincial offrent des conditions insuffisantes et/ou très minimales pour la connectivité riveraine.

Dans le cadre d'un travail sur la connectivité riveraine, on retiendra une largeur de 30 m de part et d'autre d'un cours d'eau et d'un milieu humide de manière à couvrir les besoins minimums pour le déplacement d'une variété d'espèces plus intéressante sur le plan de la biodiversité (Bentrup, 2008; Environnement Canada, 2013). En plus des végétaux, invertébrés, reptiles et amphibiens et les espèces aquatiques, on couvre les besoins de certaines espèces de forêts d'intérieurs, ainsi que des petits mammifères.

On comprend dans un contexte de densification qu'une rive de 30 m est un objectif loin d'être aisé à atteindre. Cependant, il serait d'intérêt de qualifier les rives de certains cours d'eau²; en l'occurrence ceux qui relient des noyaux d'habitats ou qui font partie de corridors écologiques. L'utilisation notamment de l'indice de végétation par différence normalisée (NDVI) permet de réaliser cet exercice.

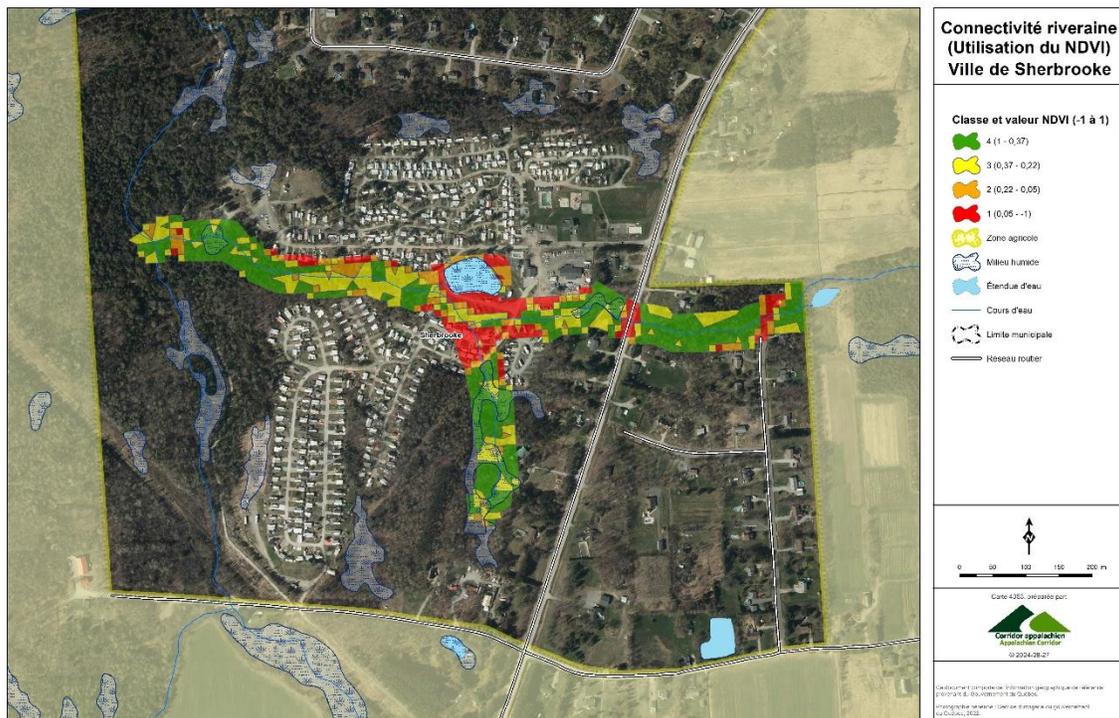


Figure 4 : Exemple de l'utilisation du NDVI

Dans cet exemple, le cours d'eau relie deux noyaux d'habitats. Cette section du cours d'eau et de sa bande riveraine assure donc la connectivité écologique dans un contexte où le développement résidentiel a perturbé les milieux naturels.

² - Pour qualifier la rive, l'indice de végétation par différence normalisée (NDVI) peut être utilisé. Il s'agit d'un indice quantitatif qui fournit des mesures numériques de la densité et de la vigueur de la végétation.

Pour qualifier la rive sur une superficie de 8,68 ha, l'indice de végétation par différence normalisée (NDVI) a été utilisé.

- Le NDVI 1 démontre des secteurs fortement anthropisés et dont la restauration n'est pas envisageable. Il couvre 1,47 ha, soit 17 % du corridor riverain;
- Le NDVI 2 représente des secteurs qui montrent peu de végétation, souvent la présence d'une strate de végétation herbacée. Il couvre 1,11 ha, soit 13 % du corridor riverain;
- Le NDVI 3 montre davantage de végétation, des herbacées plus longues et des arbustes ou arbres dispersés. Il couvre 2,19 ha, soit 25 % du corridor riverain;
- Le NDVI 4 qui correspond à un milieu boisé qui remplit donc les fonctions de connectivité. Ce secteur couvre 3,89 ha, soit 45 % du corridor.

Cet exercice démontre que 45 % de ce corridor est très fonctionnel. Les efforts de restauration devraient cibler 38 % du corridor riverain (NDVI 2 et 3). Les rives de NDVI 4 constituent 17 % du corridor et leur restauration est complexe ou impossible, compte tenu du fait que la zone est anthropique (asphalte, toiture, etc.).

Des pistes de solutions pourraient ensuite être envisagées pour maintenir les sections qui possèdent un NDVI 1 et élargir ou végétaliser les rives de NDVI 2 et 3.

1. Valider la possibilité d'intégrer un plan concept lié à un réseau de connectivité écologique ou une trame verte et bleue pour relier le périmètre urbain de la ville de Sherbrooke et les secteurs en dehors du périmètre urbain;
2. Effectuer l'exercice sur les rives de la rivière Magog et de la rivière Saint-François, deux milieux hydriques d'intérêt sur le territoire;
3. Valider notamment si le Programme particulier d'urbanisme (PPU)³ pourrait être un outil adéquat et/ou le zonage incitatif⁴ pour maintenir et restaurer des milieux riverains stratégiques pour le maintien de la connectivité écologique.

4.3. PARTICIPER À LA PROTECTION DU LAC MEMPHRÉMAGOG ET DE SON BASSIN VERSANT

Nous comprenons que le lac Memphrémagog et son bassin versant ne font pas partie du territoire de la ville de Sherbrooke.

Il est reconnu que les grandes superficies de milieux naturels et de milieux humides dans les bassins versants favorisent le maintien de la qualité de l'eau.

Compte tenu du fait que le lac Memphrémagog alimente la population de Sherbrooke en eau potable, l'implication de la ville de Sherbrooke à la protection du bassin versant serait d'intérêt.

4.4. PROTÉGER CERTAINES CIBLES DE CONSERVATION

1. Conserver les habitats d'espèces en situation précaire présents sur le territoire de la ville;
2. Protéger les écosystèmes forestiers exceptionnels;
3. Protéger les hot spots de biodiversité (rareté à l'échelle régionale et provinciale);

3 - Loi habilitante : art. 85 et 85.1 de la LAU.

4 - Loi habilitante : art. 145.35.2 de la LAU.

4. Conserver les types écologiques rares;
5. Conserver les vieux peuplements/forêts matures;
6. Conserver les forêts d'intérieur.

4.5. S'ASSURER QUE LES SECTEURS DE PART ET D'AUTRE DES PASSAGES FAUNIQUES AMÉNAGÉS SUR LES ROUTES OU AUTOROUTES NE SOIENT PAS DÉVELOPPÉS

Les autoroutes ou les routes sont des éléments de fragmentation majeurs des milieux naturels. Elles constituent des barrières au déplacement de la faune et des obstacles à la dispersion de la flore. Notre organisme n'a pas d'information relative à l'aménagement de passages fauniques sur le territoire de la ville de Sherbrooke, toutefois, advenant qu'il y en ait et particulièrement sur les autoroutes, il importe de :

1. S'assurer que la cartographie de ces passages fauniques soit connue des services d'aménagement du territoire;
2. S'assurer que les documents d'urbanisme prennent en compte les secteurs de part et d'autre des passages fauniques pour s'assurer de la pérennité de leur fonctionnalité dans le temps. Pour que ces passages demeurent fonctionnels, les milieux naturels de part et d'autre de ceux-ci doivent être maintenus. Il s'agit ici de pérenniser un corridor écologique qui comprend un passage faunique.

4.6. ÉVALUER LA POSSIBILITÉ D'UTILISER CERTAINS OUTILS OU MÉCANISMES DISPONIBLES

1. Valider la possibilité d'assujettir l'implantation, la construction du bâti et les aménagements (potentiellement le lotissement également) dans les milieux visés par le RCI Plan Nature à un règlement de PIIA⁵ pour assurer le maintien de la connectivité et des noyaux d'habitats. S'assurer que le CCU soit très bien formé des enjeux;
2. Valider la possibilité de prévoir des marges de recul à la rive ou à la bande de protection dans les milieux visés par le RCI Plan Nature pour toute construction et aménagement. L'objectif est d'éviter les empiètements dans la rive ou dans la bande de protection. On sait qu'une habitation ou un aménagement proche d'une rive ou d'une bande de protection rend l'empiètement très probable. Ce type de mesure permet en outre d'éviter les infractions;
3. Valider la possibilité de diminuer la superficie déboisée pour un nouveau bâtiment principal, ses bâtiments accessoires et ses ouvrages accessoires dans les milieux visés par le RCI Plan Nature et dans les zones H, RUS et PRAS de 3 000 m² (règlement 1274) à 1 500 m²;

5 - Canton de Gore : dans le cas d'une intervention située en tout ou en partie à l'intérieur du réseau écologique, une étude de caractérisation écologique est demandée (art. 15, par. 6 du règlement 218 relatif au PIIA). Certains des objectifs visés sont : préserver les habitats d'intérêts pour la faune et la flore, protéger la qualité de l'eau des lacs, des cours d'eau et des bassins versants, préserver les « points chauds » « points névralgiques » pour la biodiversité, conserver les paysages naturels d'intérêt du secteur, maintenir la connectivité des habitats naturels.

4. Valider la possibilité d'appliquer des marges de recul arrières ou latérales supérieures à la norme quand un lot jouxte une aire protégée;
5. Valider la possibilité d'interdire la présence de clôture dans une bande de protection (règlement 1274) et en rive (consultation relative au règlement transitoire en cours⁶) particulièrement dans les milieux visés par le RCI Plan Nature;
6. Valider la possibilité d'intégrer dans les éléments demandés dans un rapport écologique l'impact du projet sur le réseau écologique locale et sur les espèces menacées et vulnérables;
7. Valider la possibilité de modifier les usages, les contingerer ou les intégrer au règlement des usages conditionnels si ceux-ci sont d'usages à impacts forts dans les milieux visés par le RCI Plan Nature;
8. Valider la localisation des lots municipaux et les assujettir à un statut de protection advenant que ceux-ci soient riverains, soient situés dans des secteurs cartographiés au Plan nature, dans le réseau écologique local ou dans les hot spot de biodiversité;
9. Valider si un droit de préemption sur des lots stratégiques notamment sur des lots dans les deux noyaux d'habitats d'intérêt régional serait adéquat⁷;
10. Valider à chaque permis de lotissement si le lot est situé dans les milieux visés par le RCI Plan Nature, auquel cas valider la possibilité d'une redevance en terrain;
11. Valider à chaque permis de lotissement si le propriétaire possède un autre lot que celui loti qui serait dans les milieux visés par le RCI Plan Nature, auquel cas valider la possibilité d'une redevance en terrain;
12. Valider la possibilité de voter un fonds réservé le cas échéant pour l'acquisition de lots stratégiques⁸;
13. Valider si le nouveau pouvoir en matière de taxation qui permet d'appliquer une taxation différenciée par secteur⁹ et/ou un taux varié aux immeubles résidentiels¹⁰ permettrait d'être un outil fiscal qui pourrait être basé sur des préoccupations liées à la protection des milieux visés par le RCI Plan Nature, particulièrement sur la protection des deux noyaux d'habitats d'intérêt régional. En termes d'écofiscalité ou d'alimentation d'un fonds réservé, il y aurait peut-être une réflexion à mener;

6 - Selon le projet de règlement pour le régime permanent, l'article 118.3.3 de la LQE ne s'appliquerait plus. D'après notre compréhension, les villes et municipalités pourraient donc règlementer leurs rives et rives élargies.

7 - Loi habilitante : art. 572.0.1 à 572.0.7 de la Loi sur les cités et villes (LCV).

⁸ - Tarification par unité de taxation, quelques cts au 100\$ d'évaluation, redevance sur les permis de construction selon la grandeur de la maison à l'exemple du Canton de Gore (règlement 242).

⁹ - Loi habilitante : art. 244.64.10 de la LFM. La loi ne prévoit pas de critère ou de balise pour déterminer les secteurs, c'est la raisonnable et l'équité qui devraient nous guider.

¹⁰ - Loi habilitante : art. 244.64.8.1 de la LFM. Le critère ne peut pas être basé sur la valeur et la localisation. Il pourrait être basé sur la superficie du terrain ou l'habitation par exemple.

14. Valider la possibilité de démarcher les propriétaires des boisés d'intérêt et des secteurs dans lesquels des rives élargies sont présentes et névralgiques pour la connectivité pour valider leur intérêt à s'engager dans un projet de conservation volontaire. S'appuyer sur les acteurs du milieu pour effectuer le démarchage;
15. Valider la possibilité d'aménager les projets intégrés à l'extérieur du réseau écologique locale. Dans le cadre de la refonte du plan d'urbanisme, la LAU¹¹ demande de prévoir les secteurs à consolider et les secteurs à développer (habitation, transport, services d'équipement, etc.). Se saisir de cet exercice pour effectuer cette validation.

¹¹ - Loi habilitante : art. 83, par. 1 à 7 de la LAU.

BIBLIOGRAPHIE

- Bentrup, G. 2008. Conservation buffers: design guidelines for buffers, corridors, and greenways. Gen. Tech. Rep. SRS-109. Asheville, NC: Department of Agriculture, Forest Service, Southern Research Station. 110 p.
- Champagne, P-E. 2024. Le couvert forestier, climatiseur gratuit de l'est des États-Unis. La Presse, article paru le 26 février 2024. Consulté à l'adresse : <https://www.lapresse.ca/actualites/environnement/2024-02-26/reboisement/le-couvert-forestier-climatiseur-gratuit-de-l-est-des-etats-unis.php?sharing=true>
- Environnement Canada. 2013. Quand l'habitat est-il suffisant? Troisième édition. Environnement Canada. Toronto (Ontario). 138 p.
- Québec. 2024. Nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire. Consulté à l'adresse <https://www.quebec.ca/habitation-territoire/amenagement-developpement-territoires/amenagement-territoire/orientations-gouvernementales/ogat>
- UMQ. 2022. S'adapter au climat par la réglementation, guide pour les municipalités. 83 pages. Consulté à l'adresse <https://umq.qc.ca/wp-content/uploads/2022/03/guide-climat-reglementation-29mars22.pdf>
- UMQ. 2024. S'adapter au climat par le verdissement, guide pour les municipalités. 49 pages. Consulté à l'adresse <https://umq.qc.ca/wp-content/uploads/2023/05/webumgguidereverdissement2023-7.pdf>
- Staying connected Initiative. 2023. The Northern Appalachian – Acadian Region. Consulté à l'adresse <https://storymaps.arcgis.com/stories/8905860a33fb4118aba55be06a765c8a>

Perspectives d'un développeur de logements communautaires concernant les priorités d'aménagement du territoire

**Mémoire présenté dans le cadre de l'élaboration
du plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke**

L'importance de notre rôle dans le déploiement du logement abordable et communautaire sur le territoire sherbrookoïs

Le groupe de ressources techniques (GRT) Entraide Habitat Estrie (EHE) est reconnu comme une entreprise d'économie sociale qui se démarque depuis plusieurs années dans la réalisation de logements abordables de type coopératif ou à vocation sociale. Il est donc un acteur clé en matière d'habitation communautaire sur le territoire Sherbrookoïs. Notre mission, centrée sur l'amélioration des conditions de logement des ménages à faible et modeste revenu ainsi que sur la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale, fait de nous un allié indispensable dans l'élaboration du nouveau plan d'urbanisme.

Ainsi, nous espérons pouvoir influencer par nos propositions certains éléments dans cet outil urbanistique stratégique qui permet d'imposer un cadre normatif pouvant faciliter la mise en œuvre de projets porteurs. Il serait important de prendre en considérant les points suivants :

- La densité;
- Le processus de consultation publique;
- La mixité des usages;
- Pourcentage d'occupation au sol (compacité)
- Les cases de stationnement;
- Le cadre bâti.

L'objectif principal serait de définir un cadre facilitant l'implantation de logement social afin de diminuer le processus réglementaire entourant le développement d'unité locative communautaire. Reconnaître le logement social comme une vocation avec un zonage distinctif serait un grand pas pour accélérer l'implantation de projets de logements abordables et communautaires. Nous avons cru intéressant de vous présenter notre approche autour des trois axes visant à mieux répondre aux besoins croissants en matière de logement abordable et d'inclusion sociale à Sherbrooke :

AXE 1 : Reconnaissance du logement communautaire : Nous soulignons l'importance de reconnaître le rôle crucial du logement communautaire dans le cadre du nouveau plan d'urbanisme.

Nous demandons que le plan d'urbanisme reconnaisse officiellement le logement communautaire comme une forme d'habitation distincte du logement conventionnel, et qu'il prévoit également un statut particulier aux promoteurs de logements communautaires et abordables. Nous considérons que cette reconnaissance spécifique est essentielle pour répondre de manière adéquate et rapide à la pénurie de logements abordables et de qualité à Sherbrooke, et ainsi favoriser l'accès à un logement digne et abordable pour tous.

AXE 2 : Réduction de la dépendance à la voiture : Nous recommandons de déployer des efforts pour encourager activement la mobilité durable, notamment à travers le développement du transport en commun.

En effet, un système de transport en commun fiable et abordable joue un rôle clé dans l'accès aux opportunités économiques et sociales. Il permet aux personnes à faible revenu, souvent sans voiture, de se rendre à leur lieu de travail, à des entretiens d'embauche ou à des formations, facilitant ainsi leur inclusion dans la vie économique et sociale de la ville. De plus, un réseau de transport en commun abordable aide à réduire les coûts de mobilité, comme ceux liés à la possession d'une voiture (carburant, assurance, entretien), ce qui libère des ressources pour d'autres besoins essentiels, tels que le logement ou la nourriture. Pour soutenir cet axe de développement, la localisation est un enjeu stratégique, qui a un impact sur les coûts d'acquisition des terrains.

AXE 3 : Favorisation de la mixité sociale et fonctionnelle : Nous souhaitons que des mesures soient mises en place pour promouvoir la mixité sociale et fonctionnelle au sein des différents quartiers de la ville.

La mixité sociale permet de rassembler, dans un même quartier, des personnes issues de différents secteurs socio-économiques, âges, et origines culturelles, contribuant ainsi à prévenir la ségrégation socio-spatiale. Cela favorise

la cohésion sociale, en offrant à tous les résidents un accès équitable à des services de qualité et à des espaces communs propices à l'interaction.

Parallèlement, la mixité fonctionnelle, en intégrant des logements, commerces, bureaux et infrastructures dans un même espace, permet de dynamiser les quartiers en réduisant les déplacements domicile-travail, tout en renforçant la sécurité et le développement économique local. L'association de ces deux approches crée des environnements urbains plus inclusifs, vivables et durables.

ORIENTATIONS SOUHAITÉES

Orientation 1: Statut particulier et simplification des processus administratifs.

Nous sollicitons une reconnaissance officielle de notre statut particulier en tant que promoteurs de logements communautaires, afin de faciliter et systématiser l'approbation de nos projets. En sortant du cadre discrétionnaire, cela permettrait une plus grande efficacité et une réduction des délais administratifs, essentiels pour la réalisation de projets à impact social.

Recommandation : Cibler certains secteurs pour l'implantation de logements communautaires.

Orientation 2: Partenariat avec la Ville pour le développement urbain.

Nous proposons de devenir des partenaires actifs de la Ville dans le développement de projets urbains, en particulier ceux liés au logement abordable. Un tel partenariat permettrait de mieux aligner les objectifs de la Ville avec les besoins des communautés que nous desservons, tout en renforçant la collaboration entre les acteurs publics et les promoteurs communautaires. Un processus en concertation rendrait ainsi les différentes étapes plus rapides et facilitantes. Actuellement, nous nous confrontons à un enjeu de divergence de vision entre les différents paliers administratifs (CCU, fonctionnaires qui appliquent les règlements en vigueur, élus, etc.).

Recommandation : Incitatifs fonciers pour les projets communautaires.

Orientation 3: Incitatifs réglementaires pour favoriser l'intégration du logement communautaire.

Enfin, nous suggérons l'introduction d'incitatifs réglementaires pour encourager et faciliter l'intégration du logement communautaire dans tous les projets de développement urbain. Cela inclurait, par exemple, des assouplissements de zonage, des exemptions fiscales ou d'autres avantages qui rendraient ces projets plus viables. Le cadre réglementaire est souvent trop restrictif, plutôt que de favoriser la densification et la revitalisation, les interventions vont souvent à sens inverse ce qui empêche la réalisation d'un plus grand nombre de logement. En plus, les délais de traitement des demandes de permis sont souvent excessifs, augmentant ainsi les coûts en plus de retarder les projets. De plus, le milieu communautaire est prêt à travailler en collaboration avec tous les développeurs pour consolider des milieux par une offre de logement diversifiée.

Recommandation : Exemption à la tenue de référendums.

En résumé, nous demandons une reconnaissance formelle du logement communautaire dans le plan d'urbanisme, un statut de partenaire pour les promoteurs communautaires, et des mesures concrètes pour simplifier les processus et encourager le développement d'habitations abordables.

Aidez-nous à être un leader québécois en matière de logement communautaire et abordable.

« Les perspectives en matière de logements abordables sont prometteuses. Notre planification prévoit plus de 800 unités pour 2025-2026 à Sherbrooke uniquement »

Rédigé par l'équipe du GRT

Guillaume Brien - Fannie Pelletier-Beaudry - Mokhtar Saada - Noémie Couture - Marie-Ève Gagnon



30 SEPTEMBRE 2024

PRÉSERVATION DU PATRIMOINE BÂTI DU VIEUX-NORD DE SHERBROOKE



COMITÉ HÉRITAGE
VIEUX-NORD
DE SHERBROOKE

 Comité Héritage Vieux Nord
(Sherbrooke)

 Président : Jean-Louis Marin
(819) 432-1714

 1jeanlouismarin@gmail.com

TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE : Page 3

- Introduction
- Protéger le Vieux-Nord
- Principes et critères de conservation à retenir

SHERBROOKE ET SON HISTOIRE : Page 4

- Les grandes lignes historiques

VARIÉTÉ ARCHITECTURALE : Page 5

- Les familles architecturales représentatives du Vieux-Nord

IMPORTANCE DU PATRIMOINE BÂTI : Page 6

- Pourquoi protéger le patrimoine architectural du Vieux-Nord
- Les différentes valeurs justifiant la protection du Vieux-Nord
 - Valeur culturelle
 - Valeur historique
 - Valeur économique
 - Valeur santé et bien-être
 - Bienfaits des quartiers anciens sur la santé

MENACES SUR LE PATRIMOINE BÂTI DU VIEUX-NORD : Page 8

- Problématique
- Sites potentiellement à risque

SOLUTIONS : Page 11

- Recommandations
- Stratégies
- Exemples
- En résumé

COMITÉ HÉRITAGE VIEUX-NORD (CHVN) : Page 14

LE MOT DE LA FIN : Page 18

Sources et photos : Page 19

MÉMOIRE

PRÉSERVATION DU PATRIMOINE BÂTI DU VIEUX-NORD DE SHERBOOKE COMITÉ HÉRITAGE VIEUX-NORD SHERBOOKE (CHVN)

PRÉAMBULE :

Ce mémoire a été élaboré pour répondre à la demande de la Ville de Sherbrooke auprès des citoyens dans le cadre de la mise en place d'un nouveau plan d'urbanisme sur les dix prochaines années (2025-2035). Le Comité Héritage Vieux-Nord de Sherbrooke (CHVN) se devait de témoigner de ses engagements envers la protection du patrimoine de notre ville et plus particulièrement du quartier dit "Vieux-Nord". La présentation de ce comité citoyens se trouve à la fin de ce mémoire. Auparavant nous proposons de traverser cinq chapitres de réflexions : Sherbrooke et son histoire, la variété architecturale, l'importance du patrimoine bâti, les menaces sur le patrimoine bâti du Vieux-Nord, et les solutions. Le patrimoine bâti est un élément essentiel de notre histoire et de notre identité culturelle. Les bâtiments historiques sont des témoins du passé et contribuent à la richesse de notre environnement. Cependant, ils sont menacés par la dégradation, l'abandon et la destruction. Ce mémoire propose d'explorer les enjeux et les perspectives de la préservation du patrimoine bâti du Vieux-Nord et plus largement de Sherbrooke.

Protéger le Vieux-Nord

« Le patrimoine démontre comment les gens se sont implantés sur un territoire avec des caractéristiques naturelles données. C'est un témoin de la créativité humaine, et de notre capacité à nous adapter. Il s'agit d'un élément aussi riche que la langue pour définir une culture. »

Anne Vallières, architecte spécialiste du patrimoine.

Qu'est ce qui façonne le patrimoine bâti et paysager de Sherbrooke ?

- Les caractéristiques naturelles (toponymie)
- La variété des paysages (rivières, chutes, lac, montagnes, vallons...)
- À cela vient s'ajouter les constructions érigées par l'homme qui influencent le paysage et là le Vieux-Nord devient un territoire convoité à plus d'un titre. D'où l'obligation urgente de mettre en place un environnement protecteur et formateur pour les nouveaux projets et les nouveaux décideurs.

Principes et critères généraux de conservation

- Il vaut toujours mieux entretenir que réparer ; il vaut toujours mieux réparer que remplacer. D'où la nécessité d'accompagner, de soutenir les propriétaires dans leurs démarches.
- Connaître avant d'intervenir. D'où la nécessité d'observer le voisinage, implantations, matériaux, styles etc...
- Préserver la valeur d'authenticité du bâtiment. D'où la nécessité d'utiliser des matériaux adéquats, conserver des formes, des couleurs et utiliser le mot RESTAURER au lieu de Rénover.

SHERBROOKE ET SON HISTOIRE :

1802 - 2024.



La fondation de Sherbrooke est associée à l'histoire des États-Unis, plus particulièrement à la Guerre d'indépendance. Par conviction politique, un grand nombre de citoyens fidèles à l'Empire britannique traversent la frontière et s'établissent en terre canadienne, rejoints par d'autres attirés par de nouvelles terres vierges et fertiles.

Alors que l'ensemble de la Province de Québec se développe en Seigneurie française, l'histoire de Sherbrooke, comme celle des Cantons-de-l'Est, commence sous le signe de la différence puisque le gouvernement officialise une nouvelle unité territoriale, de forme géométrique et instaure les *townships* : Cantons-de-l'Est.

C'est dans ce contexte que Gilbert Hyatt, originaire du Vermont, prend le risque d'occuper le confluent des rivières Magog et St-François. La concession officielle du canton lui sera accordée en 1802. Il s'y forme une communauté autour de son moulin à farine et d'une scierie, installés au pied de la rivière Magog (*Lower Forks*), devenant *Hyatt's Mills*. Le terme *Hyatt's Mills* sera en usage jusqu'en 1818, date de naissance du nouveau patronyme "Sherbrooke", en l'honneur de *Sir John Coape Sherbrooke*, Gouverneur du Canada de 1816 à 1818.

Au milieu du 19^e siècle, les entrepreneurs arrivent nombreux à Sherbrooke pour profiter du nouveau climat industriel que crée le chemin de fer en 1852. Cette tendance se maintient et offre une forte croissance industrielle grâce aux chutes de la rivière Magog, réservoir inépuisable d'énergie hydraulique pour les industries qui s'y établissent. La municipalisation de l'électricité en 1908 permet de poursuivre cette vocation industrielle jusqu'aux années 1950.

Les manufactures s'installent le long des rivières, elles représentent différents secteurs de l'industrie, dominés par le textile et la métallurgie dont les plus connues sont, la *Paton*, la *Dominion Textile*, la *Kayser*, la *Walter Blue*, la *Jenckes*, la *Smith Elkins*, la *Ingersoll-Rand*.

Les grandes lignes historique de Sherbrooke :

C'est à Jean-Pierre Kesteman (natif de Belgique), que nous devons les plus grandes études de l'histoire de Sherbrooke dont le "*Guide historique du Vieux Sherbrooke*", qui montre la richesse de Sherbrooke grâce à son environnement exceptionnel, son histoire et son architecture.

- **Époque pré-européenne :**
Les premiers habitants de la région étaient les Abénakis qui surnomment l'endroit *Shacewanteku*, c'est-à-dire "où l'on fume".
- **Colonisation française (1724 - jusque vers 1800) :**
La région explorée par les Français devient "*Grand Portage*".
Missions et postes de traite s'installent
- **Période britannique (1763-1867) :**
Après la Conquête, les Britanniques prennent contrôle de la région.
Fondation de "*Hyatt Mills*".
1818 Changement de nom et Sherbrooke devient pôle industriel.
- **Développement économique (1850-1900) :**
Construction du chemin de fer et les rivières font de Sherbrooke un centre commercial et industriel important.
- **Révolution industrielle (1900-1945) :**
- L'industrie textile, la fabrication de papier et la sidérurgie contribuent à la croissance économique de la ville.
- **Époque contemporaine (1945-présent) :**
Sherbrooke devient un centre universitaire et culturel important, avec la création de l'Université de Sherbrooke en 1954. La ville connaît une croissance démographique et économique soutenue.

VARIÉTÉ ARCHITECTURALE :

Le style architectural de Sherbrooke, reflète une diversité de périodes et de styles, en raison de son histoire et de son développement. La majorité des bâtiments de vieux Sherbrooke datent de la fin du XIXe siècle et du début du XXe siècle. S'ils reflètent différents styles, Sherbrooke développe son propre style architectural unique influencé par sa situation géographique et son histoire. Le style "Sherbrookoïse" est un mélange de styles victorien et néoclassique, caractérisé par des bâtiments en pierre de granit ou en brique rouge, avec des toits mansardés et des décorations en bois.

Le petit territoire de ce qui est appelé le Vieux-Nord de Sherbrooke réunit une grande variété d'édifices de ces différents styles architecturaux.

Familles architecturales représentatives du Vieux-Nord :

- | | |
|--------------------------|-------------------------------|
| - Vernaculaire américain | - Queen Anne |
| - Cottage Regency | - Maison cubique |
| - Renouveau classique | - Style Renaissance italienne |
| - Néogothique | - Néo-Tudor |
| - Style villa italienne | - ... |
| - Second Empire | |



Ces exemples démontrent l'importance de préserver ce patrimoine exceptionnel témoin de notre histoire et de notre culture.

IMPORTANCE DU PATRIMOINE BÂTI :

Protéger le patrimoine architectural est crucial pour plusieurs raisons :

- Préservation de l'histoire et de la culture : Les bâtiments et les sites historiques racontent l'histoire et les traditions d'une communauté.
- Identité et continuité : Le patrimoine architectural contribue à l'identité culturelle, la fierté des citoyens et à la continuité d'un lieu.
- Éducation et sensibilisation : Les bâtiments historiques servent de lieux d'apprentissage et de sensibilisation à l'importance du passé. (racines)
- Tourisme et économie : Les sites patrimoniaux attirent les touristes, générant des revenus et stimulant l'économie locale.
- Esthétique et qualité de vie : Les bâtiments anciens ajoutent à la beauté et au caractère d'un lieu, améliorant la qualité de vie des résidents.
- Innovation et inspiration : Le patrimoine architectural peut inspirer de nouvelles idées et innovations dans les domaines de l'architecture, de la conception et de l'ingénierie.

La préservation du patrimoine architectural, montre notre respect pour les générations passées et notre responsabilité envers les générations futures contribuant à un avenir plus riche et plus inclusif.

Les valeurs du patrimoine bâti résident dans les éléments suivants :

Valeur culturelle

- **Identité communautaire** : Les bâtiments historiques reflètent l'histoire et les traditions d'une communauté.
- Expression artistique : L'architecture, les matériaux et les ornements témoignent de l'évolution des styles et des techniques.
- **Lieux de mémoire** : Les bâtiments abritent des événements importants, des légendes et des récits.
- **Patrimoine spirituel** : Les édifices religieux et les monuments symbolisent les croyances et les valeurs d'une communauté

Valeur historique:

- **Témoignage du passé** : Les bâtiments conservent les traces des époques du lieu.
- **Documents historiques** : Les bâtiments fournissent des informations sur les techniques, les matériaux et les pratiques.
- **Lieux d'importance historique** : Les bâtiments ont été le théâtre d'événements significatifs.
- **Évolution urbaine** : Les bâtiments témoignent de l'évolution des villes et des sociétés.

Valeur économique :

Les retombées du tourisme historique à Sherbrooke sont importantes. Selon l'Institut de la Statistique du Québec, les dépenses des visiteurs dans la région de Sherbrooke génèrent des retombées économiques significatives.

Retombées économiques directes :

- Création d'emplois : Dans les secteurs de la restauration, de l'hôtellerie.
- Développement d'activités touristiques : tour guidé, application, troupe théâtralisée.
- Investissements : Dans la restauration et la préservation des bâtiments et sites patrimoniaux.
- Valorisation immobilière : L'augmentation de la valeur des propriétés à proximité.

Retombées économiques indirectes :

- Développement local : Stimulation de l'économie locale grâce aux activités touristiques.
- Diversification économique : Le tourisme culturel contribue à diversifier l'économie locale en créant de nouvelles opportunités d'affaires.

Valeur santé et bien-être:

Pourquoi allons-nous visiter les vieux quartiers des vieux pays? Parce qu'ils sont des points de repères dans le temps, un élément acquis sécurisant, stimulant notre mémoire et notre imagination, dans un monde qui change trop vite.

Retourner en arrière aide à se comprendre soi-même, cette action se nomme « nostalgie ». Cette émotion de se remémorer le passé peut aider à mieux vivre le présent. Des psychologues et des neuroscientifiques y voient même une ressource psychologique permettant de tirer profit de cette émotion pour donner un sens à la vie.

« Les sites historiques sont des lieux de mémoire qui nous permettent de comprendre notre passé. »

Conseil de l'Europe

Bienfaits des quartiers anciens sur la santé:

- **Promenade et activité physique** : Les quartiers anciens sont souvent conçus pour favoriser la marche et le vélo, ce qui contribue à une meilleure santé cardiovasculaire et à une réduction du risque de maladies chroniques.
- **Accès à des espaces verts** : Les quartiers anciens disposent de parcs, de jardins et d'espaces verts, qui contribuent à une meilleure qualité de l'air.
- **Diversité et inclusivité** : Les quartiers anciens peuvent être des lieux de rencontre pour des personnes de différentes origines, âges et revenus, ce qui favorise la tolérance, l'empathie et la compréhension.
- **Socialisation et lien communautaire** : Les quartiers anciens encouragent les interactions sociales et les relations de voisinage, ce qui peut réduire le stress, l'isolement et les problèmes de santé mentale.
- **Réduction du stress** : L'architecture et l'urbanisme des quartiers anciens peuvent contribuer à une ambiance plus calme et relaxante, réduisant ainsi le stress et les problèmes de santé.
- **Sentiment de sécurité** : Les quartiers anciens peuvent bénéficier d'une forte cohésion communautaire, ce qui contribue à un sentiment de sécurité et de confiance.
- **Patrimoine culturel et identité** : Vivre dans un quartier ancien peut renforcer le sentiment d'appartenance et d'identité, ce qui peut avoir un impact positif sur la population.
- **Accès à des services locaux** : Les quartiers anciens sont souvent équipés de services locaux, tels que des commerces de proximité; restaurants, bibliothèques, centres de santé, ce qui facilite l'accès aux ressources.
- **Opportunités de loisirs** : Les quartiers anciens offrent des opportunités de loisirs, des fêtes de quartier, des concerts, des expositions et des activités culturelles.

Il est important de noter que les statistiques spécifiques pour le tourisme historique à Sherbrooke ne sont pas disponibles, mais les données sur le tourisme culturel et les arts peuvent fournir une idée des retombées économiques potentielles.

MENACES SUR LE PATRIMOINE BÂTI DU VIEUX-NORD :

Sherbrooke est en pleine croissance et cherche à contrer la pénurie de logements et à limiter l'étalement urbain, nous pouvons constater qu'au fil des ans plusieurs de ces édifices sont démolis et ce malgré les efforts de préservation de la Ville. Cette situation offre des sites potentiels de développement aux promoteurs, permettant la construction de nouveaux immeubles qui ne respectent pas toujours la volumétrie des bâtiments existants d'un environnement historique.

Plusieurs immeubles construits dans le passé sont irrévocablement incompatibles avec la trame patrimoniale du Vieux-Nord. Ceux-ci devraient servir d'exemple afin d'éviter les mêmes erreurs. La possibilité de construction d'immeubles en hauteur dans le périmètre du Vieux-Nord, est un concept qui ne s'intègre pas au caractère du secteur, ni à l'harmonie des édifices voisins ou à la volumétrie des rues de la trame historique du quartier, et pourtant, ces exemples d'aménagements urbains font partie des critères des PIIA qui sont, en principe, des bornes rouges infranchissables.

Notre patrimoine sherbrookoïse, riche et unique, est trop souvent négligé et/ou oublié, ou remplacé au profit d'architecture moderne sans âme utilisant des matériaux qui ne passent pas la barrière du temps, qui ne s'intègrent pas à leur environnement historique, dénigrent et dévaluent le patrimoine unique existant qui devient dès lors d'autant plus précieux.

Problématique de la situation :



- Dégradation et abandon.
- Urbanisation et développement inapproprié.
- Qui fut un temps à la mode.
- Qui aujourd'hui vieillit mal.
- Qui n'ont jamais pris greffe dans leur environnement.

Avant



Rue Belvédère Nord

Maintenant



Exemples de constructions sans intégration dans son environnement.



Rue Québec



Tristement plusieurs dizaines d'immeubles sherbrookoïses ont déjà disparus au nom du progrès, à la suite d'un incendie, abandonnés à eux-mêmes par manque de fonds et d'intérêt, ou malheureusement mal rénovés par manque de connaissance et de la valeur du quartier. Si le dicton dit vrai "Le passé est garant de l'avenir", alors il y a fort à craindre pour l'avenir du Vieux-Nord.

Certains architectes considèrent inconcevable de faire ce qu'ils nomment du « mimétisme ». Pour eux, chaque nouvelle construction doit représenter et identifier son époque. Cette approche comporte un risque important en créant des habitations disparates, déconnectées du territoire, de son histoire et de sa culture.

Comment imaginer qu'un bâtiment contemporain puisse s'intégrer en symbiose entre deux belles maisons Victoriennes ? Pour s'assurer que de futures constructions prennent greffe dans son

environnement, il faut éliminer l'idée de "l'intégration par contraste" dans les quartiers anciens. Car au-delà de l'esthétique du nouveau bâtiment, c'est tout un panorama et un environnement qui est remis en question dans ces conditions. La création d'un nouvel édifice, d'une extension ou d'une surélévation vient dénaturer l'harmonie de l'artère.

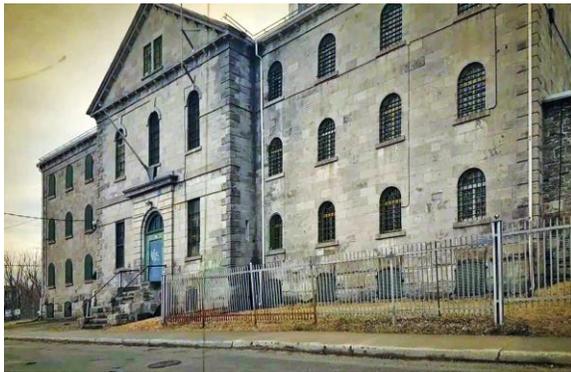
La vigilance est de mise quand il y a demande d'amendement au règlement, comme un changement de zonage, pour permettre la réalisation d'un seul projet privé qui affectera l'ensemble d'un quartier, devenant alors une référence pour de futurs projets similaires.

C'est pourquoi, il est primordial d'analyser non seulement les maisons voisines lors d'une demande de permis de construction/rénovation, mais bien l'ensemble de la rue, voir le quartier.

Sites (connus à ce jour) potentiellement à risque d'interventions dans le Vieux-Nord :



- Le Sherbrooke Hussars;
- L'ancien site de l'hôtel Magog;
- L'agrandissement du Musée des Beaux-Arts;
- Le 300 rue Dufferin;
- L'agrandissement condo, Le MacKinnon, 300 rue Montréal;
- La réalisation de deux duplex rue Élisabeth;
- L'Aire Abénaquis et le 99 rue Court.
-



Prison Winter



125 rue Firmin-Campbell



Le Sherbrooke Hussars



Ancien site de l'hôtel Magog

SOLUTIONS :

La notion de ville trouve son existence dans trois dimensions fondamentales complémentaires qui la composent : son paysage culturel, sa population et son histoire.

Il serait donc de la responsabilité de la ville de :

- privilégier l'intervention minimale architecturale afin de préserver les valeurs patrimoniales du Vieux-Nord. Il en va de l'esprit du quartier et de l'identité de Sherbrooke.
- fournir des efforts supplémentaires, afin d'atteindre les objectifs souhaités. Si les principales règles des PIIA sont intéressantes, se doter d'un plan de conservation personnalisé, adapté à son site patrimonial unique qu'est le Vieux-Nord.

Quelques recommandations spécifiques :

- Identifier formellement et géographiquement les limites du quartier Vieux-Nord en délimitant une bordure franche du secteur visible;
- Instaurer un processus de vigilance du respect des PIIA, par la ville de Sherbrooke en incluant ses résidents;
- S'assurer que toutes décisions reliées à de nouvelles constructions, à un changement de zonage et/ou toutes interventions qui affectent le quartier, ne soient pas formalisées avant une consultation auprès de l'ensemble des personnes concernées, ainsi que le CHVN.
- Que la ville de Sherbrooke interpelle le Comité Héritage Vieux-Nord, en ce qui concerne la protection du patrimoine du quartier;
- Que des consultations soit mises en place par le conseil de ville, afin de favoriser le dialogue concernant le patrimoine avec les résidents, les entrepreneurs et les propriétaires, qui en donnant leurs opinions créent un réel plan d'ensemble pour une meilleure coordination aux interventions à venir;
- Que les différents intervenants rendent compte régulièrement de l'avancement d'un projet en toute transparence;
- Que la coordination et la recherche d'une entente entre les parties, soient assumées par le conseil de ville en déléguant à un organisme indépendant et impartial;
- Que l'organisme CHVN soit toujours consulté concernant la protection du patrimoine, du moins lorsque les interventions dans le quartier sont majeures;
- Qu'un plan d'intervention du quartier Vieux-Nord soit mis en place afin d'établir des balises nécessaires à la préservation de son patrimoine;
- Qu'un plan de conservation soit réalisé afin d'établir des mesures pour freiner la dénaturalisation patrimoniale du quartier;
- Qu'une stratégie de promotion et de sensibilisation soit créée et présentée aux citoyens citoyennes et aux gens de toutes provenances, afin de reconnaître les éléments patrimoniaux de Sherbrooke;
- Que l'on se souvienne et conserve l'intégrité patrimoniale des quartiers anciens créés par les fondateurs de notre ville, afin de faire valoir leurs savoir-faire aux générations futures;
- Que l'on valorise le caractère identitaire unique du quartier et dynamise son pouvoir d'attraction avec une signalisation appropriée et un mobilier urbain adéquat à sa période;
- Que des recherches soient faites pour mieux comprendre l'histoire et l'importance des sites, des bâtiments et de ses anciens propriétaires ;
- Que le Vieux-Nord de Sherbrooke soit reconnu et devienne une...

Réserve patrimoniale architecturale.

Stratégies de préservation :

- Restauration et rénovation;
- Protection légale (classement, inscription);
- Sensibilisation et éducation;
- Partenariats public-privé.

Exemples de préservation et rénovation réussie :

- Restauration
- Rénovation



Exemples de réhabilitation privée et publique :



- La Paton
- La Kayser
- La Hopper
- Les Gares

Avant

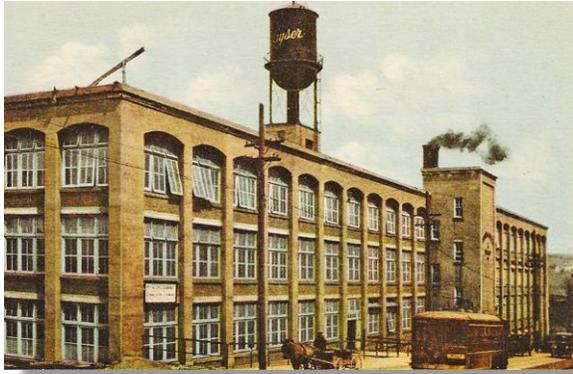


La Paton

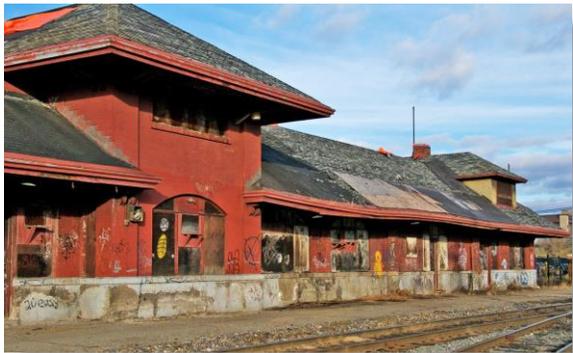
Maintenant



Photo Jean-Claude Aubin / Passion Sherbrooke



La Kaiser



La gare du CP



La gare du CN



« La préservation du patrimoine est une responsabilité collective qui nécessite l'engagement de tous. »

Fondation pour la protection du patrimoine

Exemples d'intégration et de constructions neuves réussies :

Il est important de rendre hommage et faire valoir le savoir-faire des fondateurs de la ville aux générations futures, ainsi que d'attester et préserver les métiers d'artisans.

Le "mimétisme" permet d'enrichir des constructions avec des techniques modernes, tout en préservant l'harmonie, l'homogénéité urbaine et historique du quartier et de son paysage.

Dans la mesure du possible, il est donc recommandé de conserver le style architectural de la zone d'implantation pour une meilleure intégration. Le but est d'éviter les incohérences de style pouvant dénaturer l'esthétisme et la dimension d'un édifice, d'une rue, d'un quartier voire de la ville.



Rue Dominion



Rue London



Rue Québec



Rue Prospect

« Le patrimoine bâti est un témoignage irremplaçable de notre histoire et de notre culture. Il doit être protégé et transmis aux générations futures. »

UNESCO

En résumé

Le patrimoine nous permet de prendre les leçons du passé et de les adapter à nos besoins. Le Vieux-Nord, malgré une certaine modernité dans le passé, a réussi à garder une densité forte et respectable de son caractère distinctif. Plusieurs propriétaires passionnés ont rénové leur édifice avec ferveur, afin de conserver et respecter l'intégrité de leur propriété.

La préservation du patrimoine bâti est une responsabilité collective. Les stratégies de préservation doivent être adaptées aux besoins spécifiques de chaque site et impliquer la communauté dans le processus.

Viollet-le-Duc, architecte français du 19e siècle, déclarait:

« La meilleure façon de préserver le patrimoine est de l'utiliser. »

Détruire un seul bâtiment, c'est détruire un chapitre de notre histoire et ce chapitre est perdu à jamais. Plus qu'un bâtiment en particulier, c'est la valeur de l'ensemble du paysage qu'il convient de considérer. C'est pourquoi il faut garantir la cohérence historique, architecturale, patrimoniale et humaine de nos vieux quartiers.

On nous a légué un patrimoine riche et unique, trop souvent négligé ou remplacé par du neuf à la mode tant au niveau de l'aspect que des matériaux utilisés. Faire évoluer un site est toujours possible à la condition de respecter l'environnement historique.



Une réglementation plus adaptée, permettrait le maintien et la préservation de l'architecture du secteur, le quartier gardera son intérêt, sa valeur et son charme, maison par maison et brique par brique. Que ce soit lors de la rénovation d'une résidence, la construction ou la transformation d'un nouvel édifice, ou encore de l'installation de mobilier urbain, ou même d'installation d'outils d'interprétation des lieux, les autorités et les concepteurs devraient toujours avoir en tête que cela doit s'intégrer au lieu et à la trame historique du quartier.

Une signalétique cohérente dans l'espace s'avère tout aussi essentielle pour commémorer l'historique des lieux et créer une expérience riche contribuant à l'appropriation du lieu par le public.

COMITÉ HÉRITAGE VIEUX-NORD (CHVN) :

Organisme à but non lucratif enregistré depuis 2019.

"C'est en comprenant mieux ce que furent les réalisations des sherbrookoises et sherbrookoises de 1802 à nos jours, leurs réussites et leurs échecs, leurs succès comme leurs erreurs, que nous pourrions aborder, avec de nouvelles générations, les défis de la continuité et du renouveau."



C'est en prenant connaissance de cette réflexion de Jean Pierre Kesteman que des propriétaires d'édifices patrimoniaux du Vieux-Nord se sont réunis pour créer un Comité citoyens favorable à la revitalisation de leur quartier, mais pas au détriment de notre patrimoine collectif. Il nous faut conserver, préserver, défendre ce qui reste de ce petit secteur historique qui porte l'âme de nos ancêtres, nos racines et notre histoire, pour les générations futures.

Le quartier Vieux-Nord est un milieu de vie, avec une population permanente qui y habite et qui fait vivre le quartier. Il s'agit d'un milieu de vie, qui permet d'accueillir des familles, des personnes âgées et des nouveaux résidents, tout comme il peut recevoir des touristes et des gens d'affaires.

Certes, préserver le caractère historique du site doit passer par le développement d'infrastructures de vie qui permettent la stabilisation de la population qui y habite, mais qui fassent aussi en sorte que d'autres veulent venir y habiter. En fait, le site historique du Nord est un espace de vie emblématique.

Nous souhaitons que les jeunes et les moins jeunes en apprennent plus sur les débuts de notre ville, afin de reconnaître ceux qui ont fait de Sherbrooke ce qu'elle est aujourd'hui.

Sherbrooke, la Reine des Cantons-de-l'Est, a déjà pris un soin particulier d'anciens édifices désuets, pour en faire des lieux de vie exceptionnels, tel que : la rénovation du complexe de la *Paton*, la *Kayser* et l'aménagement de la gorge de la rivière Magog et du pourtour du lac des Nations, qui sont souvent cités en exemple au Québec.

Pourquoi s'intéresser, pourquoi protéger ce qui ne me touche pas?

Il faut donc sensibiliser les gens à reconnaître notre histoire et ces éléments patrimoniaux qui font partie d'eux. Sherbrooke se doit de poursuivre ce type d'interventions qui fait la fierté de ces citoyens et citoyennes.

Dans la ville de Québec, dans les années 1970, deux hommes d'affaires, Gerry Paris et Jacques de Blois, sauvent un quartier historique en achetant et en y rénovant plusieurs immeubles. Une rue qui était vouée à la démolition pour un projet de logements contemporains, qui est maintenant, selon l'Institut canadien des urbanistes (ICU), la rue la plus remarquable du Canada avec ses 2 millions de visiteurs annuellement...

Avant



Le petit Champlain, Québec

Maintenant



**« JE ME SOUVIENS »
DE MES ORIGINES ET DE MON DESTIN.
POURQUOI PAS NOUS**

Nous rêvons que la ville de Sherbrooke considère le petit territoire du Vieux-Nord comme une réserve patrimoniale au sein de notre ville. Il serait ainsi une bonne manière de conserver ce lieu vivant, que l'on y retrouve toujours de nos jours.

Le CHVN souhaite la collaboration entre les différents intervenants afin de créer un réel plan de conservation du site historique du Vieux-Nord. Pour remplir pleinement notre mission, nous souhaitons mener des actions d'éducation et d'intervention auprès des citoyens, des entrepreneurs et des dirigeants municipaux.

Sa mission:

- Protéger et défendre le patrimoine du Vieux-Nord de Sherbrooke.
- Conscientiser et conseiller tout décideur dont les actions affectent le patrimoine visé.
- Apporter un regard critique fondé sur la connaissance et l'expertise.
- Rassembler, mobiliser et concerter les personnes intéressées par le patrimoine du Vieux-Nord de la Ville de Sherbrooke.
- Maintenir une organisation permanente, efficace et fiable.

Nous croyons fermement à la protection et à la sauvegarde de notre patrimoine collectif, qui participe et contribue à l'économie locale et à la qualité de vie des citoyens. Le site historique du Vieux-Nord, qui est un espace de vie emblématique, que nous nous devons ensemble de sauvegarder, protéger et de mettre en valeur.

**« Le patrimoine bâti est une mémoire vivante qui nous
relie à notre passé et nous inspire pour l'avenir. »**

Fondation pour la protection du patrimoine mondial

LE MOT DE LA FIN :

Avec le futur Plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke, touchant les grandes thématiques que sont l'habitat, le milieu de vie, la mobilité, l'environnement, l'agriculture, le patrimoine, l'architecture, il serait intéressant que la Ville se dote d'un **Guide d'intervention en patrimoine** spécifique à Sherbrooke afin d'appuyer les deux documents déjà mis en place :

- Glossaire imagé de l'architecture sherbrookoise.
- Guide sur les typologies architecturales et les influences stylistiques sherbrookoise.

Faire en sorte que leur diffusion soit systématique et moins confidentielle auprès des intervenants en matière de restauration, d'intervention dans le Vieux-Nord.

Ce guide permettrait de définir ce qu'est un bâtiment ancien et ses caractéristiques.

On y trouverait différents chapitres dont la restauration, la modification de bâtiments anciens, l'insertion de nouveaux bâtiments dans un milieu ancien comme le Vieux-Nord, l'aménagement paysager et les bâtiments secondaires, l'affichage et devantures commerciales ainsi que les procédures à suivre et les coordonnées du CHVN.

Les membres, administrateurs comme sympathisants, du Comité Héritage Vieux-Nord sont conscients de la petite surface de ce territoire qu'ils défendent, ce qui en fait une raison essentielle et importante de le protéger, de le rendre visible par une signalétique spécifique et reconnaissable. Ce musée à ciel ouvert doit avoir non seulement sa place mais une place de choix dans le futur plan d'urbanisme.

OUI à la revitalisation, mais pas au détriment de notre patrimoine collectif. Il nous faut conserver, préserver, défendre ce qui reste de ce petit secteur historique qui porte l'âme de nos ancêtres, nos racines et notre histoire, pour les générations futures.

Une place pour chaque chose et chaque chose à sa place !



Photo Jean-Claude Aubin / Passion Sherbrooke

Sources et photos :

- Ville de Sherbrooke, "Histoire de Sherbrooke".
- Musée de la Nature et des Sciences de Sherbrooke, "Histoire de Sherbrooke".
- Encyclopédie canadienne, "Sherbrooke".
- L'Actualité, santé et science, Catherine Dubé, 19 décembre 2022.
- Collection privée Henri Malenfant.
- Patrimoine Urbain Sherbrooke.
- Wikipédia
- Sherbrooke 1802-2002, deux siècles d'histoire, par Mme Andrée Désilets et la Société d'Histoire de Sherbrooke.
- Guide historique du vieux Sherbrooke, par M. Jean-Pierre Kesteman et la Société d'Histoire de Sherbrooke.
- Histoire de Sherbrooke, tome 1: de l'âge de l'eau à l'ère de la vapeur, 1802-1866 Collection patrimoine GGC éditions, par Jean-Pierre Kesteman.
- Guide d'Intervention en patrimoine de la MRC de Charlevoix.
- Entrevue d'Émilie Chiasson, octobre 2020 avec Anne Vallière : Patrimoine bâti : préserver nos richesses.
- Photos Jean Claude Aubin / Passion Sherbrooke.
- Observatoire Estrien développement des communautés.

Pour du logement étudiant abordable dans un environnement sain

Mémoire présenté à la Ville de Sherbrooke
dans le cadre de la consultation publique portant sur le Plan d'urbanisme



Octobre 2024

Rédaction

Antoine Juneau, coordination aux affaires locales et environnementales

Gabriel Lemelin, coordination aux affaires externes

Maxime Perreault, direction exécutive

Révision

Catherine Dubé, responsable aux affaires administratives et aux services

Fédération étudiante de l'Université de Sherbrooke

2500 boulevard de l'Université, Local E1-1017

Sherbrooke, Québec, J1K 2R1

feus.qc.ca

1. La FEUS

Depuis sa création en octobre 1955, la Fédération étudiante de l'Université de Sherbrooke représente près de 14 000 personnes étudiantes de premier cycle à travers trois campus, réparties au sein de 11 associations facultaires.

Grâce à sa présence sur divers comités institutionnels et politiques, la FEUS s'assure de prioriser la défense des droits étudiants et de porter la voix de la communauté étudiante aux plus hautes instances de l'Université et aux différents paliers gouvernementaux. En plus d'agir à titre de syndicat étudiant, la fédération organise plusieurs activités tout au long de l'année et offre plusieurs services à ses membres, notamment une banque de logements appelée Uni-Logi.

2. La situation du logement abordable pour la communauté étudiante

En janvier 2022, les associations étudiantes participantes et l'Unité de Travail pour l'Implantation du Logement étudiant (UTILE) rendaient publiques les données d'une vaste enquête provinciale sur la situation du logement étudiant : l'Enquête Phare. Pour la Ville de Sherbrooke, l'enquête révélait que :

- Près du quart de l'offre locative complète de la Ville de Sherbrooke est occupée par des personnes étudiantes.
- Les personnes étudiantes paient leur logement plus cher que le reste de la population (à noter que l'hypothèse pour expliquer le tout est que les baux et des locations se font sur une plus petite période, favorisant ainsi des hausses plus soutenues par les propriétaires que lors d'un renouvellement) : La médiane des loyers étudiants de Phare est de 9.1 % supérieure à celle de la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL).
- Entre 2017 et 2020, les loyers étudiants ont augmenté de 20 %.
- 62 % des loyers étudiants ont besoin de réparations mineures et 7 %, de majeures.
- 75 % des étudiant.e.s vivent avec une personne ou plus (colocation).
- 71.6 % prévoient déménager dans une autre ville après leurs études.
- 47 % des étudiant.e.s ont un taux d'effort de plus de 30 %

En juin dernier, l'UTILE et les associations étudiantes rendaient publique une autre étude¹. Parmi les conclusions, « en deux ans, le prix moyen des loyers déboursés par les étudiants a bondi d'exactly 18,29 % à Sherbrooke, selon une étude menée par l'Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant (UTILE). Et le revenu moyen ne suit pas la tendance. La majorité des étudiants sherbrookoïses doivent composer avec un revenu annuel de moins de 20 000 \$. » Également, « seulement 11 % des étudiants collégiaux sont locataires dans les résidences du cégep. Au niveau universitaire, ce n'est pas plus de 4 % des étudiants qui sont logés dans les résidences du campus de l'université. Autrement, ils tiennent un bail sur le marché privé. » Avec les faibles revenus étudiants, la hausse des prix ainsi que la faiblesse de l'ordre résidentielle étudiante impactent fortement la communauté étudiante qui n'a pas d'autres choix que d'aller sur le marché privé et de payer des loyers dispendieux. La personne étudiante n'a pas d'autres choix que de s'endetter ou de réduire des dépenses déjà minimales.

Pour la FEUS, il est indécent que la précarité étudiante ne trouve pas écho chez les promoteurs immobiliers et chez nos personnes dirigeantes. Par conséquent, avec ces données disponibles, la FEUS croit que la situation au niveau de l'abordabilité des logements étudiants est plus qu'urgente étant donné les effets que notre communauté subit.

Dans ce contexte, la FEUS recommande :

Recommandation 1 : Que la Ville de Sherbrooke investisse dans des projets d'économie sociale pour mettre en place des logements étudiants abordables.

Rappelons que les personnes étudiantes ne sont pas admissibles aux logements sociaux et que des projets leur étant spécifiquement destinés doivent donc être favorisés. La Ville ne peut donc pas se contenter d'investir seulement ou majoritairement dans des logements sociaux, bien que nous reconnaissons qu'il faut également le faire, quand 25 % des logements sont occupés par des personnes étudiantes qui sont en grande partie en situation de précarité financière.

¹ Delphine Belzile (2024), « Les étudiants sherbrookoïses paient 20 % plus cher leur loyer », *La Tribune*, 24 juin 2024.

Recommandation 2 : Que la Ville s'assure que les réparations et les rénovations soient effectuées par les propriétaires.

Rappelons que les réponses de l'enquête Phare démontraient que la majorité des personnes étudiantes vivaient dans des appartements avec des besoins de réparations.

Recommandation 3 : Que le Plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke réserve des zones de logements abordables ou impose un pourcentage de logements abordables pour les nouvelles constructions afin que la communauté étudiante puisse être en mesure de payer son loyer et de vivre un peu plus décemment.

3. Le logement étudiant et le développement économique

À Sherbrooke, le développement économique passe notamment par l'Université de Sherbrooke. La zone d'innovation de Sherbrooke en témoigne puisqu'elle gravite notamment autour de l'Université et mise plus particulièrement sur l'Institut quantique. À ce sujet, soulignons que les deux sous-secteurs de la zone se trouvent aux pourtours de l'Université. Il va donc sans dire qu'il est impossible à notre avis de développer l'économie de Sherbrooke sans adresser la crise du logement étudiant, puisque le succès économique dépend en grande partie de la présence de personnes étudiantes et professionnelles dans les programmes d'études visés par cette zone d'innovation.

Or, la crise du logement à Sherbrooke provoque, comme nous l'avons vu dans les années antérieures, une situation où les personnes étudiantes peuvent préférer aller dans d'autres villes moins touchées par la crise du logement. D'ailleurs, soulignons que cette situation se corrèle avec une baisse d'inscription au premier cycle à l'été 2022 (6 % de baisse) et à l'automne 2022 (2 % de baisse). À ce moment, la situation difficile du logement à Sherbrooke était partout dans les médias et l'Université de Sherbrooke a été appelée à commenter. Des mesures extraordinaires pour faire cohabiter des personnes citoyennes avec des personnes étudiantes ont été mises sur pied et une lettre a été écrite aux personnes nouvellement admises qui étaient toujours sans logement. Bref, tout le contexte défavorable a clairement impacté les inscriptions, menaçant par le fait même le développement économique de la région.

Par conséquent, lorsqu'on sait que près du quart des logements est occupé par des personnes étudiantes, il nous apparaît impossible de penser développer l'économie sherbrookoise sans adresser la crise du logement étudiant. L'Université est un pôle essentiel de la stratégie sherbrookoise de

développement économique. Le poids qu'occupent les personnes étudiantes pèse très lourd dans la balance et sans logement, les personnes étudiantes et professionnelles ne viendront pas y travailler ni y étudier.

Dans ce contexte, la FEUS recommande :

Recommandation 4 : Que le Plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke priorise les investissements et les mesures dans le logement étudiant, secteur plutôt délaissé à Sherbrooke au cours des dernières années;

Recommandation 5 : Que le Plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke priorise le développement de logements étudiants autour de l'Université ou de l'ouest de la Ville, selon les sous-secteurs identifiés par la zone d'innovation. Des modifications au zonage et au plan d'urbanisme doivent donc être faites en ce sens.

Recommandation 6 : Que la Ville appuie, favorise et finance les projets de logements étudiants sans que les associations étudiantes doivent contribuer à une mise de fonds pour avoir des projets.

Rappelons à ce sujet que des associations étudiantes ont signé des ententes pour le développement de logements étudiants avec l'UTILE à la grandeur de la province.

Recommandation 7 : Que la Ville appuie et favorise les démarches de l'Université de Sherbrooke pour le développement des résidences étudiantes.

4. Le logement étudiant, l'inclusion sociale et la mixité

L'un des facteurs favorisant la diversité sociodémographique de la Ville de Sherbrooke est la mixité démographique de l'Université de Sherbrooke ainsi que l'apport de la communauté étudiante internationale. Par contre, de par leur admission plus tardive et ainsi, une recherche de logements plus tardive, cette communauté est souvent défavorisée et éprouvée par la crise du logement. À l'automne dernier, plusieurs personnes issues de cette communauté n'ont pas eu accès aux résidences en raison d'un manque de places et d'une liste d'attente beaucoup trop longue. Certaines ont dû dormir à l'hôtel ou même chez des communautés religieuses jusqu'à ce qu'elles se trouvent un logement.

De plus, avec les frais de scolarité très élevés pour les communautés étudiantes internationales, il importe également de favoriser, d'appuyer et de rendre disponible le logement abordable afin de leur donner un répit financier. La recommandation 3 nous apparaît donc encore plus urgente en raison de ces frais de scolarité.

Dans ce contexte, la FEUS recommande :

Recommandation 8 : Que le Plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke priorise les investissements et les mesures dans le logement étudiant afin d'accroître l'offre et de favoriser le logement chez la communauté étudiante internationale qui est un facteur de diversité sociodémographique pour la Ville de Sherbrooke;

5. La mobilité durable

Selon une étude de l'Université de Sherbrooke², « près de 50 % des étudiantes et étudiants à temps plein des campus sherbrookoïses de l'Université de Sherbrooke prennent l'autobus plus de 5 fois par semaine pour se rendre à l'université, et ce même si plusieurs d'entre eux disposent d'un véhicule. » Également, « 13 % des étudiants à temps plein marchent ou utilisent leur vélo pour venir à l'université. » De plus, seulement 29% des personnes étudiantes ont une passe de stationnement. Bien que cette étude date d'avant la pandémie, les nouvelles données de la STS pour l'été 2023 ainsi qu'un sondage interne réalisé au début de l'année 2023 par la FEUS nous pousse à croire que la situation actuelle est toujours la même. Aussi, avec la hausse importante des prix des logements, il est même possible de croire que le transport en commun, qui est un frais obligatoire sur la facture étudiante, sera encore plus priorisé au détriment de l'automobile qui représente un important coût supplémentaire. Le transport en commun est donc vital pour la communauté étudiante dont les revenus sont maigres.

De plus, avec la crise du logement, plusieurs personnes étudiantes s'établissent de plus en plus loin de l'Université et trop souvent, dans des secteurs avec un transport en commun moins fréquent (par exemple, l'arrondissement de St-Élie ou de Deauville). Le déplacement devient donc de plus en plus un enjeu problématique qui amplifie les effets de la crise du logement. D'ailleurs, la FEUS a été approchée par plusieurs entreprises et organismes offrant des possibilités de logements pour la communauté étudiante et plus particulièrement pour la communauté étudiante internationale dans des secteurs non couverts. Le coût

² « Les étudiantes et étudiants révèlent leurs habitudes de transport », *Nouvelles UdeS*, 28 mars 2019

d'une automobile et la faiblesse de l'offre de transport en commun dans ces secteurs ont provoqué l'échec de tels projets.

Dans ce contexte, le développement du transport en commun est primordial et d'importantes améliorations doivent être apportées. Parmi celles-ci, la FEUS recommande :

Recommandation 9 : Que le Plan d'urbanisme vise à faire en sorte que la Société de transport de Sherbrooke (STS) améliore la couverture dans les secteurs moins couverts.

Recommandation 10 : Que la STS offre une meilleure couverture de transport en commun en offrant davantage d'autobus lors des heures de pointe et suivant les heures de cours des institutions d'enseignement postsecondaire.

Recommandation 11 : Que la STS maintienne l'accessibilité économique par de bas tarifs pour la communauté étudiante de Sherbrooke, compte tenu des moyens financiers limités de cette dernière.

6. La densification urbaine et la protection de l'environnement

L'environnement est un sujet de haute préoccupation pour la communauté étudiante qui vivra de près les conséquences désastreuses du réchauffement climatique, de la perte de biodiversité ainsi que de la dégradation des milieux naturels. Pour ce faire, le Plan Nature déposé par la Ville de Sherbrooke nous apparaît un projet digne de donner de l'espoir à nos personnes cotisantes. En s'engageant à conserver 45% des milieux naturels, la Ville s'engage donc dans une voie progressiste qui vise à protéger à la fois les milieux naturels tout en protégeant la biodiversité et en conservant le couvert végétal jouant un rôle important dans l'atténuation et l'adaptation aux changements climatiques.

Par contre, en protégeant une partie importante du territoire, le Plan en vient à impacter le développement. Pour éviter le tout, il faut changer le développement horizontal pour un développement vertical, c'est-à-dire passer d'une approche favorisant l'étalement urbain à une approche de densification urbaine. Ce sera la seule façon de concilier les objectifs de développement de logement avec des objectifs de conservation et de protection des milieux naturels.

Dans ce contexte, la FEUS recommande :

Recommandation 12 : Que le Plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke se positionne clairement pour la protection des milieux naturels et puisse s'opposer à tout projet de développement mettant à risque la biodiversité.

Recommandation 13 : Que le Plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke vise l'agrandissement du nombre et de l'étendue des territoires protégés à Sherbrooke. Le plan ne devrait pas se contenter des objectifs du Plan nature et devrait mettre sur pied des incitatifs pour que les développements se fassent de concert avec la protection du territoire et des milieux naturels.

Recommandation 14 : Que le Plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke mise sur des incitatifs pour que les milieux résidentiels actuels accentuent la biodiversité et pour des mesures d'aménagement plus vert.

Recommandation 15 : Que le Plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke mise sur la densification urbaine. Le plan devrait aussi mettre sur pied des mesures visant à contrer l'étalement urbain.

Conclusion

La FEUS travaille activement en partenariat avec l'Université et les acteurs communautaires à amoindrir les impacts de la crise du logement qui touche notre communauté étudiante. Pour nous, il est urgent que le plan d'urbanisme priorise le développement de logements étudiants abordables sur le territoire de la Ville de Sherbrooke et plus particulièrement dans le secteur de l'Université. Avec près du quart des logements occupés par des personnes étudiantes, il nous apparaît indéniable qu'il faut des mesures importantes afin de mettre l'accent sur le loyer étudiant tout en accentuant la mobilité durable ainsi que la protection du territoire et de l'environnement. Sachant l'importance autant économique que démographique de la communauté étudiante de l'Université de Sherbrooke pour la Ville, nous souhaitons que la Ville de Sherbrooke entende la voix étudiante et mette sur pied un véritable chantier pour favoriser le développement de notre Université, mais aussi son rayonnement, afin de faire en sorte que plus de personnes étudiantes choisissent de vivre dans ce que nous croyons être la plus belle ville au Québec!



Mémoire

Plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke

Thématique : Environnement et milieux naturels

Présenté par Action Lac Magog

30 septembre 2024

Table des matières

1- Introduction	3
2- Portrait technique	4
3- Constat et concertation.....	5
3.1 Les défis et les bénéfices d'une gestion territoriale intégrée.....	5
3.2 Uniformisation de la réglementation municipale	7
4- Recommandations	8
Annexe A – Portrait technique (suite)	9
Annexe B – Glossaire.....	12

1- Introduction

Le présent mémoire vise à sensibiliser les gestionnaires et les élu(e)s de la Ville de Sherbrooke à la situation de la rivière et du lac Magog et de leur bassin versant. Principal cours d'eau Sherbrookoise en matière de villégiature, de milieu de vie, d'activité et de production énergétique, la rivière et le lac Magog desservent aussi la Ville de Magog et la Municipalité de Sainte-Catherine-de-Hatley.

Le 1er janvier 2002, suite aux fusions municipales, la Ville de Sherbrooke intègre à son territoire la totalité de la rivière Magog en aval du lac Magog ainsi qu'environ le tiers nord du lac. Une nouvelle dynamique pour les élus(es) et les gestionnaires de la ville.

L'écrivain et ethnologue québécois Bernard Genest a raconté l'histoire du lac Magog dans son œuvre de 2003. Une saison au bord de l'eau – Lac Magog – Un site de villégiature dans les Cantons-de-l'Est. GGC, Collection Patrimoine, 221 pages.

Il parle de la rivière et du Lac Magog comme « *Un lieu de passage et de villégiature* »

« *La rivière Magog prend sa source dans l'État du Vermont au lac Memphrémagog, lui-même alimenté par les rivières Clyde de Barton. À environ six kilomètres en aval, elle donne naissance au lac Magog, puis elle continue son parcours jusqu'à Sherbrooke pour aller se jeter dans la rivière Saint-François à un endroit appelé les Grandes-Fourches.* » Ce cours d'eau est « *La route des militaires, des voyageurs et des pionniers.* »

« *L'ouverture d'une route vers 1885 va permettre aux Sherbrookoises de découvrir les attraits du lac Magog.* »

« *Au Québec, comme ailleurs en Amérique du Nord, le phénomène de la villégiature a grandement influencé le développement des municipalités riveraines, comme il a contribué à modeler le paysage de nombreuses campagnes.* »

La présence de nombreuses familles qui venaient passer leurs vacances au lac Magog au début des années 1900 a amené la mise sur pied de plusieurs activités familiales, ce qui a créé assurément un sentiment d'appartenance à ce lieu de villégiature. Des régates, des compétitions de canot, de voiles, etc. L'arrivée de nouveaux propriétaires a transformé le mode de vie des riverains, et crée un sentiment identitaire fort. Nonobstant la présence et les activités des riverains, les descentes à bateaux autour du Lac et sur la rivière ont dénombré plus de 23,000 mises à l'eau en 2023.

Mais l'arrivée constante de nouveaux résidents permanents, l'augmentation des visites sur la rivière et lac, l'industrialisation des Villes de Magog, de Rock-Forest, de Deauville et de Sherbrooke, les développements d'entreprises agroalimentaires sur le bassin versant de la rivière et du lac Magog n'ont pas seulement eu des impacts positifs.

Les personnes plus âgées se souviennent des déversements de teinture faites par l'usine de la compagnie Dominion Textile de Magog qui teintaient et polluaient l'eau et le pourtour de la rivière et du lac maintes fois par année, ou des surverses de l'usine d'épuration de la Ville de Magog qui augmentent de manière importante le taux de matières fécales en suspension dans les eaux de la rivière et du lac.

La réalité aujourd'hui est que la rivière et le lac Magog vieillissent à un rythme accéléré. Considéré à un niveau oligo-mésotrophe (voir glossaire en Annexe B) il y a seulement dix ans, le lac est aujourd'hui au niveau mésotrophe. Un processus qui aurait dû prendre des centaines d'années s'est réalisé en quelques dizaines d'années, et ce, malgré diverses actions menées au cours des années :

- Ajout par la Ville de Rock-Forest (années 90) d'un réseau d'aqueduc et d'égouts sanitaires pour tous les riverains;
- Ajout de bassins de rétention par la compagnie Dominion Textile;

Plus récemment :

- Programme de visites et d'évaluation de l'état des fosses septiques privées à Sherbrooke, Magog et Sainte-Catherine-de-Hatley;
- Règlements des bandes riveraines dans les trois villes;
- Ajout d'une station de lavage des embarcations par la Ville de Sherbrooke;
- Expansion de l'usine de traitement des eaux de la Ville de Magog;

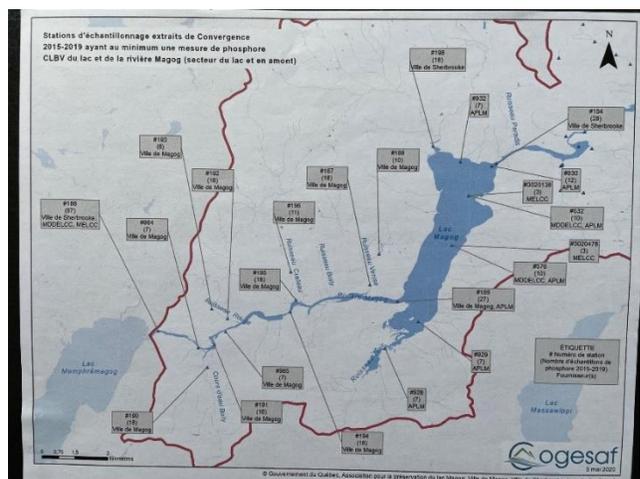
La rivière et le lac Magog sont aussi contaminés par diverses espèces aquatiques exotiques et envahissantes tel que le Myriophylle à épis, la moule zébrée, le périphyton et certaines autres. La prolifération de ces espèces est continue et alimentée par les forts apports en phosphore, en azote et autres nutriments en provenance des activités humaines, industrielles, commerciales et agricoles.

À travers toutes ces situations, un constat demeure clair pour les équipes d'Action Lac Magog et les organismes du milieu. Bien que les trois villes riveraines posent annuellement un certain nombre d'actions, il n'y a aucun plan intégré et concerté entre les trois villes et le milieu pour gérer adéquatement la qualité de l'eau de la rivière et du lac Magog.

Les municipalités développent des plans pour planifier leurs actions, leurs budgets, leurs ressources humaines et matérielles, or un tel plan n'existe pas pour la rivière et le lac Magog.

2- Portrait technique

Action Lac Magog, les villes riveraines, le COGESAF (<https://cogesaf.qc.ca/>), le RAPPEL (<https://rappel.qc.ca/>) et la CREE (<https://www.environnementestrie.ca/>) pour ne nommer que ceux-ci conduisent annuellement une série de prélèvements et d'échantillonnages en divers points de la rivière et du lac Magog. Les résultats depuis plus d'une dizaine d'années démontrent une augmentation constante du taux de phosphore, une augmentation du taux de chlorophylle et une diminution de la transparence de l'eau. Voir en annexe A pour plus de détails.



3- Constat et concertation

Une des principales problématiques touchant la rivière et le Lac Magog est l'absence de coordination et de concertation entre les trois villes riveraines et les deux MRC (Sherbrooke et Memphrémagog).

Cette réalité se présente sous la forme de règlements différents n'ayant pas la même portée ou avec des applications différentes, la présence de trois patrouilles nautiques, de l'affichage différents et non-conséquents aux rampes de mise à l'eau, des accès à l'eau gérés aussi différemment, une représentativité faible auprès des instances gouvernementales supérieures et un travail accru pour tous les organismes du milieu.

3.1 Les défis et les bénéfices d'une gestion territoriale intégrée.

La gestion territoriale intégrée des enjeux environnementaux de la rivière et du lac Magog par les villes de Sherbrooke et Magog et la municipalité Sainte-Catherine-de-Hatley présente plusieurs défis importants :

a) Coordination intermunicipale

Les trois instances municipales doivent collaborer étroitement pour harmoniser leurs politiques et actions environnementales. Cela nécessite une communication constante et une volonté de travailler ensemble malgré les différences administratives et politiques.

b) Protection des ressources en eau

La rivière et le lac Magog sont des sources cruciales d'eau potable et de loisirs. La protection de ces ressources contre la pollution, l'eutrophisation et la surexploitation est essentielle. Cela inclut la gestion des eaux usées, des surverses, des pesticides et des fertilisants provenant des activités agricoles et urbaines.

c) Préservation des écosystèmes

Les écosystèmes aquatiques et riverains doivent être préservés pour maintenir la biodiversité et les services écosystémiques. Cela implique la protection des zones humides, des forêts riveraines et des habitats pour les espèces locales.

d) Développement durable

Les municipalités doivent équilibrer le développement économique avec la conservation de l'environnement. Cela inclut la gestion de l'urbanisation, la promotion des pratiques agricoles durables et la réduction de l'empreinte écologique des activités humaines.

e) Adaptation aux changements climatiques

Les impacts des changements climatiques, tels que les inondations et les sécheresses, doivent être pris en compte dans la planification territoriale. Les municipalités doivent développer des stratégies de résilience pour protéger les infrastructures et les communautés locales.

f) Engagement communautaire

La participation des citoyens est cruciale pour la réussite des initiatives environnementales. Les municipalités doivent sensibiliser et mobiliser les résidents pour qu'ils adoptent des comportements écoresponsables et participent aux efforts de conservation.

En surmontant ces défis, les villes de Sherbrooke et de Magog, et la Municipalité de Sainte-Catherine-de-Hatley doivent travailler ensemble pour assurer la protection et la gestion durable de la rivière et du lac Magog, garantissant ainsi un environnement sain pour les générations futures.

La capacité de relever ces défis de gestion intégré impose une nécessaire concertation. Qui est indispensable pour plusieurs raisons :

g) Gestion cohérente des ressources

Une approche concertée permet de gérer les ressources naturelles de manière cohérente et efficace. Cela inclut la protection de la qualité de l'eau, la gestion des zones humides et la préservation des habitats naturels. Une gestion fragmentée pourrait entraîner des politiques contradictoires et inefficaces.

h) Réduction des coûts

La collaboration peut réduire les coûts en partageant les ressources et les expertises. Par exemple, les municipalités peuvent mutualiser les équipements de surveillance de la qualité de l'eau ou les programmes de sensibilisation environnementale, ce qui permet de réaliser des économies d'échelle.

i) Renforcement de la résilience

Face aux défis environnementaux comme les changements climatiques, une action concertée renforce la résilience des communautés. Les municipalités peuvent développer des plans d'urgence communs et des stratégies d'adaptation coordonnées pour mieux faire face aux inondations, aux sécheresses et autres événements climatiques extrêmes.

j) Engagement et participation citoyenne

Une concertation efficace favorise l'engagement des citoyens. Les initiatives conjointes peuvent mobiliser les résidents des trois instances municipales autour de projets communs, renforçant ainsi le sentiment d'appartenance et la participation communautaire.

k) Attraction de financements

Les projets intermunicipaux ont souvent plus de chances d'attirer des financements provinciaux, fédéraux ou internationaux. Les bailleurs de fonds sont généralement plus enclins à soutenir des initiatives qui démontrent une collaboration régionale et un impact à grande échelle.

l) Innovation et partage des bonnes pratiques

La concertation permet le partage des bonnes pratiques et l'innovation. Les municipalités peuvent apprendre les unes des autres et adopter des solutions éprouvées pour améliorer la

gestion environnementale, créant ainsi un environnement propice à l'innovation et à l'amélioration continue.

En somme, la concertation entre Sherbrooke, Sainte-Catherine-de-Hatley et Magog est essentielle pour une gestion intégrée et durable des enjeux environnementaux de la rivière et du lac Magog. Cela permet non seulement de protéger ces ressources précieuses, mais aussi de renforcer la résilience et la qualité de vie des communautés riveraines.

3.2 Uniformisation de la réglementation municipale

Pour uniformiser la réglementation et favoriser la conservation de la rivière et du lac Magog, les trois instances municipales riveraines pourraient adopter plusieurs stratégies inspirées d'autres initiatives réussies :

- a) Création d'un comité intermunicipal : Comme l'ont fait les municipalités autour du lac Mégantic, un comité intermunicipal pourrait être formé pour coordonner les efforts de conservation. Ce comité pourrait inclure des représentants de chaque municipalité, des experts en environnement, et des membres de la communauté.
- b) Harmonisation des règlements : Les municipalités pourraient travailler ensemble pour harmoniser leurs règlements concernant les constructions, les usages des rives, et les activités nautiques. Cela inclurait des règles uniformes sur la protection de la végétation riveraine, la gestion des eaux pluviales, et les restrictions sur les activités polluantes.
- c) Stations de lavage des embarcations : Installer des stations de lavage automatisées des embarcations nautiques pour prévenir la propagation des espèces exotiques envahissantes, comme cela a été fait autour du lac Mégantic, en partie au lac Massawippi et Memphrémagog. Ces stations pourraient être stratégiquement placées et leur utilisation rendue obligatoire pour tous les plaisanciers.
- d) Sensibilisation et éducation : Lancer des campagnes de sensibilisation pour informer les résidents et les visiteurs sur l'importance de la conservation des écosystèmes aquatiques. Des ateliers, des brochures, et des panneaux d'information pourraient être utilisés pour encourager des pratiques respectueuses de l'environnement.
- e) Surveillance et renforcement : Augmenter la surveillance des activités sur le lac et la rivière, et renforcer l'application des règlements. Cela pourrait inclure des patrouilles régulières et des sanctions pour les infractions.

Ces mesures, mises en œuvre de manière concertée, pourraient grandement contribuer à la protection et à la préservation de la rivière et du lac Magog pour les générations futures.

4- Recommandations

Action Lac Magog recommande que le Plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke propose les actions suivantes:

- 1- La création d'une régie intermunicipale de la qualité de l'eau regroupant les villes de Magog, Sainte-Catherine-de-Hatley et Sherbrooke afin d'assurer une gestion concertée et intégrée des eaux vives sur le territoire;
- 2- La préparation d'un plan directeur de l'eau quinquennal pour la rivière et le lac Magog ainsi que leur bassin versant en partenariat et collaboration avec Magog et Sainte-Catherine de Hatley, Action Lac Magog, les organismes du milieu (CREE, COGESAF, RAPPEL) et les ministères concernés. Le Plan directeur devra être intégré au plan d'urbanisme et mis à niveau toutes les cinq (5) années;
- 3- Une uniformisation des divers règlements municipaux touchant la gestion de l'eau, les activités nautiques et les cadres réglementaires de constructions résidentielles, industrielles, commerciales et agricoles (ex : bassins de rétention, jardins d'eau et autres);
- 4- L'ajout et la mise en niveau de stations de lavage automatisées des embarcations, la mise à niveau de la réglementation associée et la formation du personnel de la patrouille nautique pour la mise en applicable de ladite réglementation;
- 5- Organiser des campagnes de sensibilisation et des ateliers éducatifs pour informer les résidents sur les enjeux environnementaux liés à la qualité de l'eau et l'importance de leur participation. Utiliser des médias locaux, des réseaux sociaux et des événements communautaires pour toucher un large public.

Action Lac Magog

Action Lac Magog (anciennement l'Association pour la préservation du lac Magog) est un organisme à but non lucratif (OBNL) fondé en 1971. Sa mission est de voir à la préservation et à l'amélioration de la qualité du plan d'eau du lac Magog et de la rivière Magog en amont et en aval du lac. Ce plan d'eau comprend la rivière Magog, dans laquelle se jette le lac Memphrémagog, le lac Magog, ainsi que la rivière Magog jusqu'au barrage Rock Forest.

L'association organise, coordonne, gère divers actions annuellement seule et/ou en partenariat avec les villes riveraines et les organismes du milieu dans le but d'améliorer la qualité de l'eau de la rivière et du Lac Magog, d'informer et de sensibiliser les riverains, les utilisateurs et les citoyens en plus de contribuer à assurer la sécurité du plan d'eau et son avenir pérenne.

Action Lac Magog
CP 161, Sainte-Catherine-de-Hatley, Qc
JOB 1W0

Annexe A – Portrait technique (suite)

Les données ci-dessous confirment que le phosphore total et la chlorophylle ont augmenté avec les années, ce qui entraîne une augmentation des algues et des plantes aquatiques et une diminution de la transparence de l'eau, donc, une augmentation de l'eutrophisation du lac. Cette situation altère rapidement la santé du lac et en diminue la jouissance des activités aquatiques.

Le phosphore total (PT), un élément nutritif qui se trouve généralement en faible concentration dans l'eau des lacs. La rareté du phosphore par rapport aux besoins des végétaux en fait l'élément qui contrôle leur croissance. Il y a un lien étroit entre la concentration de phosphore, l'abondance des algues et des plantes aquatiques et le niveau trophique d'un lac. Les lacs eutrophes ont généralement une plus forte concentration de phosphore;

Année	Phosphore total		
	minimum	maximum	moyenne
2011	6,4	9,5	8
2012	3,9	5,7	5
2013	7,5	8,4	7,8
2014			
2015			
2016	5,1		5,1
2017			
2018	9,2	14,5	11,2
2019	10,1	12,3	11,1
2020	9,4	12,8	11,6
2021			
2022			
2023			

Année	Chlorophylle a		
	minimum	maximum	moyenne
2011	3,9	5,8	4,7
2012	3,3	5,5	4,1
2013	3,3	7,5	4,8
2014			
2015			
2016	3	4,5	3,6
2017			
2018	3,1	6,2	4,2
2019	4	5,4	5
2020	5,1	7,7	6
2021			
2022			
2023			

La chlorophylle a (chl a), un pigment vert que l'on retrouve dans la composition des plantes et des algues. Cette variable est donc un indicateur de la biomasse (quantité) des algues microscopiques qui sont en suspension dans l'eau du lac. La concentration de chlorophylle a augmenté généralement en fonction de la concentration des matières nutritives, en particulier le phosphore. Il y a donc un lien entre cette augmentation et le niveau trophique d'un lac. Les lacs eutrophes sont souvent aux prises avec une production importante d'algues;

La transparence de l'eau diminue avec l'augmentation de la concentration du carbone organique dissous. L'information obtenue grâce à ces trois variables est complétée par la mesure régulière de la transparence de l'eau. En effet, la transparence diminue avec l'augmentation de la quantité d'algues dans l'eau du lac. Il y a donc un lien entre la transparence de l'eau d'un lac et son état trophique. Les lacs eutrophes sont généralement caractérisés par une faible transparence de leur eau.

Année	Transparence (A+B)	
	mesures (n)	moyenne
2011	6	3,5
2012	7	3,5
2013	6	2,9
2014		
2015		
2016	6	4,4
2017	6	3
2018	5	3,5
2019	7	2,9
2020	7	3,2
2021	7	4,1
2022	10	3,7
2023	8	3,1
2024	9	3,8

La rivière et le Lac Magog sont aussi envahi par diverses espèces aquatiques envahissantes dont les le myriophylle à épis, la moule zébrée et le périphyton.

Le myriophylle à épis est une plante aquatique exotique envahissante vivace de la famille des Haloragaceae. Ses tiges sont enracinées dans le substrat (sédiments) et peuvent mesurer jusqu'à 6 mètres. Près de la surface de l'eau, elles se ramifient et peuvent poursuivre leur croissance horizontalement et produire des épis de fleurs émergents. Le myriophylle à épis forme alors une canopée dense à la surface de l'eau.



Les rhizomes, les racines et les pousses basses de la plante peuvent persister tout l'hiver, ce qui lui permet d'amorcer sa croissance relativement tôt en saison. Ce caractère hâtif, combiné à une croissance rapide, confèrent au myriophylle à épis un avantage par rapport aux autres plantes aquatiques.

La moule zébrée est un petit bivalve d'eau douce envahissant qui est normalement distribuée jusqu'à 12 m de profondeur. Elle s'attache au substrat dur (roches, quais, plantes aquatiques, coquilles des autres mollusques indigènes, etc.) grâce à des filaments situés sur sa face ventrale. Elle se produit très rapidement, car les femelles peuvent libérer jusqu'à un million d'œufs par saison de reproduction. Une fois les œufs fertilisés, des larves (plus précisément des larves véligères) éclosent et nagent librement pendant une période pouvant aller jusqu'à un mois. La combinaison de ces facteurs signifie que la moule zébrée peut constituer des colonies d'une densité

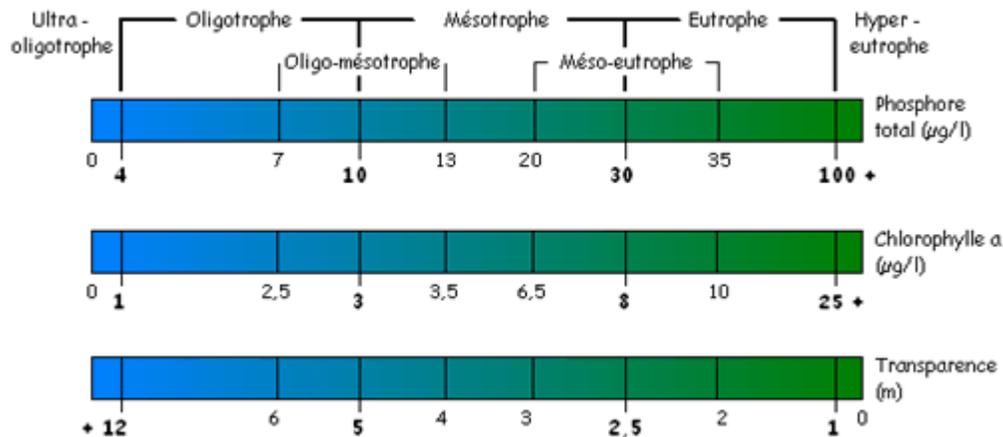


supérieure à 700 000 individus par mètre carré sur des surfaces comme, les bateaux, les quais, les roches, les plantes et les moules indigènes. La moule zébrée peut avoir d'importantes répercussions négatives sur les habitats en eau douce en monopolisant la nourriture au détriment des espèces indigènes. Ce phénomène affecte la composition des autres communautés de l'écosystème.

Le périphyton désigne une communauté complexe d'organismes microscopiques (algues, bactéries, protozoaires et métazoaires) et de débris qui s'accumulent à la surface des objets (roches, branches, piliers de quai et autres) et des plantes. On le retrouve, submergé, dans les cours d'eau et les lacs. Le périphyton, qui peut prendre différents aspects, est généralement brun ou vert, et il est visqueux. Le périphyton comprend tout organisme vivant sur le substrat rocheux (roc, roche et pierre) dans la zone comprise entre 0,3 et 1 mètre de profondeur dans le littoral du lac. L'épaisseur du périphyton peut varier de moins de 1 millimètre à plus de 20 millimètres, selon le niveau d'enrichissement du plan d'eau en matières nutritives et selon d'autres facteurs physiques tels que l'exposition aux vagues et à la glace. Les amas d'algues filamenteuses, que l'on retrouve parfois dans l'eau et qui ne sont pas fixés aux roches, et les éponges d'eau douce ne doivent pas être considérés comme du périphyton.



Niveau d'eutrophisation des lacs



Source : Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la faune et des parcs

Diverses autres problématiques liées à la qualité de l'eau

Coups d'eau et lessivage

Lors de grandes pluies, un grand lessivage de tous les types de terrains se produit. Bien que les villes aient instaurées des règlements de bandes riveraines, les aménagements municipaux de fossés, de canalisations et autres outils de gestion des eaux lorsque non-connectés à un bassin de rétention accélèrent l'arrivée de l'eau à la rivière et au lac et l'apport en phosphore, autres nutriments et en sédiments.

Surverses

Les surverses des réseaux d'égouts, des bassins de rétention et des usines d'épuration demeurent l'une des principales sources d'apport en phosphore et autres nutriments. L'adaptation des systèmes et des outils de rétention est essentiels à la sauvegarde des plans d'eau.

Vitesse et relargage

La turbulence créée par la navigation (vitesse, taille des vagues, brassage du fond) remet en suspension non seulement les sédiments mais aussi et principalement le phosphore qui s'y trouve et contribue directement à l'augmentation des espèces envahissantes d'algues. Un contrôle accru de la vitesse (principalement sur la rivière Magog) et du type de véhicule de plaisance nautique est requis.

La réglementation découlant du plan d'urbanisme doit être développée pour répondre à ses réalités et l'ajustement des plans de zonage pour en faciliter l'introduction comme mesure courantes et habituelles de protection environnementale.

Annexe B – Glossaire

Mot	Définition
Oligotrophe	Se dit d'un milieu pauvre en substances nutritives, en particulier de certains lacs profonds et limpides, pauvres en éléments organiques mais riches en oxygène.
Oligo-mésotrophe	Convergence
Mésotrophe	Se dit d'un milieu moyennement riche en nutriments ou d'une prolifération végétale et bactérienne est croissante
Méso-eutrophe	Convergence
Eutrophe	Se dit d'un plan d'eau (étang, lac, etc.) dont les eaux enrichies en matières organiques sont le siège d'une prolifération végétale et bactérienne entraînant une désoxygénation prononcée de l'eau.

Nettoyage par la biorétention des eaux de ruissellement s'écoulant dans la rivière Saint-François.

Lettre de recommandation pour le plan d'urbanisme de la ville de Sherbrooke
2025-2035

Écrit par

Marie-Eve Benoit

Directrice à Action Saint-François

Préparé pour

La ville de Sherbrooke

30 septembre 2025

Nettoyage par la bio rétention des eaux de ruissellement s'écoulant dans la rivière Saint-François.

La rivière Saint-François recueille toutes les eaux de ruissellement de la ville de Sherbrooke. Ces eaux de ruissellement sont des eaux qui ont été souillées par des produits toxiques. Ces produits sont utilisés par la gens de la communauté estrienne pour leurs tâches quotidiennes ou sont des produits fuyant des véhicules routiers. Ces produits se retrouvent au sol et se font nettoyer par les pluies et sont ensuite emportés dans les eaux de ruissellement qui se retrouvent dans les cours d'eau à proximité. Ces cours d'eau terminent leurs courses dans la rivière Saint-François. Il existe plusieurs moyens pour diminuer ou arrêter la pollution de la rivière Saint-François par les eaux de ruissellement contaminées. Il serait bien de prendre de plus amples mesures à cet effet.

Pour effectuer leurs tâches quotidiennes extérieures, les gens de la communauté utilisent toutes sortes de produits et n'ont pas toujours le souci de protéger la nature en utilisant des produits biodégradables. Que ce soit par le biais de tâches quotidiennes (nettoyages extérieurs : vidage de piscine, détachage de matériel avec du blanchissement ou autres produits chimiques très performant, etc.) les produits utilisés se retrouvent en partie au sol.

De plus, de nombreux véhicules routiers qui circulent sur les routes ou qui sont stationnaires laissent aussi écouler des produits nocifs pour l'environnement. Les fluides servant au bon fonctionnement des véhicules s'écoulent des véhicules et se retrouvent en partie au sol, sur les pavés, les aires de stationnement, les chemins, rues et grandes voies de circulation.

Ces divers produits sont nocifs à différents degrés pour l'environnement. Lorsqu'il y a des averses, les eaux de ruissellement en emportent une grande partie vers les puisards et sans être filtrées.

Les savons, biodégradables ou non, les cires, les acides, les sulfites, les agents blanchissants, et toutes sortes de produits nettoyants de maison : le gaz, les produits nettoyants à vitre, les antigels, les huiles et produits divers d'un véhicule sont connus pour être des polluants parfois cancérigènes.

Ces produits sont acheminés vers les cours d'eau à proximité et c'est ainsi que toutes sortes de produits polluants terminent leur voyage dans la rivière Saint-François. Ces polluants sont toxiques pour tous les organismes vivants aquatiques, ainsi que pour la faune qui s'y abreuve et les êtres vivants sont sujets à la bioaccumulation, aux maladies et à la mortalité. Un message redondant qui ne surprends plus personne.

Nous habitons dans une vallée autour de la rivière Saint-François et en maint endroit, les eaux s'écoulant dans les rues et routes terminent leur cheminement directement dans les ruisseaux et rivières s'écoulant dans la rivière Saint-François. Ces eaux de ruissellement ne subissent généralement peu ou aucun filtrage par des végétaux sur leur chemin. Le problème est que les rues sont conçues pour acheminer rapidement les eaux de ruissellement vers les puisards de la ville. Dans le même ordre d'idées, le déversement des eaux grises et des égouts dans nos rivières

est une catastrophe environnementale. Il est certainement possible de faire des efforts pour que cela ne se répète pas, ou du moins pour que cela soit atténué.

À défaut de pouvoir convaincre la communauté d'être plus écologique dans l'immédiat, de contrôler les fuites de tous les véhicules circulant dans la ville de Sherbrooke, je recommande de prendre davantage de mesures pour filtrer le plus possible les eaux contaminées portées aux cours d'eau et à la rivière Saint-François. Que ce soit dans la conception de nouveaux développements ou par la rénovation des structures à remplacer ou bien dans des projets déjà en cours, la ville peut introduire dans ces plans ou proposer aux acteurs et actrices (entrepreneurs, individu.e.s) d'introduire dans leur plan et dans leurs rénovations le concept des jardins de bio rétention, ce à tous les lieux cibles de recueillement d'eau de ruissellement : cours privées, stationnement d'une entreprise, là où il y a des puisards, etc. Il serait judicieux de concevoir les nouveaux développements urbains à cette fin et de s'assurer que toutes eaux qui ne cheminent pas à la station d'épuration des eaux de la ville passent dans une bande de végétaux (fond de rues, cours des citoyens, aires de stationnement à grande superficie, etc.) avant de s'écouler dans les puisards ou directement dans nos cours d'eau.

Il y a déjà quelques bassins de bio rétention qui ont été conçus à Sherbrooke depuis quelques années. La ville est sur une bonne allée quant aux concepts servant à retenir les eaux de débordements dû, entre autres, aux développements urbains (disparition ou modification de milieux humides et tampons, détournement de cours d'eau se résultant en la perturbation d'autres écosystèmes à proximité et qui nuisent aux structures urbaines), ou aux catastrophes naturelles, ou encore, dû aux changements climatiques. Il serait bénéfique de créer davantage de bassins de rétentions, mais aussi de petits milieux retenant les eaux de ruissellement dans le but de filtrer toutes les eaux contaminées de la ville. Il serait judicieux de développer de l'expertise pour ces concepts comme le concept de jardin de bio rétention ou jardin de pluie afin d'optimiser les moyens de protection de la rivière Saint-François.

La création de milieux végétaux effectuant de la bio rétention en tous lieux où des eaux contaminées se déversent dans un cours d'eau ou dans un puisard rejoignant la rivière Saint-François est primordiale pour une meilleure protection de nos eaux et de toutes entités hydrologiques en aval. L'idée d'enlever le béton en des lieux où ce dernier est inutile et non esthétique, et de le remplacer par des jardins de pluie et autres concepts de bio rétention est bénéfique et les effets bienfaisants découlant de cette idéologie sont multiples :

- Réduction de surfaces bétonnées ;
- Réduction des îlots de chaleur ;
- Embellissement des milieux urbains ;
- Augmentation de la connectivité écologique ;
- Diminution du volume d'eau de ruissellement ;
- Diminution des dégâts causés par les fortes eaux de ruissellement ;
- Assainissement des eaux de ruissellement ;
- Protection de nos cours d'eau et de la faune qui s'y abreuve et qui y habite ;
- Espoir qu'un jour les citoyens pêcheront dans les cours d'eau et qu'ils n'auront pas peur de manger leurs prises.

Pour terminer, je tiens à féliciter les acteurs et actrices de la ville de Sherbrooke pour leur beau travail, pour leurs combats, pour leur résilience, pour toutes les fois qu'ils ont mis, qu'ils mettent et qu'ils mettront leur pied à terre, pour tout le changement qu'ils ont apporté, qu'ils apportent et qu'ils apporteront, afin de protéger l'environnement. Je ne me suis jamais autant intéressé à la politique et au futur de la ville de Sherbrooke depuis que vous êtes dans la partie. Merci du fond du cœur, vous faites une différence des plus notable.

Merci de votre attention,

Marie-Eve Bencit – Directrice d'Action Saint-François



MÉMOIRE SUR LES ORIENTATIONS PRÉLIMINAIRES DU PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE SHERBROOKE

CARREFOUR DE L'ESTRIE

OCTOBRE 2024

MACH

L'EXPÉRIENCE D'UN LEADER, LA VALEUR SÛRE DE L'IMMOBILIER

Avec un portefeuille de plus de 250 propriétés, représentant 45 millions de pieds carrés, MACH est l'un des plus importants propriétaires et promoteurs immobiliers privés du Canada. MACH développe actuellement plus de 15 millions de pieds carrés de projets dont certains, tels que le Quartier des lumières, sont d'envergure internationale. Depuis sa fondation, en 2000, MACH investit de façon permanente dans les communautés et intègre le logement social et des principes de gestion responsable et durable dans tous ses projets. Son approche intégrée qui comprend le développement immobilier, la gestion, les services immobiliers et la construction.

Le parc immobilier MACH comprend, entre autres, certains immeubles phares de Montréal dont l'Édiforce Sun Life, Le 1000 De La Gauchetière, la tour CIBC, la Place Victoria, et de nombreuses propriétés à Québec et en Ontario. Ces dernières années, MACH a obtenu de nombreuses récompenses, nationales et internationales, pour son innovation en matière de développement durable et de design, et de qualité de construction.

45M
PIEDS CARRÉS

250
PROPRIÉTÉS

+440
PROFESSIONNELS

INTRODUCTION



L'urbanisme est un domaine crucial pour le développement harmonieux des villes, notamment, pour répondre aux défis contemporains liés à la croissance démographique, à la durabilité environnementale et à la qualité de vie urbaine.

À Sherbrooke, une démarche participative est en cours pour élaborer un nouveau plan d'urbanisme qui guidera l'aménagement du territoire pour les dix prochaines années.

Ce mémoire examine les orientations préliminaires de ce plan, en se concentrant sur l'intégration du Carrefour de l'Estrie comme exemple concret d'évolution urbaine.

À travers cette analyse, nous visons à démontrer comment les projets d'urbanisme peuvent répondre aux besoins croissants en matière de logement, tout en optimisant les infrastructures existantes et en soutenant le développement durable.

CONTEXTE DU PLAN D'URBANISME

Dans le cadre de l'élaboration du plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke, une démarche participative est mise en œuvre pour guider l'aménagement et le développement durable du territoire.

Le plan d'urbanisme abordera les enjeux majeurs tels que l'habitation, la mobilité, l'environnement et le développement économique.

ÉCHÉANCIER DE LA DÉMARCHE

AUTOMNE 2023 - HIVER 2024

Réalisation du bilan et diagnostic

HIVER 2024 - ÉTÉ 2024

Définition des grands principes d'aménagement, avec ateliers et participation sectorielle

ÉTÉ 2024 - AUTOMNE 2024

Démarche participative pour impliquer les citoyens

HIVER 2025

Élaboration des politiques, programmes et stratégies règlementaires

2025

Présentation du premier projet de plan d'urbanisme

2025 - 2026

- Consultations publiques et refonte réglementaire
- Adoption du plan d'urbanisme

GRANDES ORIENTATIONS PRÉLIMINAIRES

1. Des **milieux de vie complets** répondant aux besoins des communautés;
2. Une plus **grande offre de logements** pour une diversité de besoins;
3. Une localisation stratégique des activités économiques contribuant à la **vitalité des milieux de vie** par la mixité des usages lorsqu'ils sont compatibles;
4. Une **croissance orientée vers des milieux** déjà dotés d'infrastructures et de services publics, **qui limite l'étalement urbain et consolide les cœurs de quartiers**;
5. Une densification qui tient compte de l'échelle des milieux afin de contrer la perte des milieux naturels et agricoles et **préserver les traits distinctifs du paysage et du patrimoine**;
6. Des **transports collectifs et actifs plus sécuritaires et accessibles** intégrés aux milieux de vie;
7. Une communauté résiliente capable de mieux s'adapter aux changements climatiques par la **préservation des milieux naturels, le verdissement, ainsi que les pratiques urbanistiques et architecturales durables**;
8. Une **ressource en eau protégée et bien gérée**.

CARREFOUR DE L'ESTRIE



Le Carrefour de l'Estrie, situé au 3050 boulevard de Portland est un des principaux pôles commerciaux de la région et se distingue par son emplacement stratégique et facilement accessible à partir du boulevard Portland, l'une des artères principales de Sherbrooke. Il bénéficie également d'un large stationnement et d'une offre variée comprenant plus de 150 boutiques et restaurants, répondant ainsi aux besoins quotidiens des résidents et des visiteurs.

D'une superficie de 1,2 M de pieds carrés, le Carrefour rejoint une zone commerciale de 291 000 clients potentiels (en 2018). Il attire chaque année près de 7,4 millions de visiteurs, soit 150 000 personnes par semaine.

Depuis son ouverture du 8 octobre 1973, le Carrefour a célébré son 50e anniversaire à l'automne 2023 !

CADRE RÈGLEMENTAIRE

La Ville de Sherbrooke, qui agit à titre de municipalité régionale de comté (MRC), gère son territoire à partir d'un seul document de planification qui jumèle le schéma d'aménagement et de développement et le plan d'urbanisme. Le processus en cours consiste à séparer les deux documents afin que le schéma traite de la planification régionale et que le plan d'urbanisme traite du développement de la Ville de Sherbrooke.

Au **schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Sherbrooke**, la propriété se situe dans l'affectation du sol urbaine, plus précisément commerciale et de service régional (CR) qui autorise les fonctions dominantes suivantes :

- Commerce non structurant
- Commerce structurant

La fonction habitation n'est pas autorisée.

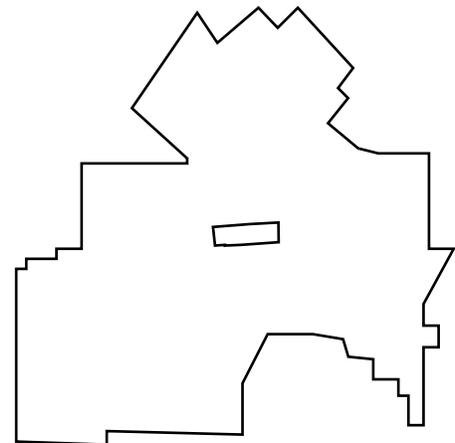
Au **règlement de zonage de la Ville de Sherbrooke**, la propriété se situe dans la zone C0034 qui autorise les usages suivants :

- C-1002 Vente de pièces de véhicules automobiles, de pneus, de batteries et d'accessoires
- C-11 Commerces et service contraignants
- C-2 Commerce de détail et service en général
- C-3 Service professionnel, personnel et spécialisé
- C-7 Commerce relié au débit d'alcool
- C-8 Commerce relié au débit d'essence
- L'usage habitation n'est pas autorisé et la hauteur maximale d'un bâtiment principal est de 4 étages.

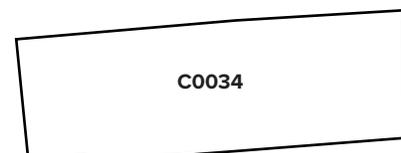
L'usage habitation n'est pas autorisé et la hauteur maximale d'un bâtiment est de 4 étages.



**PLANIFICATION RÉGIONALE -
SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT
RÉVISÉ**



**PLANIFICATION MUNICIPALE -
PLAN D'URBANISME**



**PLANIFICATION ZONAGE -
RÈGLEMENT DE ZONAGE**

JUSTIFICATION



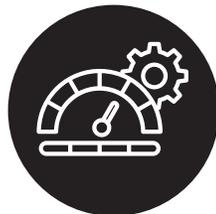
RÉPONDRE À LA DIVERSITÉ DES BESOINS EN OFFRANT UNE PLUS GRANDE VARIÉTÉ DE LOGEMENTS

Avec une projection de 10 000 nouveaux ménages d'ici 2031 et 15 000 d'ici 2041, Sherbrooke fait face à une crise du logement qui nécessite des solutions innovantes. En autorisant l'usage d'habitation au Carrefour de l'Estrie, nous pouvons offrir une réponse directe à cette demande croissante tout en optimisant l'utilisation d'un site stratégique.



CRÉER DES MILIEUX DE VIE COMPLETS

L'intégration de logements dans cette zone commerciale permettra de créer un milieu de vie complet, où les résidents auront accès non seulement à des commerces et services variés, mais également à des espaces résidentiels de qualité. Cette approche répond aux objectifs de développement urbain en favorisant la mixité des usages et en consolidant les cœurs de quartiers.



OPTIMISER LES INFRASTRUCTURES EXISTANTES ET LIMITER L'ÉTALEMENT URBAIN

Le Carrefour de l'Estrie, bénéficiant déjà d'infrastructures robustes et d'un vaste stationnement, est idéalement situé pour accueillir un développement mixte. L'ajout de logements contribuera à une meilleure utilisation des infrastructures municipales et de transport collectif, tout en réduisant l'étalement urbain.



RENFORCER LA VITALITÉ DES QUARTIERS EN FAVORISANT LA MIXITÉ DES USAGES COMPATIBLES

En augmentant le nombre de résidents, nous stimulerons l'économie locale et renforcerons les liens sociaux au sein de la communauté. La proximité entre lieux de vie, de travail et de loisirs favorisera une meilleure qualité de vie, réduira les déplacements et soutiendra le développement économique régional.



SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE GRÂCE À DES PRATIQUES URBANISTIQUES DURABLES

La densification du Carrefour de l'Estrie s'inscrit dans une vision de développement durable, en maximisant l'utilisation des terrains urbains existants et en soutenant les objectifs de réduction de l'étalement urbain.

CONCLUSION

En conclusion, le développement mixte du Carrefour de l'Estrie, incluant l'usage habitation, est en parfaite adéquation avec les objectifs d'aménagement et de densité de Sherbrooke. Il représente une opportunité de répondre aux défis actuels tout en capitalisant sur les atouts d'un emplacement central et bien desservi.

Nous aimerions également profiter de la refonte réglementaire et de la concordance qui découlera de l'entrée en vigueur du plan d'urbanisme pour reconsidérer les fonctions autorisées dans la zone du carrefour. Plus spécifiquement, nous souhaiterions bonifier les usages commerciaux de la zone en permettant l'implantation de bureaux, en plus d'autoriser l'habitation.

Cela pourrait offrir une synergie avec des services bancaires, par exemple, qui nécessiteraient des espaces de bureaux sans pour autant concurrencer directement le centre-ville de Sherbrooke, où ces usages sont déjà spécifiquement autorisés.,

Nous restons disponibles pour répondre à vos questions au besoin et espérons que votre démarche permettra d'autres réalisations dans le secteur.

Veillez agréer nos salutations les meilleures.

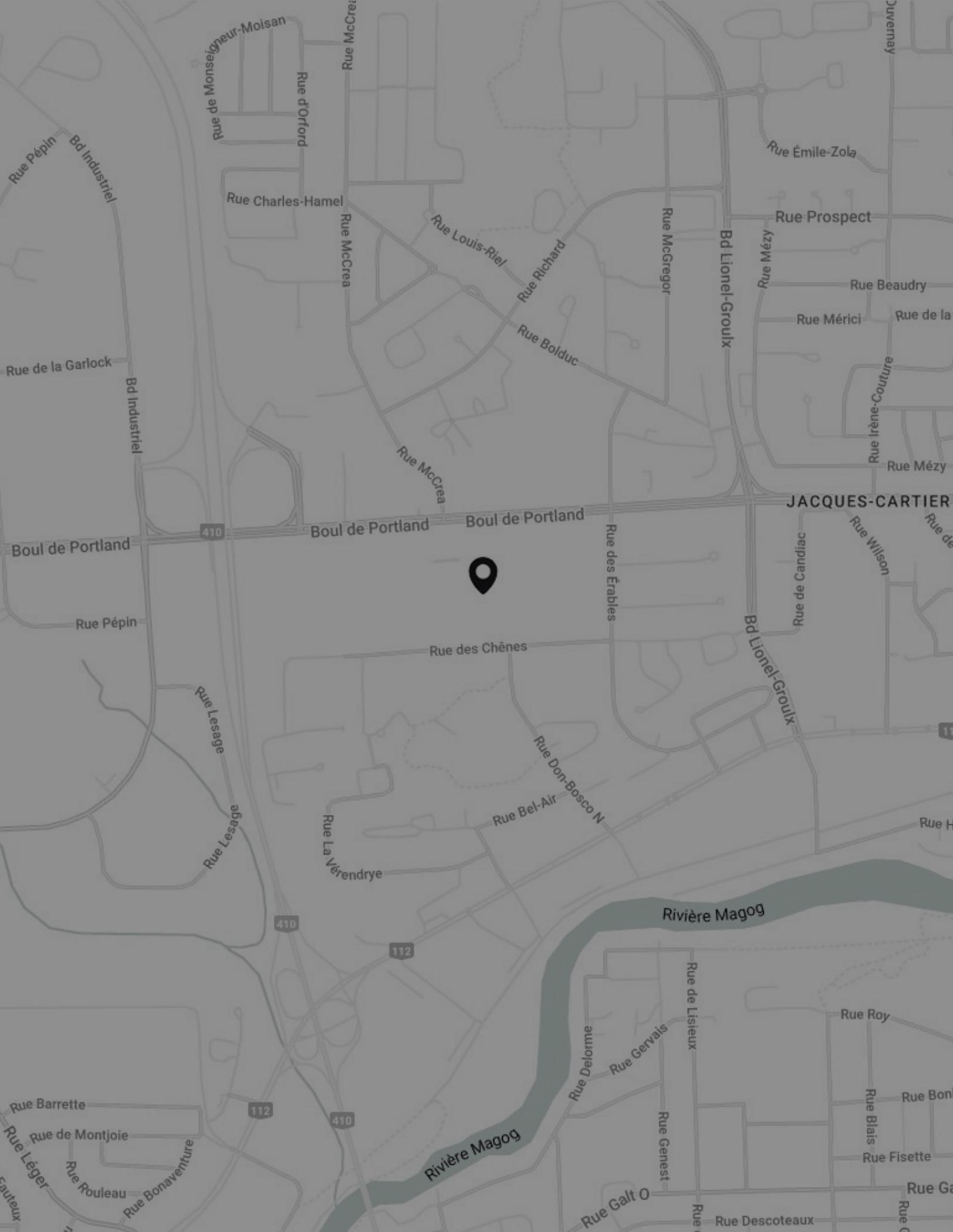
RECOMMANDATIONS

PLAN D'URBANISME

- **Aire d'affectation** : Mixte afin d'autoriser la fonction habitation.

RÈGLEMENT DE ZONAGE

- **Zone mixte** : Zone mixte afin d'autoriser l'usage habitation.
- **Hauteur et densité** : Augmenter le nombre minimal et maximal en étages afin d'autoriser les bâtiments de plus grande hauteur et favoriser une densité moyenne à élevée.



Rue de Monsieur-Moisan

Rue d'Orford

Rue McCrea

Rue Charles-Hamel

Rue McCrea

Rue Louis-Riel

Rue Richard

Rue Bolduc

Rue McGregor

Bd Lionel-Groulx

Rue Mézy

Rue Émile-Zola

Rue Prospect

Rue Beaudry

Rue Mérci

Rue de la

Rue Irène-Couture

Rue Mézy

Rue Pépin

Bd Industriel

Rue de la Garlock

Bd Industriel

Rue McCrea

Boul de Portland

410

Boul de Portland

Boul de Portland

JACQUES-CARTIER

Rue Wilson

Rue de Candiac

Bd Lionel-Groulx



Rue Pépin

Rue des Chênes

Rue des Érables

Rue Lesage

Rue Lesage

Rue Don-Bosco N

Rue Bel-Air

Rue La Vérendrye

410

112

Rivière Magog

Rivière Magog

Rue Delorme

Rue Gervais

Rue de Lisieux

Rue Roy

Rue Blais

Rue Fisette

Rue Galt

Rue Barrette

Rue de Montjoie

Rue Léger

Rue Rouleau

Rue Bonaventure

112

410

Rue Galt O

Rue Descoteaux

Mémoire soumis à la Ville de Sherbrooke dans le cadre de l'élaboration du Plan d'urbanisme 2025-2035

La Ville de Sherbrooke se prépare à élaborer son Plan d'urbanisme 2025-2035, un document stratégique crucial pour guider son développement futur. En tant que citoyen engagé et passionné par l'aménagement urbain, je souhaite soumettre ce mémoire pour mettre en lumière quelques points essentiels concernant l'aménagement du territoire et le développement résidentiel, afin de bâtir des milieux de vie inspirants et inclusifs.

1. Milieux de vie inspirants : maximiser l'étalement et densifier les habitations

Le développement urbain de Sherbrooke doit être guidé par une vision de création de milieux de vie où les résidents se voient vivre leur quotidien avec enthousiasme. L'accès à la propriété est au cœur de cette vision, car il permet aux citoyens de se projeter durablement dans leur communauté.

Je propose que Sherbrooke se concentre sur des modèles d'habitations densifiées, tels que les jumelés, les maisons de ville et les copropriétés divisées. Ces modèles d'habitations permettent de maximiser l'utilisation du territoire tout en respectant les principes de développement durable. L'étalement urbain peut ainsi être géré de façon plus efficiente, en optimisant chaque parcelle disponible, tout en préservant des espaces verts et des zones pour les infrastructures communautaires. Ce type de densification contribue également à créer des quartiers dynamiques où la proximité entre voisins et services favorise un mode de vie convivial et pratique.

2. L'importance de l'ajout de logements sans ralentir le développement domiciliaire

En parallèle à la densification, il est essentiel de poursuivre l'ajout de nouveaux logements sur le territoire. Cependant, cela ne doit pas se faire au détriment du développement domiciliaire. Un ralentissement de ce dernier risquerait d'aggraver la rareté des propriétés disponibles, ce qui aurait pour conséquence une pression accrue sur les prix du marché immobilier. Cette situation ne ferait qu'affecter négativement l'indice d'accès à la propriété, rendant plus difficile pour les familles et les jeunes professionnels de devenir propriétaires à Sherbrooke.

L'accès à la propriété est une pierre angulaire pour créer des communautés stables et engagées. La Ville doit donc trouver un juste équilibre entre la construction de logements et la facilitation du développement résidentiel, afin de s'assurer que le marché demeure accessible à tous.

Conclusion

Sherbrooke a l'opportunité de devenir un modèle en matière d'aménagement urbain en misant sur des milieux de vie inspirants, accessibles et durables. En favorisant une densification intelligente, tout en veillant à ne pas freiner le développement domiciliaire, la Ville peut répondre aux besoins actuels et futurs de ses résidents, tout en assurant un accès équitable à la propriété. Je recommande donc que le Plan d'urbanisme 2025-2035 intègre ces éléments pour bâtir un avenir prospère pour Sherbrooke.

Je vous remercie pour l'attention portée à ce mémoire et reste disponible pour toute discussion complémentaire.

Karl-Philippe Jutras



Table de quartier
Actions Marie-Reine

Recommandations pour le plan d'urbanisme de la ville de Sherbrooke 2025-2026

par

Martin Bessette (ISDC)

Remis à

La ville de Sherbrooke

Dans le cadre de l'appel de mémoire pour le plan d'urbanisme 2025-2026

Sherbrooke
21 octobre 2024

Table des matières.....	P.2
1. Introduction.....	P.3
2. Habitation, milieux de vie et communauté	
2.1 Les habitations.....	P.4
2.2 Commerces et activités communautaires.....	P.5
2.3 Développements enclavés.....	P.6
3 Mobilité et transport	
3.1 Alternatives à la voiture.....	P.7
4 Environnement et milieux naturels	
4.1 Préservation du boisé Talbot.....	P.8
5 Conclusion et Référence.....	P.9

Introduction

Regroupant des personnes citoyennes du quartier et des organismes du milieu, « la Table de quartier Actions Marie-Reine est née en 2019 afin de réfléchir et répondre à différents enjeux vécus par la population du territoire. Une vaste recherche-action est alors réalisée auprès de 250 personnes et organismes. L'échantillonnage de la consultation est largement représentatif des différents groupes d'âge, mais aussi des communautés culturelles du quartier. Il en résulte un plan d'action 2023-2025 grâce à une démarche de participation exceptionnelle et rigoureuse. Les résultats de la recherche-action démontrent la nécessité d'agir rapidement en faveur d'une population démunie et d'un territoire de Sherbrooke souvent oublié. » (Ensemble, créons un milieu de vie à notre image! Plan d'action 2023-2025 p.2)

En effet, entre 2016 et 2021, les indices de défavorisation sociale et matérielle se sont aggravés. La communauté Marie-Reine est donc passée de fortement défavorisée à très fortement défavorisée selon L'observatoire estrien en développement des communautés¹. Cette régression des indices de bien-être de la population est explicable au fait que l'indice de défavorisation matérielle s'est en moyenne amélioré à Sherbrooke, mais l'amélioration est beaucoup moins marquée dans la communauté Marie-Reine qui vit avec des enjeux criants en matière de rapprochement interculturel, de sécurité alimentaire, de pauvreté, d'isolement social et de manque de ressources de proximité.

La table de quartier souhaite par le dépôt de ce mémoire participer aux réflexions et aux orientations du prochain plan d'urbanisme de la ville de Sherbrooke. Les recommandations présentées dans ce document découlent directement de l'avis des citoyen.es et des organismes de la communauté Marie-Reine.

La lecture des prochaines pages vous permettra de découvrir l'état de situation actuel, les recommandations venues de la recherche-actions de 2019 ainsi que des constats tirés de l'expérience terrain des partenaires de la table de quartier.

Nous croyons que l'urbanisme est une pierre angulaire à la réponse aux enjeux sociaux que vivent les habitants du territoire.

Habitation, milieux de vie et communauté

1 - LES HABITATIONS



État actuel

Il y a dans la communauté Marie-Reine une grande diversité de besoins en ce qui concerne l'habitation. La majorité des personnes qui résident dans le quartier sont locataires. Le nombre de familles monoparentales avec enfants est aussi plus élevé qu'en moyenne à Sherbrooke. Les populations de 0-17 ans et celles de 65 ans et plus sont un peu plus élevées qu'ailleurs à Sherbrooke. De plus, une partie du parc locatif est vieillissant. Suite aux consultations sur le bâti résidentiel du quartier, différents besoins ont été identifiés en fonction des différentes réalités. En résumé, le quartier Marie-Reine est favorable à une mixité de type d'habitation pour répondre aux besoins de tous et toutes.

Recommandations de la table de quartier

- Développement de coopératives d'habitation en particulier pour aînées.
- Encourager la rénovation des tours d'habitation déjà construites.
- Augmenter le nombre de logements abordables.

Données statistiques 2021

786\$

Les frais de logement mensuel plus élevé que la moyenne sherbrookoise (760\$)

16%

de familles à faible revenu. Ce qui est plus que la moyenne sherbrookoise (10%)

19%

de familles monoparentales. Ce qui est plus élevé que la moyenne sherbrookoise (17%)

Habitation, milieux de vie et communauté

2 - COMMERCES ET ACTIVITÉS COMMUNAUTAIRES



État actuel

La communauté Marie-Reine est particulièrement affectée par le manque de services de proximité. Un certain citoyen l'a même qualifié de quartier-dortoir; là où on y dort, mais où nos activités quotidiennes n'ont pas lieu. Il existe très peu de commerces de proximité, d'organismes communautaires et de lieux de socialisation dans le quartier. Il est aussi souvent souligné l'absence d'une offre alimentaire saine et abordable. Cette situation est fort inquiétante, car les populations plus à risque (familles monoparentales, personnes vivants seuls, citoyen.es issues de l'immigration) n'y retrouvent pas réponse à leurs besoins.

Recommandations de la table de quartier

- Favoriser l'implantation de commerces de proximité (café de quartier, épicerie, marché)
- Appuyer le projet de "maison de quartier" pour permettre l'essor d'une intervention sociale et une vie communautaire,
- Favoriser toute infrastructure permettant la diffusion de la culture,
- Prévoir des locaux pour accueillir des organismes communautaires,
- Prioriser les besoins des citoyen.es du quartier pour le plan directeur du parc Bureau.

Données statistiques 2021

15%

de population
immigrante
comparée à 9% en
moyenne à
Sherbrooke

8,6%

de population
allophone comparée
à 4,5% en moyenne à
sherbrooke

-2 400\$

Le **revenu médian** des foyés est
inférieur à la moyenne pour
Sherbrooke (52 800\$ / 55 200\$)

Habitation, milieux de vie et communauté

3 - DÉVELOPPEMENTS ENCLAVÉS



État actuel

Il y a dans la communauté Marie-Reine des développements immobiliers qui par leur aménagement nuisent à la participation citoyenne dans leur collectivité. Ces développements comme la rue Des Ormeaux, Lavigerie des pins, François-Casey et de l'Oasis créent des enjeux d'isolement et de stigmatisation sociale. Nous savons que la communauté Marie-Reine possède des terrains propices à de nouveaux projets immobiliers. Le développement des OMH des pins est un exemple flagrant d'une construction qui a été réalisée dans un environnement peu sécuritaire, ex : aucun trottoir, situé dans un quartier industriel, sans parcs à proximité, pas de lieu pour que les enfants jouent, peu propice à la mixité sociale et à l'écart du reste des habitations de la communauté.

Recommandations de la table de quartier

- Que les nouveaux projets immobiliers s'harmonisent avec les quartiers déjà bâtis, ex: éviter de bâtir des habitations isolées des autres résidences et services,
- Que les nouveaux développements immobiliers contiennent des parcs et qu'ils aient plusieurs accès afin de faciliter les déplacements (nouvelles rues).

Vécu qualitatif

Peu de personnes vivant dans les zones plus isolées se déplacent pour participer aux activités de vie de quartier.

L'une des explications possibles est celle d'un manque de sentiment d'appartenance au quartier étant donné leur lieu de résidence plus en marge.

Mobilité et transport

4 - ALTERNATIVES À LA VOITURE



État actuel

Dû au manque de services de proximité, des enjeux de précarités économiques et des développements enclavés, la thématique des déplacements est une des priorités de la communauté. Une piste cyclable longe la rivière St-François ce qui facilite les déplacements à vélo vers Lennoxville et vers le centre-ville par le nouveau passage cycliste sur le pont Joffre. Par contre, l'accès à cette piste cyclable n'est pas optimal. Il n'y a qu'une entrée sur toute la grandeur du quartier. Les citoyen.es ont aussi identifié la difficulté de se mouvoir par autobus de ville. Un comité citoyen œuvre depuis 2 ans déjà à faire avancer les enjeux de sécurité des déplacements dans la communauté. Les demandes sont de l'ordre de: limitation de vitesse, passage piétonnier, installation de trottoirs, avertisseur de vitesse, visibilité, déplacements des élèves vers les écoles, etc.

Recommandations de la table de quartier

- Aménager des trottoirs de chaque côté des rues,
- S'assurer de la sécurité des écolier.ières dans leurs déplacements vers les écoles (corridors scolaires, traverses piétonnières) pour les grandes artères Bowen et Lavigerie,
- Aménager davantage d'accès à la route verte (piste cyclable) pour favoriser son utilisation,
- Aménager un lien cyclable au bout de la rue François-Casey jusqu'à la rue Talbot afin de faciliter l'accès à la piste cyclable et réduire la circulation à vélo sur la rue Bowen,
- Augmenter la fréquence et l'efficacité des trajets d'autobus, par exemple: ne pas devoir passer par le Cégep pour aller au carrefour de l'Estrie et avoir un circuit rapide vers le centre-ville,
- Assurer la sécurité des piétons et cyclistes en contrôlant la vitesse des voitures sur les artères Lavigerie et Bowen.

Environnement et milieux naturels

5 : PRÉSERVATION DU BOISÉ TALBOT



État actuel

Depuis quelques années déjà, le comité Habitat de la table de quartier travaille à la préservation d'un boisé sur la rue Talbot. Ce terrain appartient à la compagnie Esso Impériale. Le terrain est malheureusement lourdement contaminé. La préservation de ce petit boisé urbain répond aux besoins de conserver la canopée, préserver la nature et les arbres qui y poussent, lutter contre les îlots de chaleur, respecter la quiétude des citoyens.es qui habitent en bordure de ce terrain, préserver le ruisseau qui y coule et mettre en valeur un espace vert qui est très proche du centre-ville et de l'entrée de la piste cyclable de la route verte. La rue Talbot est un territoire qui a un potentiel de développement immobilier et le zonage de ce terrain permet la construction de multilogements. Le comité Habitat n'a pas l'intention de nuire au développement, mais espère qu'il se fera en respect de la végétation déjà présente.

Recommandations de la table de quartier

- Que les nouveaux développements prévoient la préservation de boisés (le boisé Talbot en priorité)
- Que des parcs soient aménagés à même ces nouveaux développements pour permettre aux citoyens.es d'avoir accès à la nature.

Conclusion

Nous sommes conscients que les recommandations portées dans ce document sont tirées des besoins d'une communauté de 3 630 personnes et que la consultation sur le plan d'urbanisme se veut pour l'ensemble de Sherbrooke. Nous croyons que ce qui est apporté ici peut être transposable aux autres communautés, étant donné la similitude des défis sur l'ensemble du territoire. Nous souhaitons aussi mettre en lumière l'impact qu'à l'urbanisme sur le tissu social d'une communauté. Dans Marie-Reine, il est flagrant que les développements enclavés, le manque de voies piétonnières et cyclables, le manque d'espaces verts de proximité, le manque de mixité sociale dans certaines rues ainsi que le manque de commerces essentiels, d'organismes et de lieux de rassemblement culturel nuisent au bien-être des habitants du territoire. En espérant que ce document pourra nourrir des réflexions qui seront favorables au développement social, économique et environnemental des différentes communautés, mais particulièrement de celui de la communauté Marie-Reine qui répertorie le trône parmi les communautés les plus défavorisées de Sherbrooke. La table de quartier Actions Marie-Reine est concernée par les décisions qui seront prises concernant les prochains développements immobiliers sur son territoire et désire savoir comment le nouveau plan d'urbanisme pourra ralentir la chute des indices de défavorisation de sa population d'ici 2035. Nous serons heureux d'accompagner la Ville de Sherbrooke dans ses réflexions et démarches pour répondre aux besoins de sa population.

Référence

1-Simplus, Stevens « Communauté de Marie-Reine, Coup d'œil sur la communauté locale », Observatoire estrien du développement des communautés, 2024, p.32.

OBJET : MÉMOIRE NOUVEAU PLAN
D'URBANISME VILLE DE SHERBROOKE

UN PLAN D'URBANISME CONCILIATEUR,
UN PÉRIMÈTRE URBAIN OPTIMISÉ
ÉCO-QUARTIER DE LA VALLÉE

Samuel D'Avignon, B.Ing.
Sherbrooke, le 8 juillet 2024

Avant-propos

Sphère Société Immobilière est une entreprise familiale d'origine sherbrookoise œuvrant dans le domaine du développement immobilier en Estrie et ailleurs au Québec. Notre objectif est de mettre sur pied des projets immobiliers axés sur le développement durable. Avec chacun de nos projets, nous misons sur la conciliation des enjeux sociaux, environnementaux et économiques afin de livrer des projets qui ont plus à offrir aux communautés.

Définition des enjeux

À nos yeux, la mise en place du plan d'urbanisme doit être réfléchi de façon à optimiser l'impact que le développement immobilier a sur les enjeux sociaux, environnementaux et économiques.

Enjeux Sociaux

Le taux d'innoculation à sherbrooke est nettement trop faible ce qui facilite une hausse accélérée des prix.

L'un des plus grands défis contemporains est l'accès à la propriété et à un logement réellement abordable. Il devient de plus en plus difficile pour les gens de se loger convenablement selon leurs besoins et leur style de vie. Les maisons sont de moins en moins accessibles aux jeunes familles qui rêvent d'un chez-soi. La pression sur le marché locatif ne fait qu'augmenter, causant un effet domino sur toutes les gammes de location et faisant grimper le prix de tous les types d'habitation. Le taux d'innoculation à Sherbrooke est nettement trop faible, ce qui facilite une hausse accélérée des prix.

Enjeux environnementaux

Afin de loger la population croissante, une pression grandissante est également exercée sur les milieux naturels. Les îlots boisés en ville se font de plus en plus rares, malgré que Sherbrooke puisse sembler être une ville très verdoyante lorsqu'on y circule. Si nous voulons que Sherbrooke demeure verdoyante, il faut préserver nos îlots boisés. Ces boisés jouent également un rôle crucial, non seulement pour la biodiversité, mais aussi pour le bien-être des Sherbrookoïses.

Enjeux économiques

L'attrait d'une ville réside également dans son potentiel de soutenir économiquement ses citoyens. Il est bien connu que le domaine de la construction génère des milliers d'emplois à Sherbrooke. De plus, afin de soutenir nos entreprises dans leur succès, il est important de faciliter l'accès à des logements qui conviennent à tous les modes de vie.

Deux visions

Il y a deux visions populaires en matière d'urbanisme à Sherbrooke et dans d'autres villes semblables. Chacune de ces visions a des avantages et des inconvénients selon les différents enjeux prioritaires.

La densification douce

D'abord, la densification douce des quartiers existants permet d'ajouter des logements tout en limitant la destruction des milieux boisés et humides. De plus, l'aspect « doux » de cette mesure respecte davantage le voisinage et le patrimoine qu'une densification « agressive ». La densification est également très intéressante d'un point de vue fiscalité municipale.

Toutefois, il s'avère que la densification douce est un processus qui agit également doucement sur ses résultats. Le processus d'ajout de logements (en volume) demeure lent et ardu dans les quartiers existants. Ces nouvelles unités sont également plus dispendieuses à construire en raison des nombreuses contraintes à surmonter dans les quartiers existants et des contraintes techniques. Il sera très difficile de répondre à la demande en habitation et de stabiliser l'offre en misant seulement sur la densification douce. De plus, il devient de plus en plus difficile pour les municipalités de trouver où installer des usages publics et académiques sur leur territoire. La densification ne fera qu'augmenter ce défi.

La densification douce est un processus qui agit également doucement sur ses résultats. Le processus d'ajout de logement (...) demeure lent et ardu

L'étalement urbain

De son côté, l'étalement urbain permet sans doute l'ajout rapide d'unités d'habitation et crée de nouvelles opportunités. Toutefois, à Sherbrooke, l'étalement se fait trop souvent au détriment des enjeux environnementaux, étant donné que le territoire en périphérie est régulièrement boisé.

Bref, il est possible de concilier les avantages et les désavantages de chacune de ces visions en urbanisme.

Un plan d'urbanisme conciliateur qui réponds au enjeux

L'optimisation du périmètre urbain

La municipalité a une occasion en or d'optimiser son périmètre urbain. Actuellement, en périphérie de ce périmètre, on retrouve plusieurs milieux boisés et même plusieurs milieux humides et hydriques qui sont ciblés comme des secteurs à développement prioritaire par le schéma d'aménagement.

Si la municipalité décide de retirer ces secteurs à haute valeur environnementale et à faible potentiel de développement, elle protégera ces milieux naturels.

Toutefois, la municipalité ne peut pas simplement retirer de son potentiel de développement futur, elle doit trouver un moyen de faciliter et d'accélérer le processus de création de logements. Pour ce faire, la municipalité devra cibler des secteurs où le développement serait optimal, c'est-à-dire des secteurs qui répondent au maximum d'enjeux, et les intégrer au périmètre urbain.

Ces secteurs devront être sélectionnés en fonction de leur potentiel de développement évalué en fonction de leurs qualités environnementales, sociales et économiques.

Pour minimiser l'impact environnemental des futurs quartiers, ils doivent être sélectionnés en fonction de la valeur écologique des sites. Idéalement, ces secteurs ne seront pas des milieux boisés à haute valeur écologique.

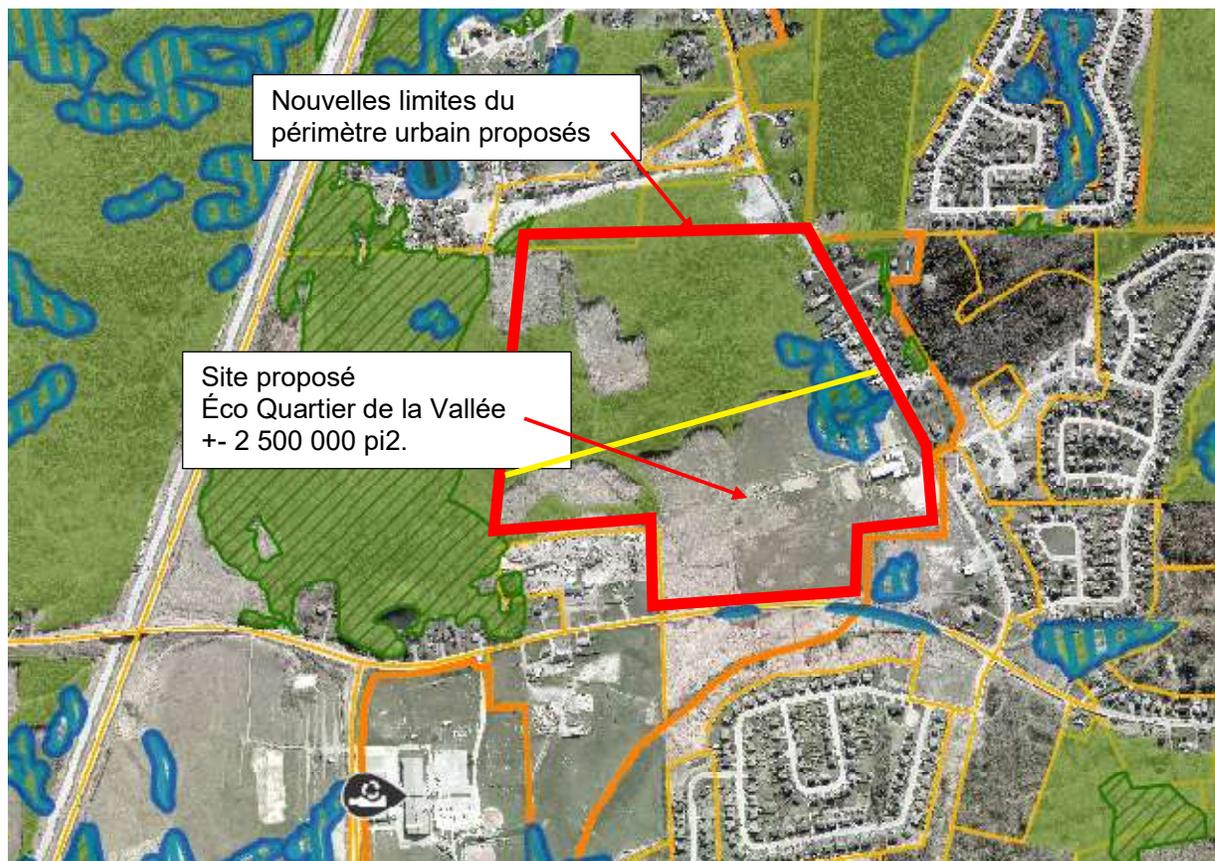
Pour maximiser la contribution sociale, ces nouveaux quartiers peuvent être sélectionnés en fonction de leur potentiel à répondre à des besoins les plus larges possible. Si ces quartiers peuvent offrir des terrains réservés pour un usage public/scolaire et communautaire, c'est certainement gagnant. Si ces nouveaux quartiers offrent une grande variété de types d'habitation, ils répondront à une plus grande variété de modes de vie.

Actuellement, on retrouve plusieurs milieux boisés d'intérêt et plusieurs milieux humides (...) ciblés comme des secteurs de développement prioritaire dans le schéma d'aménagement

Finalement, ces nouveaux quartiers devront mettre l'emphase sur l'allègement du fardeau causé par la crise du logement à Sherbrooke en offrant différentes alternatives à l'habitation conventionnelle.

Recommandations : Écoquartier de la Vallée

Comme vous le savez, notre terrain (cadastre 6 159 659), situé à l'intersection des chemins Duplessis, Lemire et de l'autoroute 610, est actuellement à l'extérieur du périmètre urbain. Nous travaillons à mettre en place un développement résidentiel avec une trame urbaine compacte.



Nous sollicitons que ce secteur soit inclus au périmètre urbain afin que nous puissions travailler ensemble vers la mise sur pied d'un éco quartier résidentiel. Nous visons de créer un milieu de vie inspirant et animé dans lequel les infrastructures vertes seront prédominantes.



Pour ce faire, nous recommandons que les groupes d'habitations suivants soient admis dans ce projet :

- H-3 : habitation unifamiliale en rangée
- H-8 : Habitation multifamiliale 4-8 logements
- H-9 : Habitation trifamiliale en rangé
- H-10 : Habitation multifamiliale + de 18 logements
- Établissement d'éducation

En conclusion

Pour conclure, nous proposons à Sherbrooke de concilier les aspects du développement durable dans l'élaboration de son plan d'urbanisme, en optimisant son périmètre urbain et en préconisant des secteurs à très fort potentiel comme l'écoquartier de la vallée.

Merci pour votre temps et au plaisir de continuer à collaborer,

M. Samuel D'Avignon, B.Ing.
Directeur des opérations



Promoteur Immobilier

200-1280 rue Galt-Est.
Sherbrooke . QC J1G 5C1

✉ info@sphereimmobilier.com
☎ 819 347 8083

OBJET : MÉMOIRE NOUVEAU PLAN
D'URBANISME VILLE DE SHERBROOKE

LE SOMMET DE BLOIS PHASE II

Samuel D'Avignon, B.Ing.
Sherbrooke, le 13 août 2024

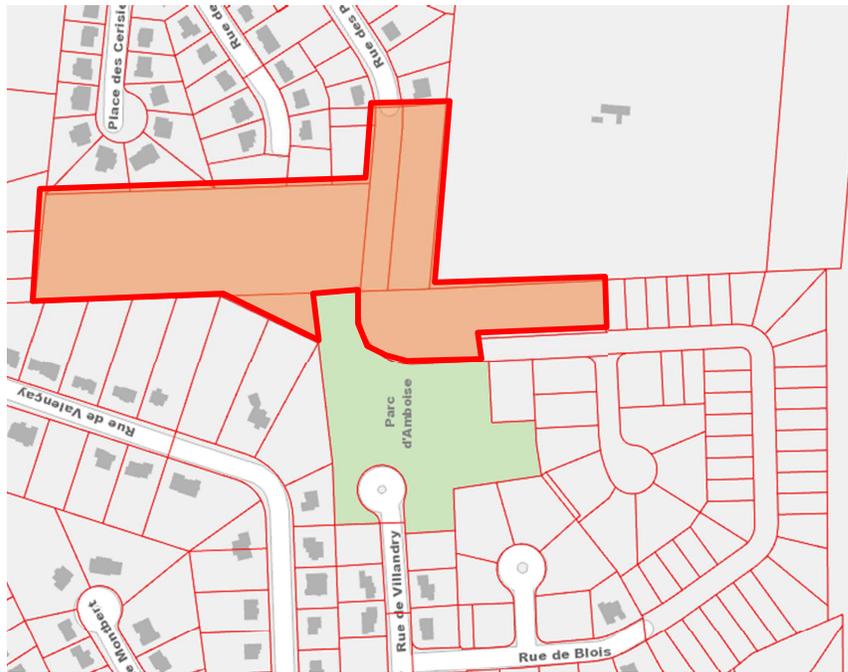
Avant-propos

Sphère Société Immobilière est une entreprise familiale d'origine sherbrookoise œuvrant dans le domaine du développement immobilier en Estrie et ailleurs au Québec. Notre objectif est de mettre sur pied des projets immobiliers axés sur le développement durable. Avec chacun de nos projets, nous misons sur la conciliation des enjeux sociaux, environnementaux et économiques afin de livrer des projets qui ont plus à offrir aux communautés.

À l'été 2024, nous avons complété la phase 1 du projet "Le Sommet de Blois", soit le prolongement de la rue de Blois et l'ouverture de la rue Beauregard. La phase 2 de ce projet est présentement mise en attente, en raison du règlement de contrôle intérimaire du plan nature et en attendant le nouveau plan d'urbanisme. Cette phase 2 vise à connecter la rue de Blois à la rue des Platanes ainsi qu'à ouvrir une nouvelle rue.

Description de la propriété

La propriété Le Sommet de Blois phase II est constituée des lots 1 385 337, 4 666 925, 3 557 626, 6 559 208 et 4 790 657. Ces terrains sont présentement vacants et partiellement boisés.



Description de la demande

Nous demandons que la phase 2 de notre projet soit prise en compte dans l'élaboration du plan d'urbanisme afin que nous puissions finaliser la planification des travaux d'infrastructure et compléter la trame urbaine prévue dans ce secteur. Nous souhaitons nous assurer que l'adoption prochaine du plan d'urbanisme n'entraînera pas d'autres contraintes de développement pour ce projet déjà très avancé.

De plus, nous sollicitons qu'une modification de zonage soit étudiée afin de bonifier notre phase 2.

Proposition zonage

Zonage existant

*L'usage bifamiliale isolé est autorisé seulement si 1 des logements est au sous sol.

Actuellement, notre phase II est comprise dans les zones HO774 et HO777. Ces deux zones autorisent les mêmes usages, soit des résidences unifamiliales isolées et bifamiliales isolées*. Avec le zonage en place, nous avons prévu le projet de lotissement suivant, respectant le zonage en vigueur :



Notre phase 2, conforme au zonage en place, prévoit l'ajout de 37 résidences unifamiliales.

Zonage demandé

Nous proposons d'ajouter une nouvelle zone ciblant le lot 1 385 337 uniquement et d'y ajouté l'usage unifamiliale jumelé.



Argumentaire

Avec l'ajout de jumelés sur la nouvelle rue, nous pouvons offrir (...) 9 unités de plus

Avec l'ajout de l'usage de résidences unifamiliales jumelées sur la nouvelle rue, nous pouvons offrir 46 résidences, soit 9 unités de plus qu'avec le zonage actuel. De plus, il est bien connu que les jumelés sont plus abordables que les résidences unifamiliales isolées.

Afin de protéger l'uniformité du quartier à prédominance unifamiliale isolée, la rue de Blois conservera le zonage actuel jusqu'à la rue des Platanes. Ce n'est que sur la nouvelle rue, en rond-point, que les résidences unifamiliales jumelées seront prévues.

De plus, dans le quartier même, nous trouvons des exemples de résidences unifamiliales en rangée sur d'autres rues sans issue, notamment à l'extrémité du chemin Plante, ainsi que sur les rues des Tilleuls et Fontainebleau. Cet usage, déjà présent dans le quartier, est plus dense que celui que nous demandons.

Enfin, en augmentant la densité sur la nouvelle rue, nous sommes en mesure d'optimiser davantage les infrastructures du secteur.

En conclusion

Pour conclure, nous demandons à la ville de Sherbrooke de protéger les droits de développement de la phase II du projet Le Sommet de Blois et d'étudier l'ajout de résidences unifamiliales jumelées sur la nouvelle rue proposée.

Merci pour votre temps et au plaisir de continuer à collaborer,

M. Samuel D'Avignon, B.Ing.
Directeur des opérations

Le Plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke

Document préparé Par Victor Dionne, conseiller politique, révisé par Gabrielle Crevier, directrice générale et Nicolas Dionne, directeur aux affaires politiques et externes du Regroupement étudiant de maîtrise, diplôme et doctorat de l'Université de Sherbrooke (REMDUS)

Destiné à la Ville de Sherbrooke

Le 1er octobre 2024



Table des matières

<i>À propos du REMDUS</i>	3
<i>Introduction</i>	4
<i>Vivre dans une ville étudiante</i>	5
Le logement étudiant	5
Un milieu de vie adapté	7
<i>Se déplacer de façon sensée !</i>	9
Le transport en commun	9
Le transport actif.....	10
<i>Regarder vers l'avenir</i>	12
Redorer l'image de Sherbrooke auprès des personnes étudiantes.....	12
Les priorités du REMDUS.....	13
Recommandations	14
<i>Sources</i>	15

À propos du REMDUS

Le Regroupement étudiant de maîtrise, diplôme et doctorat de l'Université de Sherbrooke (REMDUS) a pour mission de défendre les droits et les intérêts des personnes étudiantes aux 2^e et 3^e cycles de l'Université de Sherbrooke (UdeS). Au total, il représente quelque 9000 membres répartis sur tous les campus.

Depuis 1987, le REMDUS veille au bien-être de ses membres. Il agit comme coordonnateur des actions et des revendications de la population étudiante des cycles supérieurs de l'UdeS. Il défend les droits et met de l'avant les intérêts de ses membres, en plus de travailler à améliorer la condition étudiante.

D'autre part, le REMDUS favorise la participation de la population étudiante des cycles supérieurs aux activités sur les campus de l'UdeS. Il informe et sensibilise sa communauté afin de susciter une prise de conscience des enjeux actuels, tant étudiants que sociétaux.

Introduction

Sherbrooke a toujours été reconnu comme une ville étudiante. Il y a quelques années, les personnes étudiantes choisissaient la capitale estrienne pour plusieurs raisons : la vie étudiante, la nature, le logement réellement abordable, le transport en commun gratuit, etc. Malheureusement, aujourd'hui, certains de ces avantages ne sont plus autant remarquables qu'auparavant.

Le Regroupement étudiant de maîtrise, diplôme et doctorat de l'Université de Sherbrooke (REMDUS) désire prendre part à la consultation portant sur le Plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke pour mettre de l'avant les enjeux prioritaires de la communauté étudiante aux cycles supérieurs de l'Université de Sherbrooke (UdeS). Il reconnaît la pertinence de cette initiative et considère l'importance d'y contribuer.

Le mémoire suivant se divise en trois sections. Tout d'abord, la première section s'intéresse au logement étudiant et au milieu de vie. Ensuite, on aborde le transport en commun et le transport actif. Finalement, on propose une vision de l'avenir, réitère les priorités du REMDUS et présente des recommandations.

Vivre dans une ville étudiante

Avec plus de 19 000 personnes étudiantes universitaires (Université de Sherbrooke, 2024 ; Université Bishop's, 2024) et environ 7000 personnes étudiantes collégiales (Les Cégeps du Québec, 2024 ; Séminaire de Sherbrooke, 2020 ; Cégep de Sherbrooke, 2024), la communauté étudiante est partie prenante de l'environnement sherbrookoise. Dès lors, l'offre de logements réellement abordables doit être en cohérence avec le nombre de personnes étudiantes. Les différents milieux de vie doivent également être réfléchis en considérant le mode de vie étudiant.

Le logement étudiant

D'après l'enquête ÉCLAIR 2024 de l'Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant (UTILE) (2024), 87 % des personnes étudiantes de niveau universitaire sont locataires. Parmi celles-ci, 90 % se logent sur le marché privé. En ce sens, la majorité des membres de la communauté étudiante ont besoin d'un logement qui correspond à leurs besoins et respectent leurs capacités financières.

Malheureusement, actuellement, lorsqu'une personne étudiante sherbrookoise recherche un toit le temps de ses études, elle risque évidemment de se retrouver face à deux problèmes considérables : le manque de logements décentes et les montants faramineux pour y avoir accès.

L'offre de logement réellement abordable à Sherbrooke n'est pas proportionnelle à la demande. En 2023, le taux d'inoccupation était de 1,3 % (Société canadienne d'hypothèques et de logement, 2023). On prévoit également l'arrivée de 10 000 nouveaux ménages sur le territoire sherbrookoise d'ici 2031. Clairement, il manque de logements. Les communautés moins favorisées, notamment la communauté étudiante, risquent d'écoper.

À cela s'ajoute le fait que les personnes étudiantes universitaires ne sont pas réputées pour être les plus riches. 49 % d'entre elles gagnent moins de 20 000 \$ annuellement

(UTILE, 2024). En mai, Mickaël Bergeron (La Tribune, 2024) mentionnait qu'entre 2021 et 2024, la moyenne du prix d'un appartement 4 ½ avait augmenté de 43 %, passant de 921 \$ à 1317 \$ à Sherbrooke. Ces montants sont définitivement trop élevés pour la personne étudiante moyenne, qui se retrouve coincée financièrement.

La Ville doit s'assurer d'inclure de nouveaux projets de logements réellement abordables dédiés aux personnes étudiantes dans son Plan d'urbanisme. Parmi les orientations préliminaires mentionnées dans la thématique *Habitation, milieux de vie et communauté*, on précise viser une plus grande offre de logements pour une diversité de besoins répondants à ceux des communautés. La communauté étudiante a définitivement besoin de logements réellement abordables.

Le REMDUS prend action pour défendre les droits locatifs de ses membres. Depuis quelques années, il travaille avec l'UTILE pour mettre en place un immeuble à logements strictement réservé aux personnes étudiantes sherbrookoises. Bien que cette initiative ne règle pas à elle seule la crise du logement étudiant, elle est tout de même un pas vers l'avant.

La Ville de Sherbrooke pourrait s'impliquer davantage dans l'élaboration de projets de logements étudiants en travaillant conjointement avec des organismes à but non lucratif comme l'UTILE, ou en développant des projets de logements sociaux. De même, elle pourrait consulter fréquemment les établissements d'enseignement supérieur et les associations étudiantes pour connaître les besoins actuels en matière de logements étudiants sur le territoire.

Pour établir ces projets de logements étudiants, Sherbrooke peut s'intéresser à différents modèles de logements sociaux et étudiants à travers le monde. Par exemple, dans la Ville de Vienne, en Autriche, 60 % de la population habite dans des logements sociaux avec des services accessibles (Ducas, 2021). Sherbrooke pourrait tenter de stimuler la construction de logements sociaux ou réellement abordables spécifiquement dédiés aux personnes étudiantes en adoptant des politiques de planification urbaine plus permissives pour le développement de ce type de résidence. D'autant plus qu'avec la Loi

31 *Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière d'habitation*, les municipalités peuvent maintenant « autoriser les projets composés majoritairement de logements sociaux, abordables ou étudiants. Les municipalités de 10 000 habitants et plus dont le taux d'inoccupation des logements locatifs est inférieur à 3 % peuvent utiliser ce pouvoir pour autoriser les projets d'habitation de tout type » (Ordre des urbanistes du Québec, 2024).

Un milieu de vie adapté

Lorsque les (futurs) personnes étudiantes cherchent une ville ou un quartier pour y vivre durant leurs études, elles comparent les différents milieux de vie.

Sherbrooke est avantagée par son caractère à la fois urbain et naturel. La présence du Mont-Bellevue et de cours d'eau à proximité offrent à la population locale de magnifiques aires naturelles pour qu'elle en profite lors de ses temps libres. Les membres de la communauté étudiante apprécient les différents espaces verts et naturels sur le territoire. La Ville doit continuer à prendre les moyens nécessaires pour bien protéger ces secteurs.

Comme il est spécifié dans les orientations préliminaires de la thématique *Environnement et milieux naturels*, la densification doit tenir compte de l'échelle des milieux naturels. L'adaptation aux changements climatiques passe par la préservation de ces milieux, par le verdissement et par les pratiques urbanistiques et architecturales durables. Le REMDUS considère que ces orientations sont au cœur du développement de milieux de vie étudiant.

Puisque la construction de logements étudiants dans la capitale estrienne est une nécessité, les nouveaux projets peuvent être réalisés en considérant les milieux naturels, le verdissement et des pratiques durables. Par exemple, il est possible d'inciter les promoteurs à construire des logements autour de cours ou de jardins intérieurs pour maximiser les espaces verts ainsi qu'aménager les toits des immeubles en conséquence. Ces initiatives s'arriment avec les volontés de création d'îlots de fraîcheur à proximité.

Elles peuvent aussi inclure des infrastructures accessibles permettant aux personnes locataires étudiantes d'étudier et de profiter de leur milieu de vie, comme des tables avec toit, un réseau internet extérieur, etc.

En effet, il est possible d'offrir différents services pertinents pour les personnes étudiantes dans leur milieu de vie. Revington (2021) cite un investisseur en logement étudiant de Waterloo, en Ontario, sur les infrastructures offertes aux personnes étudiantes :

« Les installations sont conçues pour les [personnes] étudiant[e]s, nous aurons donc des salles d'études, par exemple, des salles de conférence pour que les [personnes] étudiant[e]s puissent travailler en groupe, des espaces sociaux où il y a un grand écran de télévision, des divans, etc., et ensuite, généralement, il y aura une salle de jeux avec des choses comme du ping-pong, une piscine, ou une table de baby-foot, puis un centre de conditionnement physique. »

Dans les logements sociaux de Vienne, on propose une école et une garderie (Ducas, 2021). Bien que la plupart des personnes étudiantes n'aient pas d'enfants, le REMDUS estime qu'au moins 10 % de ses membres sont des parents aux études. Il serait également possible d'y inclure des locaux commerciaux pour une épicerie ou un café, par exemple.

Ces différents éléments contribuent à l'amélioration de la qualité de vie des personnes étudiantes. Ils permettent d'offrir des services de proximité, avantageux pour les individus qui ont des horaires chargés, comme les membres de la communauté étudiante. De plus, ils évitent des déplacements supplémentaires, réduisant légèrement l'achalandage sur la voie publique. En offrant ces services via une approche durable et de verdissement, on contribue à faciliter le parcours des personnes étudiantes à Sherbrooke et on modernise consciemment le parc locatif !

Se déplacer de façon sensée !

Dans le contexte environnemental actuel, il est essentiel de réfléchir aux infrastructures urbaines en priorisant le transport en commun et le transport actif. Sherbrooke offre des services et des infrastructures intéressantes pour se déplacer de manière écoresponsable sur le territoire. Toutefois, certains aspects de ces services devraient être améliorés.

Le transport en commun

Les personnes étudiantes au Campus principal de l'UdeS et à la Faculté de médecine et des sciences de la santé (FMSS) ont accès aux services de la Société des transports de Sherbrooke (STS) à tarif réduit par une entente entre les deux organisations. Bien que cette entente vienne à échéance dans la prochaine année, il est fort probable que les personnes étudiantes aient toujours accès aux transports en commun à bas prix.

Ce service est fortement apprécié par la communauté étudiante. Pour certaines personnes membres, cette offre est l'une des raisons déterminantes derrière le choix de l'UdeS pour la suite de leur parcours académique. Néanmoins, selon un sondage réalisé par le REMDUS à la session d'hiver 2024, quelques raisons expliqueraient pourquoi certaines personnes étudiantes préfèrent prendre un autre moyen de transport que l'autobus pour se rendre sur leur campus respectif. Les deux principales réponses des personnes participantes portaient sur l'accessibilité et la longueur des trajets (Regroupement étudiant de maîtrise, diplôme et doctorat de l'Université de Sherbrooke, 2024). Le plan d'urbanisme de la Ville doit prendre en considération ces difficultés et travailler conjointement avec la STS et les autres parties prenantes pour y répondre adéquatement.

La crise du logement amène les personnes étudiantes à s'installer de plus en plus loin de leur campus respectif. Bien qu'une densification verticale soit préférable, l'étalement urbain est partiellement inévitable. Pour respecter son budget et ses besoins, une proportion de membres de la communauté étudiante se loge à l'extérieur des quartiers à proximité de l'UdeS. Cette situation demande à la STS de revoir l'accessibilité au transport

en commun à l'extérieur des artères principales de Sherbrooke, car la demande risque d'augmenter. En ce sens, le REMDUS soutient que le Plan d'urbanisme doit veiller à ce que les infrastructures permettent aux autobus d'offrir à la population des services efficaces hors des artères principales. Une plus grande offre de plages horaires, des trajets adaptés à la vie dans les quartiers plus éloignés de l'UdeS et du centre-ville ainsi que des lignes directes vers les attractions et services principaux doivent être au cœur des réflexions urbanistiques de la Ville de Sherbrooke et de la STS. Les personnes étudiantes utiliseront certainement davantage les services de transport en commun s'ils correspondent mieux à leurs besoins. Si cette offre s'adapte à la demande, le transport en commun « gratuit » pour les personnes étudiantes de l'UdeS restera encore un sujet d'attraction pour les futures personnes étudiantes sherbrookoises.

D'ailleurs, en améliorant l'offre de transport en commun, les nouvelles constructions immobilières n'ont pas besoin d'avoir autant de stationnements. En réduisant le nombre de stationnements, il est possible de conserver ces espaces afin d'y ériger de nouveaux bâtiments résidentiels, comme du logement non lucratif, afin d'atténuer la crise du logement actuelle. Donc, une plus grande offre de transport en commun au cœur et en périphérie de Sherbrooke peut représenter un gain pour le secteur locatif étudiant et/ou sans but lucratif.

Le transport actif

Bien que le transport en commun soit l'un des principaux moyens de déplacement pour les membres du REMDUS, plusieurs vont à leurs cours à vélo ou à pied. Avec le Mont-Bellevue à proximité du campus principal de l'UdeS, les balades de plaisance avant les activités pédagogiques sont un attrait intéressant.

En revanche, lorsque le Mont-Bellevue est inaccessible, les voies partagées avec les véhicules routiers font partie du trajet des cyclistes et personnes piétonnes. Bien que certaines rues aient des pistes cyclables, quelques-unes autour de l'UdeS n'en offrent pas. C'est le cas pour la rue Galt Ouest et le boulevard de l'Université. Il s'agit de deux voies

importantes pour se rendre au Campus principal, qui sont empruntées par un grand nombre de personnes étudiantes. Cependant, elles sont très fréquentées. Que ce soit à l'heure de pointe ou non, l'achalandage amène certains questionnements quant à la sécurité du transport actif. Avec les voitures et les autobus, les voies sont serrées et certaines personnes conductrices dépassent les limites de vitesse. Les cyclistes et personnes piétonnes n'ont pas l'espace nécessaire pour se déplacer de manière sécuritaire dans ce secteur. Le REMDUS est conscient qu'il existe des pistes cyclables dans le quartier universitaire pour se rendre au Campus principal de l'UdeS. Toutefois, elles ne sont pas nécessairement connues par les nouvelles personnes étudiantes. Ainsi, elles passeront probablement par les artères populaires lors de leurs premiers déplacements. D'autant plus que lors des journées de la rentrée, l'achalandage sur le boulevard de l'Université et sur la rue Galt Ouest est encore plus important.

Le Regroupement soutient que le Plan d'urbanisme devrait repenser la voirie pour améliorer l'accessibilité au Campus principal par transport actif. Par conséquent, la Ville pourrait travailler à l'aménagement de pistes cyclables sur les artères principales entourant l'UdeS. Elle pourrait également mettre en place des mesures de sécurité supplémentaires pour que les automobilistes ralentissent et fassent davantage preuve de prudence.

En tant que ville qui vise à se démarquer par son écoresponsabilité, améliorer le parc cyclable et de déplacement actif est un pas de plus vers l'avant et peut être déterminant sur le choix de l'établissement pour la poursuite des études.

Regarder vers l'avenir...

Sherbrooke a toujours été une destination de choix pour réaliser ou poursuivre son parcours universitaire. Cependant, les dernières années n'ont pas assez permis de mettre en valeur les attributs sherbrookoïses : la pandémie et la crise du logement ont nui à l'expérience étudiante. Il est temps de (re)stimuler les futures personnes étudiantes à venir étudier dans la métropole estrienne !

Redorer l'image de Sherbrooke auprès des personnes étudiantes

La pandémie de COVID-19 a eu une incidence importante sur la vie étudiante. Les activités, pédagogiques ou non, ont été ralenties et plusieurs personnes étudiantes n'ont pu profiter pleinement de l'expérience étudiante sherbrookoïse. Maintenant qu'un contexte de vie similaire à celui pré-pandémique est revenu, les personnes étudiantes estriennes se retrouvent confrontées à d'autres enjeux nuisant à la vie étudiante locale qui embellissait Sherbrooke auparavant.

Il y a à peine quelques années, il était possible de trouver des 4 ½ à moins de 600 \$ à Sherbrooke. Plusieurs personnes étudiantes décidaient de venir étudier en Estrie pour profiter de ces bas prix, franchement plus alléchants qu'à Montréal ou à Québec. Aujourd'hui, les prix ne sont plus les mêmes, comme il fût démontré dans la première section de ce mémoire. Le prix élevé des loyers affecte directement la qualité de vie des personnes étudiantes. Dès lors, si Sherbrooke veut redorer son image en tant que ville financièrement avantageuse pour les personnes étudiantes, elle doit développer des projets de logements sociaux et étudiants réellement abordables qui offrent des services à proximité ainsi qu'un milieu de vie stimulant pour la communauté.

De plus, bien que l'entente entre la STS et l'UdeS soit novatrice et franchement pertinente pour les personnes étudiantes, les services de transport en commun doivent tout de même répondre aux attentes des principales personnes utilisatrices. Sinon, l'entente n'aura pas l'effet qu'elle pourrait avoir auprès des potentielles personnes étudiantes qui voudraient s'établir pour leurs études ou rester à Sherbrooke après celles-ci. Il en est de

même pour ses infrastructures en transport actif. La nature et l'environnement sont au cœur des priorités de la Ville. La mise en place d'infrastructures et de mesures de sécurité sur les voies achalandées autour du campus principal est donc essentielle.

Si la Ville de Sherbrooke favorise la construction de projets de logement étudiant, social et non lucratif tout en considérant le mode de vie étudiant, veille à l'amélioration continue de son service de transport en commun et valorise concrètement le transport actif par de nouvelles infrastructures, elle peut redevenir la meilleure ville étudiante au Canada, comme elle l'était en 2021 (Lavoie, 2021).

Les priorités du REMDUS

En cohérence avec les multiples mentions précédentes, le REMDUS priorise un milieu de vie qui correspond aux besoins des personnes étudiantes. En ce sens, l'implantation de logements étudiants et sociaux est essentielle. Offrir des services pratiques pour la communauté étudiante à proximité de ces habitations est également l'une des priorités du Regroupement.

Le REMDUS considère qu'il faut développer le réseau de transport en commun en misant sur une offre élargie. La mise en place d'infrastructures supplémentaires pour le transport actif dans les artères principales et celles entourant l'UdeS doivent être développées dans le Plan d'urbanisme.

Finalement, ces différentes priorités doivent être implantées en considération de l'environnement et des milieux naturels. Après tout, avec ce plan, Sherbrooke a la possibilité de devenir un modèle en développement urbanistique durable !

Recommandations

1. Favoriser la construction de logements étudiants sécuritaires et réellement abordables ;
2. S'impliquer davantage dans l'élaboration de projets de logements étudiants ;
3. Miser sur une diversité de modèles de logement à but non lucratif et social afin de répondre adéquatement à la crise du logement ;
4. Consulter fréquemment les parties prenantes du milieu académique, incluant les associations étudiantes, pour connaître les besoins actuels en matière de logement étudiant ;
5. S'inspirer d'autres villes à travers le monde pour des projets de logement social et étudiant ;
6. Stimuler la construction de logements sociaux et de logements étudiants réellement abordables par des politiques de planification urbaine plus permissives pour ce type de résidence ;
7. Continuer à prendre les moyens nécessaires pour bien protéger les espaces verts et naturels ;
8. S'assurer que les nouveaux projets considèrent les milieux naturels et impliquent du verdissement et des pratiques durables ;
9. S'assurer que les nouveaux projets offrent aux locataires divers services de proximité ;
10. Veiller à ce que les infrastructures permettent à la STS d'offrir des services efficaces hors des artères principales ;
11. Travailler avec la STS pour qu'elle offre une plus grande plage horaire sur ses différentes lignes ;
12. Repenser la voirie pour améliorer l'accessibilité au Campus principal de l'UdeS par le transport actif ;
13. Mettre en place des mesures de sécurité supplémentaires pour que les automobilistes fassent davantage preuve de prudence.

Sources

Bergeron, M. (2024, 18 mai). Logement 4 ½ : une augmentation de 43 % depuis 2021. *La Tribune*. <https://www.latribune.ca/chroniques/mickael-bergeron/2024/05/18/logement-4-une-augmentation-de-43-depuis-2021-R5RDQ3X64BFFZGLX4JIVEF6SKE/#:~:text=Sur%20son%20site%2C%20la%20moyenne,au%2Ddessus%20de%201267%20%24.>

Cégep de Sherbrooke. (2023, 17 août). *Rentrée 2023 : plus d'étudiants ont choisi le Cégep de Sherbrooke*. <https://www.cegepsherbrooke.qc.ca/fr/nouvelles/rentree-2023-plus-etudiants-ont-choisi-le-cegep-de-sherbrooke>

Ducas, I. (2021, 13 octobre). Logement social : les leçons de Vienne. *La Presse*. <https://www.lapresse.ca/actualites/2021-10-13/la-presse-en-autriche/logement-social-les-lecons-de-vienne.php>

Lavoie, S. (2021, 23 février). Sherbrooke élue meilleure ville étudiante au Canada selon un sondage. *La Tribune*. <https://www.latribune.ca/2021/02/24/sherbrooke-elue-meilleure-ville-etudiante-au-canada-selon-un-sondage-a919d588b5a2304460a2085c114565d6/>

Les Cégeps du Québec. (2024). *Champlain Regional College – Lennoxville*. <https://www.cegepsquebec.ca/nos-cegeps/repertoire-des-cegeps/champlain-regional-college-lennoxville/>

Ordre des urbanistes du Québec. (2024). *La loi no 31 et le pouvoir exceptionnel de dérogation aux règlements d'urbanisme*. <https://ouq.qc.ca/note-dinformation-aux-membres-sur-la-loi-no-31/#:~:text=Toute%20municipalit%C3%A9%20peut%20autoriser%20les,d'habitation%20de%20tout%20type.>

Regroupement étudiant de maîtrise, diplôme et doctorat de l'Université de Sherbrooke. (2024, 15 avril). *Rapport final de consultation*.

Revington, N. (2021). Le logement étudiant, l'espace « générationné » et l'urbanisation capitaliste. *Lien social et politiques*, (87). <https://www.erudit.org/fr/revues/lsp/2021-n87-lsp06905/1088091ar.pdf>

Séminaire de Sherbrooke. (2020, 9 juin). *Plan institutionnel de réussite (PIR)*. <https://www.seminaire-sherbrooke.qc.ca/upload/collegial/politiques/Seminaire-Sherbrooke-Collegial-PIR.pdf>

Société canadienne d'hypothèques et de logement. (2024). *Sherbrooke – Taux d'inoccupation, selon le nombre de chambres par zone*. <https://www03.cmhc->

schl.gc.ca/hmip-pimh/fr/TableMapChart/TableCategory?geographyType=MetropolitanMajorArea&geographyId=1800&categoryLevel1=March%C3%A9%20locatif%20primaire&categoryLevel2=Taux%20d%27inoccupation%20%28%25%29

Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant. (2024, juin). *ÉCLAIR 2024 – Portrait régional : Le logement étudiant à Sherbrooke*.

Université Bishop's. (2024). *Futurs étudiants provenant du cégep*.
<https://www.ubishops.ca/fr/futurs-etudiants/future-students-from-cegep/#:~:text=En%20raison%20de%20nos%20r%C3%A9sidences,compl%C3%A8tement%20de%20l'exp%C3%A9rience%20Bishop's>.

Université de Sherbrooke. (2024). *Effectif étudiant*.
<https://www.usherbrooke.ca/decouvrir/a-propos/udes-en-chiffres/effectif-etudiant>



Société de transport
de Sherbrooke



Mémoire sur les orientations préliminaires du Plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke

Vers une mobilité urbaine durable

30 septembre 2024

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1. LES CARACTÉRISTIQUES ET LES FORCES DU TRANSPORT COLLECTIF À SHERBROOKE	2
1.1. LES ZONES DE DENSITÉ.....	2
1.2. L'AUGMENTATION DE L'OFFRE DE SERVICE ET DE L'ACHALANDAGE DEPUIS 2018	3
2. LES PRINCIPALES ORIENTATIONS SOUTENUES PAR LA STS	6
2.1. UNE DÉMARCHE DE PLANIFICATION CONCERTÉE AMÉNAGEMENT-TRANSPORT	6
2.2. LE DÉPLOIEMENT D'UN RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT COLLECTIF	7
2.3. LA DENSIFICATION ET LA DIVERSITÉ DES ACTIVITÉS URBAINES AUTOUR DU RÉSEAU STRUCTURANT	9
2.4. DES AMÉNAGEMENTS AU BÉNÉFICE DE LA MOBILITÉ DURABLE INTÉGRÉE.....	10
CONCLUSION	12

Introduction

La Société de transport de Sherbrooke (STS) est reconnaissante de cette opportunité de rédaction de mémoire sur les orientations du Plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke. Comme mentionné dans son Plan stratégique 2023-2032, elle a pour mission d'être un « Partenaire incontournable de la mobilité durable intégrée à Sherbrooke [et d'offrir] des services de transport collectif qui rapprochent les gens ».

Confiante de sa vision d'être la véritable alternative à l'auto solo à Sherbrooke, la STS a pour objectif principal de diminuer les gaz à effet de serre (GES) en visant les cibles suivantes :

- Augmenter l'achalandage de 15 % sur 10 ans
- Avoir une flotte de véhicule composée à 65 % de véhicules électriques d'ici 2032
- Augmenter l'offre de service de 3 % par année

La STS souhaite que le Plan d'urbanisme en préparation soutienne le déploiement d'un réseau structurant de transport collectif à Sherbrooke en cohérence avec les objectifs d'aménagement du territoire et dans la perspective de la consolidation et de la densification urbaine. À ce titre, la STS offre son entière collaboration à la Ville de Sherbrooke pour planifier et mettre en œuvre une mobilité urbaine durable.



1. Les caractéristiques et les forces du transport collectif à Sherbrooke

Dans un premier temps, il y a lieu de présenter une analyse des déplacements, notamment en transport collectif, en lien avec l'occupation du territoire et de souligner les efforts d'amélioration du service déployés par la STS au cours des dernières années afin de soutenir les orientations souhaitées en matière d'aménagement pour le Plan d'urbanisme.

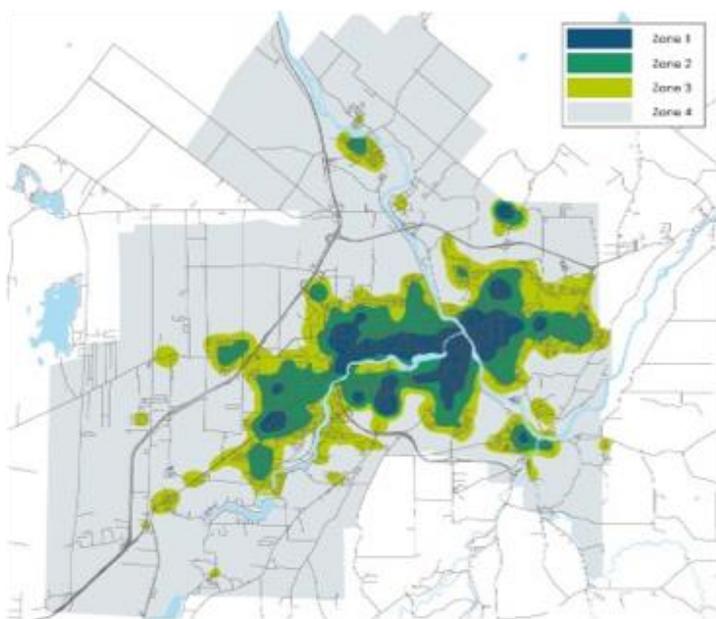
1.1. Les zones de densité

Le Guide de planification du service de la STS¹ présente et analyse la densité des déplacements motorisés sur le territoire de Sherbrooke, segmentée en quatre zones. Chacune des zones représente la proportion de déplacements motorisés suivante :

- 50 % pour la zone 1
- 30 % pour la zone 2
- 15 % pour la zone 3
- 5 % pour la zone 4

La carte des densités de déplacements motorisés est présentée à la figure 1.

Figure 1. Densité des déplacements motorisés à Sherbrooke, 2024



ANALYSE DES ZONES			
	DENSITÉ DES DÉPLACEMENTS MOTORISÉS	CONDITIONS DU TRANSPORT EN COMMUN	MIXITÉ DES USAGES
 ZONE 1	FORTE	OPTIMALES	RÉSIDENTIEL COMMERCIAL INSTITUTIONNEL
 ZONE 2	MOYENNE	SUFFISANTES	RÉSIDENTIEL
 ZONE 3	FAIBLE	LIMITÉES	RÉSIDENTIEL INDUSTRIEL
 ZONE 4	TRÈS FAIBLE	DIFFICILES	RÉSIDENTIEL

Les zones 1 et 2

La zone 1, bien qu'elle ne représente que 4 % du territoire sherbrookoïse, regroupe 50 % des déplacements motorisés d'une journée type. Cette zone est caractérisée par une

¹ STS, Guide de planification du service, 2024, pages 2 et 3

mixité des activités (résidentiel, commercial et institutionnel) et concentre les principaux générateurs de déplacements (voir figure 2).

Figure 2. Les principaux générateurs de déplacements pour la STS

Lieu	Zone de densité
Carrefour de l'Estrie	Zone 1
Université de Sherbrooke	
CHUS-Fleurimont	
Hôtel-Dieu	
Cégep de Sherbrooke	
Quartier quatre-saisons	
Centre-ville	

Les zones 1 et 2 réunies constituent 12 % du territoire sherbrookoïse et regroupent 80 % des déplacements motorisés d'une journée type à Sherbrooke. 69 % des Sherbrookoïses y résident.

À SHERBROOKE, 80 % DES DÉPLACEMENTS SE FONT SUR 13 % DU TERRITOIRE ET REJOignent 70 % DE LA POPULATION.

La part modale du transport collectif

La part modale² en transport collectif en période de pointe du matin est respectivement de :

- 15 % pour la zone 1
- 11 % pour la zone 2
- 7 % pour la zone 3

Cette analyse illustre le lien intrinsèque entre la densité d'occupation du territoire et le nombre de déplacements et, de façon corollaire, la part modale en transport collectif plus élevée en milieu urbain diversifié et plus dense.

Cependant, ces données nous indiquent aussi que les déplacements en automobile représentent 71 % des déplacements en pointe du matin, même en milieu plus dense et diversifié. Dans un contexte d'urgence climatique, il nous apparaît important, voire urgent, de renverser cette tendance afin de réduire l'émission de gaz à effet de serre.

1.2. L'augmentation de l'offre de service et de l'achalandage depuis 2018

La STS multiplie ses efforts depuis plusieurs années pour accroître la part modale du transport collectif. Elle est la seule société de transport du Québec à avoir accru le service

² Part modale : Pourcentage de déplacement

de transport collectif durant la période de pandémie de la COVID-19 et à avoir vu son achalandage augmenter.

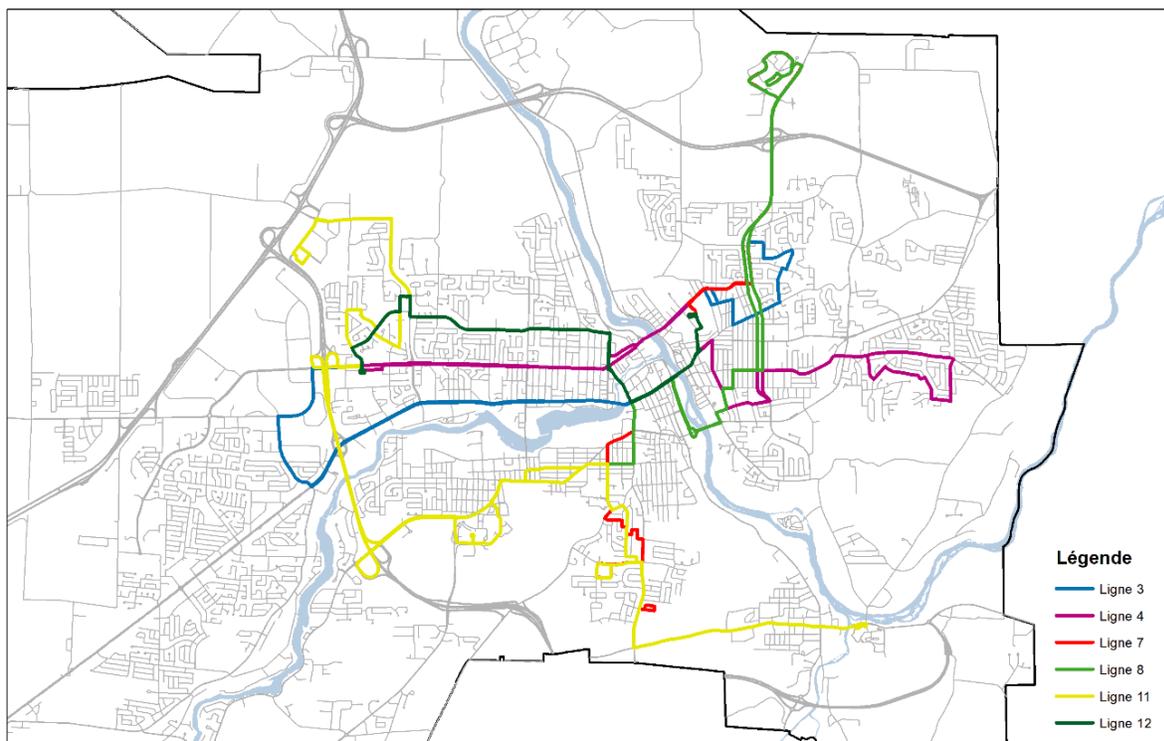
Entre 2013 et 2018, l'achalandage était en baisse de 6 %. Toutefois, avec l'augmentation de l'offre de service, la STS a vu l'achalandage croître de 15 % entre 2018 et 2023. Puis, entre le 1^{er} janvier et le 17 septembre 2024, l'achalandage a augmenté de 14 %. Si la tendance se maintient, la STS prévoit une croissance d'achalandage, d'ici la fin de 2024, de 31 % par rapport à 2018.

Les lignes principales

À l'heure actuelle, la STS compte six lignes d'autobus principales, soit les lignes 3, 4, 7, 8, 11 et 12 (voir figure 3). Ces lignes sont aussi les plus performantes en termes de nombre de passagers par heure et les plus achalandées sur une base quotidienne. En plus de la fréquence de service, la STS soutient que la performance et l'achalandage de ces lignes sont liés à la densité de population (voir figure 4) et d'emplois et à la présence des principaux générateurs de déplacements dans les secteurs desservis par ces lignes de bus.

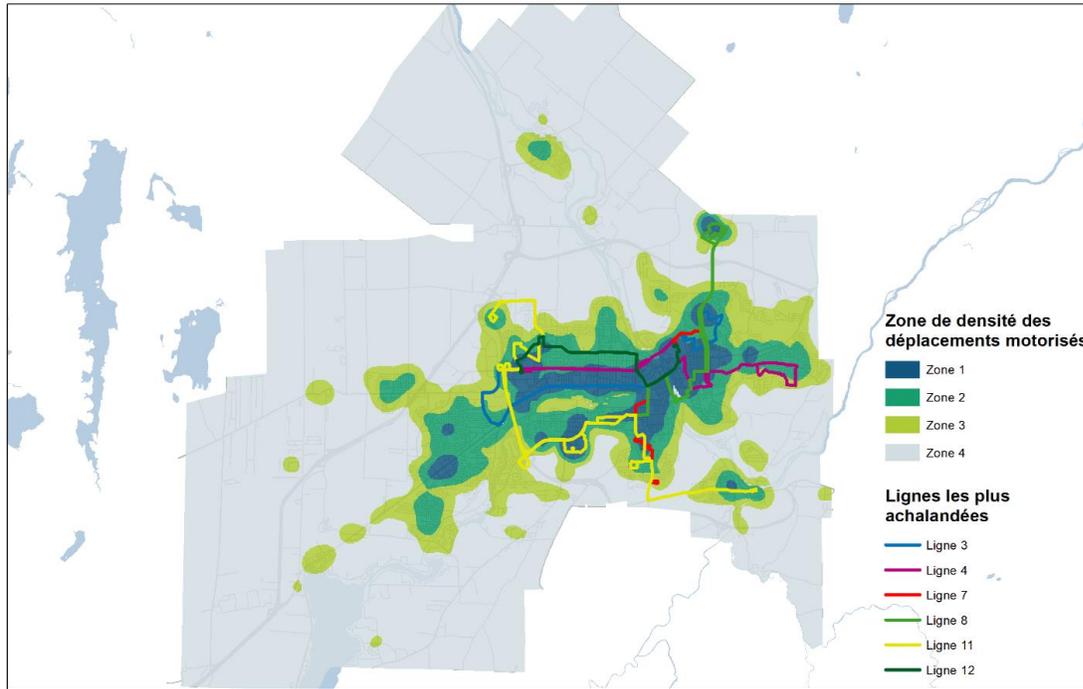
Il est pertinent de prendre en considération qu'une augmentation de la fréquence, en dessous de 20 minutes, permet de positionner le transport en commun comme une alternative viable à l'automobile pour la spontanéité des déplacements.

Figure 3. Les lignes de bus les plus performantes de la STS³ (achalandage quotidien)



³ Société de transport de Sherbrooke, 2024

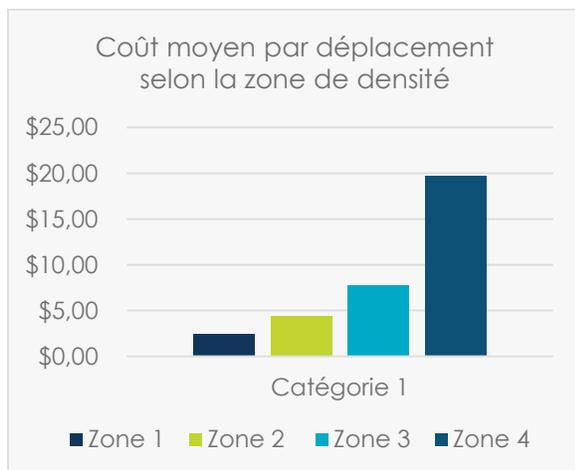
Figure 4. Les lignes de bus les plus performantes de la STS (lignes et zones de densité des déplacements motorisés)



Le coût de desserte

Il faut noter que le coût de desserte en transport en commun augmente de manière exponentielle en passant d'une zone de densité à une autre, ce qui appuie la nécessité de définir une stratégie concrète en matière de densification du territoire (voir figure 5).

Figure 5. Coût moyen par déplacement selon la zone de densité⁴



⁴ Société de transport de Sherbrooke, 2024



En bref

Cette brève analyse des caractéristiques et des forces du système de transport collectif de Sherbrooke permet de confirmer l'efficacité du transport collectif en zone urbaine dense et amène la STS à soutenir des orientations d'aménagement qui permettront de densifier et de diversifier les activités urbaines du territoire de Sherbrooke afin d'y arrimer un réseau de transport collectif structurant et performant.

Les efforts d'amélioration du service de transport en commun de Sherbrooke, au cours des dernières années, donnent un élan extraordinaire et surtout une occasion à saisir pour poursuivre le développement du transport collectif.

2. Les principales orientations soutenues par la STS

Selon la STS, dans le contexte d'urgence climatique, le Plan d'urbanisme devrait soutenir une orientation principale et un ensemble de mesures en vue d'accroître les déplacements actifs et en transport collectif afin de réduire l'usage de l'auto solo, notamment lors des déplacements pour les fins de travail ou d'étude.

Parmi les mesures majeures, à cet égard, la STS souhaite voir s'établir un réseau structurant de transport collectif dans les principales artères de Sherbrooke, soutenu par la densification des activités urbaines autour des pôles urbains et le long des principaux corridors de ce réseau structurant.

Cette mesure principale doit aussi être accompagnée d'une nouvelle configuration du réseau routier, de l'aménagement de la chaussée afin de dédier un espace spécifique au transport collectif structurant, en plus des mesures d'amélioration du transport actif et de la sécurisation des intersections pour les piétons, ainsi que des mesures préférentielles pour améliorer l'efficacité du transport collectif.

2.1. Une démarche de planification concertée aménagement-transport

Dans la perspective de la mise en place du Bureau de projet du réseau structurant de transport collectif, la STS offre son entière collaboration à la Ville de Sherbrooke afin d'établir une démarche de planification concertée aménagement-transport afin de mettre en œuvre une vision commune de mobilité urbaine durable.

Cette démarche permettrait d'intégrer la STS en amont des principales opérations d'urbanisme en vue de consolider des secteurs et des pôles urbains. À cet égard, la STS souhaite être consultée pour :

- Déterminer les corridors de transport collectif associés à des zones et des secteurs plus densément occupés et diversifiés, permettant une offre de service de transport collectif performante ;
- Évaluer conjointement la possibilité d'offrir une desserte de transport collectif adéquate lors de tout projet de développement immobilier au sein du périmètre urbain, en dehors des corridors ou des pôles urbains ;
- Réfléchir en profondeur la configuration du réseau de rues afin, notamment, de privilégier le transport collectif et actif sur les principales artères de la ville.



2.2. Le déploiement d'un réseau structurant de transport collectif

Un réseau structurant de transport en commun se base sur trois grands principes, c'est-à-dire des lignes à haut niveau de service, des arrêts à haut niveau de service et des mesures préférentielles.

Lignes à haut niveau de service

Des lignes à haut niveau de service sont des lignes de transport collectif fréquentes, rapides et fiables qui offrent une véritable alternative à l'auto-solo. La planification et l'exploitation de ces lignes d'autobus doivent permettre d'offrir un niveau de service supérieur aux lignes d'autobus urbains traditionnelles.

Une ligne à haut niveau de service comprend d'ordinaire les éléments suivants :

- Une fréquence accrue
- Une plage de service étendue
- Une absence de déviation
- Des temps de parcours compétitifs face à l'automobile
- Des embarquements accessibles aux fauteuils roulants
- Des embarquements par les deux portes des autobus

Afin d'accroître la qualité du service de transport collectif et l'achalandage, il est essentiel que la STS offre toujours davantage de services fréquents, rapides et fiables. L'ajout de nombreuses heures de services depuis 2018 a contribué à atteindre une fréquence plus élevée des passages sur les lignes les plus performantes (voir section 1.2. L'augmentation de l'offre de service et de l'achalandage depuis 2018).

Arrêts à haut niveau de service

Ce qu'on comprend par « arrêts à haut niveau de service » est qu'il s'agit de points de dessertes des corridors à service élevé comportant entre autres :

- Des espacements supérieurs entre les arrêts
- L'accessibilité à des espaces publics à proximité
- Des abris couverts et tempérés
- Des informations aux voyageurs en temps réel
- Des embarquements accessibles aux fauteuils roulants
- Des cheminements sécuritaires à l'arrêt
- L'accessibilité à des connexions intermodales

Ces arrêts stratégiques servent aussi de points de correspondance entre les différentes lignes de transport collectif mis à la disposition des usagers. Ce niveau de service assure aux usagers une offre de transport collectif soutenue et connue entre les principaux pôles d'activités urbaines et les principaux générateurs de déplacements, ce qui permet également d'assurer un achalandage constant.

Mesures préférentielles

Lorsqu'on parle de mesures préférentielles, on parle de mesures améliorant la fiabilité et la rapidité des autobus grâce à des infrastructures donnant la priorité au transport en commun, incluant le transport adapté, par rapport aux autres modes de transport. Comme exemples de mesures préférentielles, on retrouve notamment :

- Des feux chandelles
- Des feux prioritaires pour bus en temps réel
- Des voies d'évitement de file d'attente
- Des interdictions de virage à gauche
- Des voies et rues réservées aux autobus, SRB, etc.

Ce genre de mesures préférentielles est essentiel pour favoriser la rapidité et la fiabilité des déplacements.

Vision

La STS est bien consciente que ce haut niveau de service ne peut être offert sur l'ensemble du réseau de transport collectif pour des raisons de niveau d'achalandage et de coûts d'exploitation. La désignation d'un réseau structurant de transport collectif est pertinente puisqu'elle permet de déterminer les principaux secteurs, pôles et axes de desserte afin d'aménager, conséquemment, les voies dédiées à ce réseau pour en faire le mode dominant des déplacements.

Voici les différentes étapes réalisées ces dernières années dans le dossier du réseau structurant de transport collectif de la Ville de Sherbrooke :

- 2021 : Élaboration du Plan de mobilité durable intégrée (PMDI) de la Ville de Sherbrooke ;
- 2023 : Annonce de la mise sur pied d'un Bureau de projet ;
- 2024 : Dépôt d'une demande de financement de 83 M\$ pour mettre à jour la carte du réseau structurant et pour obtenir des études sur les mesures préférentielles à mettre en place et le mode de transport structurant souhaitable.

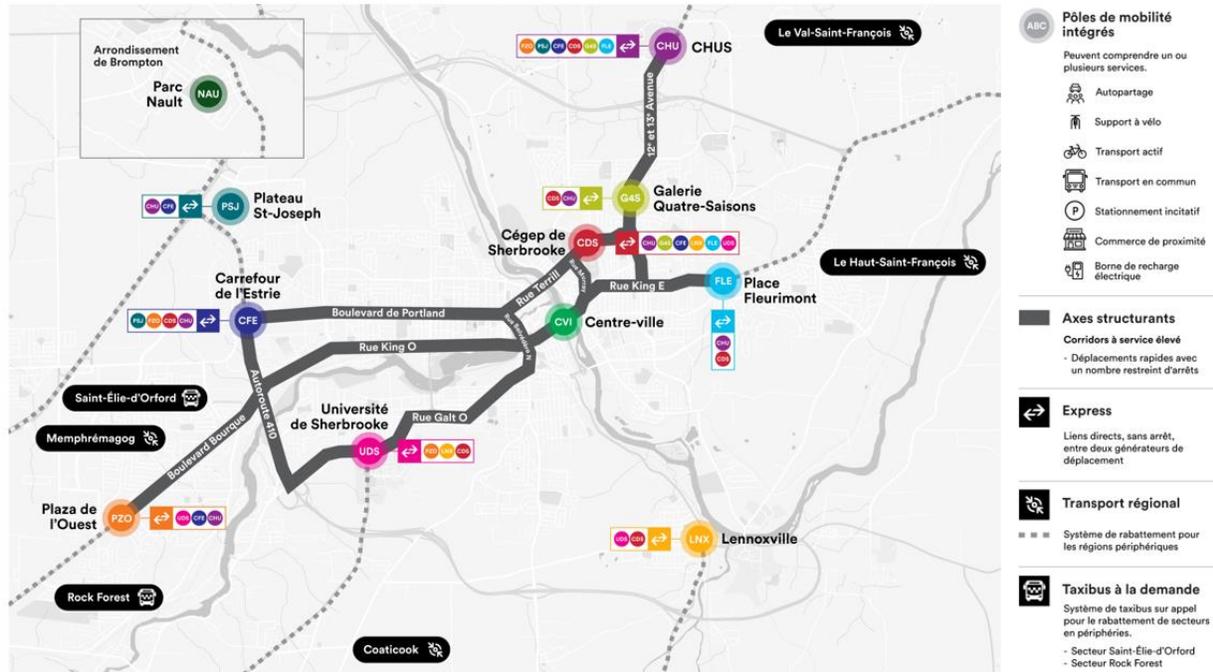
La carte du réseau structurant, élaboré précédemment par la Ville de Sherbrooke et la STS (voir figure 6), doit être mise à jour et considérer la majorité des déplacements en transport collectif du territoire. Il doit couvrir les secteurs et les corridors à fort potentiel d'achalandage, en fonction d'une offre de services adéquate pour satisfaire la demande, notamment dans les zones de densité 1 et 2 relevées dans l'analyse de la STS (voir figure 1).

De même, le développement de ce réseau structurant doit compter sur un aménagement de la chaussée privilégiant le transport collectif et actif, en fonction du mode de transport collectif désigné.

Enfin, la STS s'engage à renforcer l'ensemble du réseau de transport collectif de Sherbrooke, en s'assurant de rabattre efficacement les lignes secondaires des zones

moins densifiées et le transport à la demande des secteurs plus éloignés du centre de Sherbrooke sur le réseau structurant.

Figure 6. Le réseau structurant 2018

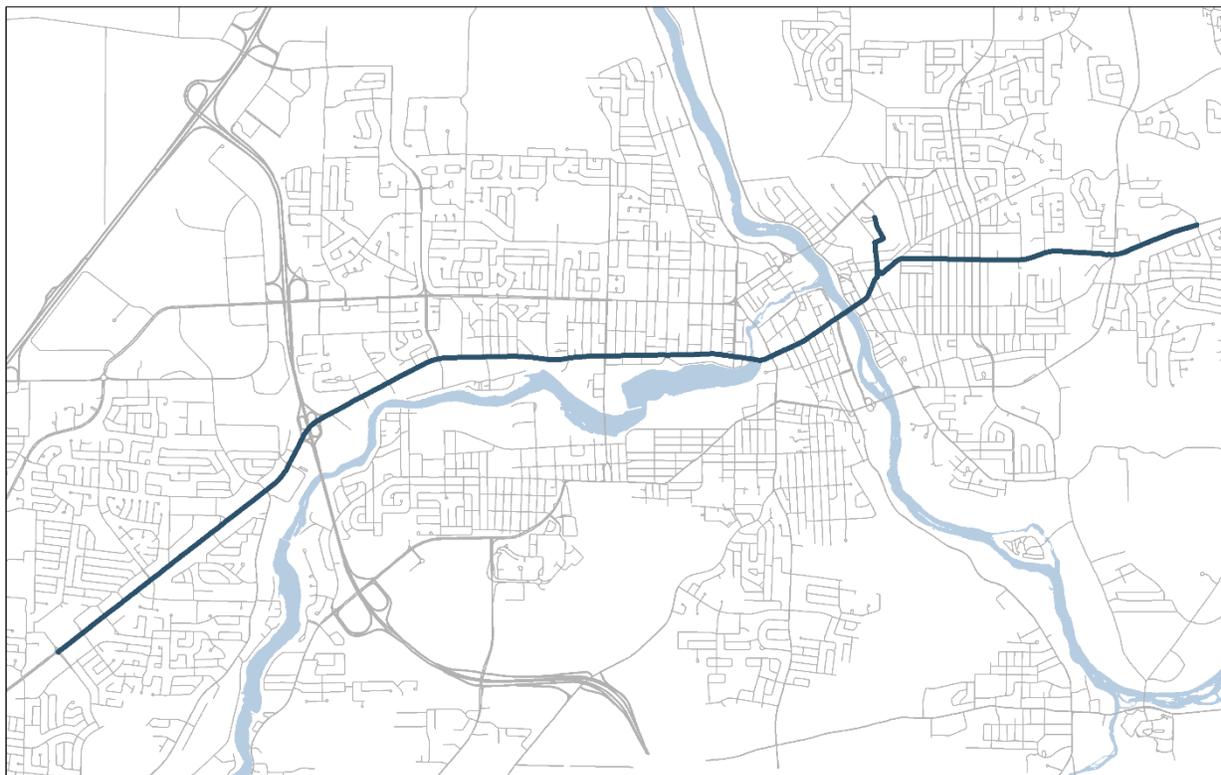


2.3. La densification et la diversité des activités urbaines autour du réseau structurant

Le déploiement d'un réseau structurant de transport collectif doit être associé à une orientation soutenant la densification et la diversification des activités urbaines. Les efforts de densifications devraient être préconisés dans un périmètre variant entre 500 et 800 mètres de part et d'autre des corridors identifiés et des principaux pôles urbains désignés par le Plan d'urbanisme, associés aux principaux générateurs de déplacements. Le réseau structurant de transport collectif sera ainsi directement associé à la planification du développement immobilier et à la consolidation du territoire de Sherbrooke, puisque la densification permet d'avoir plus de services en mobilité.

La STS soutient que le principal corridor à mettre en place devrait être associé au projet de ligne de bus express dans l'axe de la rue King (voir figure 7). Ce trajet traverse des secteurs densément occupés et relie plusieurs pôles urbains majeurs de Sherbrooke. Il s'agit de la ligne centrale du réseau et est croisée par de multiples axes structurants. La ligne King Express sera mise en place par la STS dès 2025 et sa fréquence sera bonifiée significativement jusqu'en 2027, tel que présenté dans la figure ci-dessous. La mise à jour des études du bureau de projet devait venir confirmer cette opportunité.

Figure 7. Carte de la ligne Express King



2.4. Des aménagements au bénéfice de la mobilité durable intégrée

La STS invite la Ville de Sherbrooke, dans la confirmation des axes principaux du réseau structurant, à aménager le domaine public en faveur de la mobilité durable intégrée.

L'autobus

Pour rendre le transport en commun plus attrayant, il faut le doter d'outils le rendant plus performant et concurrentiel. C'est ainsi qu'on favorisera un transfert modal, réduisant la place de l'auto solo et l'émission de GES. Des mesures préférentielles permanentes devraient être mises en place pour accorder la priorité au transport collectif, toute la journée, tout en assurant la sécurité des piétons. Ainsi, un espace spécifiquement dédié aux autobus devrait être reconnu dans les normes municipales d'aménagement de la chaussée afin de privilégier le transport collectif et réduire la place de l'automobile. La gestion des priorités aux intersections devrait également favoriser les autobus.

L'aménagement de la chaussée nécessitera également une réflexion sur la gestion du stationnement sur rue, que devraient soutenir les orientations du Plan d'urbanisme.

Les piétons

Les usagers du transport collectif sont aussi, avant tout, des piétons. L'aménagement du cheminement piéton au sens large doit être sécuritaire et accessible, en incluant les intersections, les trottoirs et les arrêts d'autobus.

La STS souhaite ardemment travailler de concert avec la Ville de Sherbrooke afin d'aménager des rues favorables au transport collectif, comprenant des infrastructures et des équipements adaptés aux besoins des piétons. Cette planification du réseau et des normes d'aménagement devra porter une attention particulière aux pôles de mobilité, où se concentrent des déplacements piétons importants, avec des mesures appropriées de sécurité, d'accessibilité, de signalisation et de confort.

Les cyclistes

Le vélo est devenu un mode courant de déplacements que la Ville de Sherbrooke doit encourager. La planification de ce réseau cyclable devra être intégrée à la réflexion suggérée sur la configuration du réseau de rues et des normes d'aménagement de la chaussée. Ainsi, parallèlement à la planification du réseau structurant, la STS souhaite qu'un plan de voies cyclables dédiées tant aux parcours utilitaires qu'aux parcours de plaisance soit reconnu au Plan d'urbanisme.

La STS souhaite prendre part à cette réflexion afin d'apporter des notions de sécurité et de partage de la chaussée des voies cyclables avec le réseau de bus, et tout particulièrement avec le réseau structurant.

De même, le vélo est nécessairement un mode complémentaire au transport collectif. La localisation et l'aménagement de stationnements sécuritaires de vélos dans les pôles de mobilité et aux arrêts à haut niveau de service doivent être planifiés et réfléchis parallèlement à la démarche de planification de ce réseau, dans le but de favoriser l'intermodalité.



Conclusion

La STS est heureuse d'avoir pu collaborer à la planification des orientations du Plan d'urbanisme et réitère ses principales recommandations :

- Travailler dans une démarche concertée aménagement-transport
- Déployer un réseau structurant de transport collectif
- Densifier et diversifier les activités urbaines autour du réseau structurant
- Des aménagements au bénéfice de la mobilité durable intégrée

Dans un contexte d'urgence climatique, le Plan d'urbanisme devrait soutenir une orientation principale visant à accroître les déplacements actifs et en transport collectif et à réduire l'usage de l'auto solo.

Différentes mesures devraient soutenir cette orientation, parmi lesquelles la STS souhaite voir mettre de l'avant **un réseau structurant de transport en commun sur les principales artères de Sherbrooke, soutenu par une densification et une diversification des activités urbaines autour de celui-ci.**

Cette mesure principale doit aussi être accompagnée d'une nouvelle configuration du réseau routier et de l'aménagement de la chaussée et l'implantation de mesures préférentielles afin d'augmenter, de manière permanente, l'efficacité d'un transport collectif structurant. De même, des normes d'aménagement doivent être mises en place afin de créer des lieux accessibles, sécuritaires et confortables pour les piétons et les usagers du transport collectif, aux intersections et dans les pôles de mobilité majeurs et secondaires.

La STS offre son entière collaboration à la Ville de Sherbrooke dans la mise en œuvre de ce réseau structurant de transport collectif au sein du Bureau de projet annoncé, ainsi que dans la mise en place de mesures d'aménagement de la chaussée pour favoriser le transport collectif et actif.



URBANISME ET ITINÉRANCE À SHERBROOKE

TABLE ITINÉRANCE DE SHERBROOKE

Rédaction finale par
Gabriel Pallotta, coordonnateur

Diffusé publiquement et présenté à la ville de Sherbrooke dans le contexte des consultations sur les orientations préliminaires du Plan d'urbanisme et les enjeux d'aménagement du territoire.

7 octobre 2024

Table des matières

Note au lecteur	iii
Introduction	1
La Table itinérance de Sherbrooke	1
Un portrait urbaniste de l'itinérance.....	1
Nos recommandations	2
Développement.....	5
1. Reconnaître le droit à l'espace public	5
Une question de droits fondamentaux et besoins essentiels.....	5
Loin des yeux, loin du cœur – le design hostile et l'exclusion	7
Les campements – un positionnement nuancé et important	8
2. Faciliter et améliorer la cohabitation sociale.....	9
Différents enjeux de cohabitation	9
Des solutions de design qui facilitent la cohabitation	10
3. Miser sur le logement social et le logement abordable	12
Le logement, c'est important, même si ce n'est pas tout.....	12
L'acceptabilité sociale : communication, communication, communication	15
Une note sur le « pas dans ma cour » et les droits fondamentaux.....	16
4. Favoriser l'inclusivité et soutenir l'autodétermination	17
Des mythes à déconstruire	17
L'inclusivité par des projets de mixité sociale.....	19
L'inclusion des personnes concernées dans les processus.....	20
L'autodétermination par la sécurité et l'autonomie	21
5. Tenir compte des enjeux climatiques	22
Climat, urbanisme et gestion du développement	23
Planification pour les situations de crise ou d'urgence	23
6. Permettre la mobilité et l'accès au transport	25
L'importance de la capacité à se déplacer	25
La sécurité routière et piétonne	25
Conclusion	26
Médiagraphie	27

Note au lecteur

La présente version de ce mémoire est une version finalisée de ce qui a été déposé officiellement lors des consultations sur les orientations du plan d'urbanisme de la ville de Sherbrooke qui se sont terminées le 1^{er} octobre 2024.

Les sections de développement suivantes ne se retrouvaient pas dans la version préliminaire :

- 2. Faciliter et améliorer la cohabitation sociale
- 4. Favoriser l'inclusivité et la détermination
- 5. Tenir compte des enjeux climatiques
- 6. Permettre la mobilité et l'accès au transport

La section « 3. Miser sur le logement social et le logement abordable » a également été complétée avec l'ajout de la sous-section « L'acceptabilité sociale : communication, communication, communication ».

La section de « Nos recommandations » a été bonifiée en conséquence, et une révision peu significative a été apportée à l'introduction et la conclusion.

Vous remarquerez que certaines recommandations sortent du cadre habituellement prévu dans un plan d'urbanisme, mais nous les avons incluses parce qu'elles sont liées à des thématiques traitées dans le cadre des consultations pour lesquelles ce mémoire a été rédigé au préalable.

Pour nous contacter :

@ : tis@chaudronweb.org

: 873-662-4295

Introduction

La Table itinérance de Sherbrooke

La Table itinérance de Sherbrooke (TIS) agit pour le développement et le maintien d'une cohésion dans les actions locales et pour favoriser le développement, la consolidation et l'amélioration des services rendus à la population itinérante. La TIS est le lieu privilégié pour discuter de l'ensemble des questions qui touchent la lutte contre l'itinérance à Sherbrooke et au Québec. Les analyses et orientations qui se dégagent des discussions permettent aux partenaires de prendre en considération une diversité de points de vue influencés par des contextes de pratique et des missions très variés. Depuis la mise en place de la TIS en 2001, les travaux ont notamment permis de développer une compréhension commune du phénomène de l'itinérance, de créer des liens entre les différents milieux d'intervention, de préciser les besoins de la communauté en matière de services et de susciter des partenariats concrets dans le développement de projets¹.

Un portrait urbaniste de l'itinérance

Au même titre que les architectes adoptent aujourd'hui une pratique de plus en plus multidisciplinaire², l'urbanisme comme discipline a évolué pour dépasser la « simple » allocation de ressources spatiales en incluant davantage de considérations économiques, sociales et environnementales³. Il va de soi que les plans d'urbanisme municipaux doivent également refléter cette évolution.

Pour la TIS, les décisions urbanistiques prises sur notre territoire constituent un facteur majeur dans nos analyses et la capacité d'action de notre communauté. L'urbanisme joue un rôle clé dans l'inclusion ou l'exclusion des personnes en situation d'itinérance en influençant directement l'accès aux ressources essentielles pour ces populations. Un plan d'urbanisme efficace et durable doit contenir des mesures et orientations qui tiennent compte des populations défavorisées, de leurs besoins spécifiques et de leurs aspirations dans une optique d'inclusion sociale et de justice.⁴ L'importance de l'accent à y mettre devient évidente lorsqu'on considère l'augmentation marquée récente du phénomène de l'itinérance⁵ et l'efficacité économiques de l'adoption de bonnes pratiques en matière de prévention, d'accompagnement et de soutien auprès des personnes en situation d'itinérance ou à risque de l'être⁶.

Vous trouverez à la page suivante l'agrégat de nos recommandations contenues dans ce mémoire. Dans les sections subséquentes, nous développons les différents aspects d'où découlent ces recommandations, de la reconnaissance du droit à l'espace public jusqu'aux enjeux de mobilité et de transport, en passant par l'inclusivité et les enjeux climatiques.

¹ Extrait du Cadre de référence sur l'itinérance à Sherbrooke (St-Louis, 2019), p. 39.

² (Aubry, 2022).

³ (Couch, 2016), pp. 6-7.

⁴ (Mirzoev, et al., 2021).

⁵ (Ministère de la Santé et des Services Sociaux (MSSS), 2023).

⁶ Voir : (Flatau, et al., 2006) ; (Garrett, 2012) ; (Bramley, 2024).

Nos recommandations

Vous trouverez ici la liste de nos recommandations dans l'ordre où elles apparaissent dans la section de développement. Le premier chiffre du numéro de la recommandation indique le numéro de sous-section, tel qu'il est identifié dans les grands titres de la section de développement.

Recommandation 1.1 (p. 6)

À travers les installations et services publics, tant à l'intérieur que l'extérieur, viser à répondre aux besoins essentiels suivants :

- Garantir l'accès à des installations sanitaires ;
- Garantir l'accès à l'eau potable ;
- Planifier une collecte de déchets adéquate et régulière ;
- Fournir un endroit sécuritaire pour ranger ses possessions ;
- Identifier les lieux où se procurer informations et services importants ;
- Prévoir des accès à l'électricité.

Cela doit bien sûr se planifier en concertation avec les différents acteurs en itinérance sur le territoire concerné par tout projet d'aménagement.

Recommandation 1.2 (p. 7)

Abandonner toute pratique de design hostile dans le mobilier urbain municipal et légiférer de manière à diminuer au maximum toute pratique de design hostile dans les projets permis, soutenus ou pilotés par la Ville sur son territoire.

Recommandation 1.3 (p. 8)

Maintenir et codifier une approche de tolérance proactive envers les campements de personnes en situation d'itinérance, en tenant compte à la fois des enjeux potentiels de sécurité et des besoins observables. Les principes directeurs potentiels de cette approche :

- Tolérance encadrée et flexibilité d'intervention ;
- Cohérence des services et soutien adapté ;
- Participation des personnes concernées ;
- Adaptation en fonction des circonstances.

Recommandation 2.1 (p. 10)

S'assurer de travailler et planifier en amont avec les acteurs du milieu les différentes approches à avoir pour mitiger les différents types d'enjeux de cohabitation existants ou qui pourraient exister lorsque des projets d'envergure sont développés.

Recommandation 2.2 (p. 12)

Autant dans la règlementation municipale que dans la conceptualisation de projets à l'interne ou avec des partenaires, favoriser des solutions de design immobilier qui facilitent l'acceptabilité et la cohabitation sociales des projets destinés aux personnes à situation d'itinérance ou à risque de l'être.

Recommandation 3.1 (p. 14)

Reconnaître la valeur des maisons de chambres en :

- assurant leur préservation ;
- soutenant leur développement ;
- intervenant de manière ciblée et précoce au niveau des enjeux de salubrité ;
- accordant une attention particulière au respect des droits de leurs résidents ;
- visant une diversification des formules pour répondre à une variété de besoins.

Recommandation 3.2 (p. 15)

Définir dans les textes législatifs municipaux du logement abordable et en faire la distinction avec une définition du logement social, cela afin de faire cesser la confusion qui existe entre les politiques et paliers gouvernementaux pour l'application au municipal.

Recommandation 3.3 (p. 15)

Identifier avec les acteurs du milieu les projets au potentiel d'acceptabilité sociale mitigée ou pire, puis, avec les collaborateurs pertinents, prévoir un plan de communication incluant des actions à mettre en place avant, pendant et après la mise en œuvre du projet.

Recommandation 3.4 (p. 16)

Intégrer au plan d'urbanisme des mécanismes d'évaluation permettant de s'assurer que les décisions prises par les différentes instances impliquées dans tout projet respectent les droits fondamentaux des personnes impliquées ou pouvant en être touchées.

Recommandation 4.1 (p. 19)

Rendre accessibles et communiquer les informations permettant de déconstruire les mythes liés à la présence ou la construction de projets immobiliers destinés à des clientèles défavorisées.

Recommandation 4.2 (p. 20)

Mettre en place, à l'échelle de la Ville et de ses arrondissements, des stratégies d'aménagement favorisant la mixité sociale et la déconcentration de la vulnérabilité, tout en assurant un accès aux services essentiels locaux aux clientèles visées dans tout projet.

Recommandation 4.3 (p. 20)

Prévoir des mécanismes de consultation inclusifs et intégrer en amont les partenaires ou collaborateurs pouvant aider dans ces processus.

Recommandation 4.4 (p. 21)

Dans tous les processus municipaux pouvant toucher les personnes en situation d'itinérance directement ou indirectement, maintenir une approche humaniste, sensible aux traumatismes vécus par celles-ci et visant l'augmentation de leurs capacités citoyennes.

Recommandation 4.5 (p. 22)

Travailler en commun avec le milieu communautaire pour revendiquer aux différents paliers gouvernementaux les ressources financières nécessaires à mettre en place les solutions et services appropriés.

Recommandation 5.1 (p. 23)

Inclure au prochain plan d'urbanisme des objectifs en lien avec l'amélioration de notre capacité à contrer les impacts négatifs des événements météo extrêmes et les changements climatiques en général, en ayant à l'esprit les populations les plus vulnérables et leurs enjeux particuliers.

Recommandation 5.2 (p. 24)

Dans les plans de gestion de crise, au niveau municipal et en collaboration avec les autres acteurs impliqués, tenir compte des enjeux socioéconomiques des différents territoires dans la ville et des enjeux particuliers vécus par les personnes les plus vulnérables, dont les personnes en situation d'itinérance.

Recommandation 6.1 (p. 26)

Favoriser l'accès au transport en commun et au transport actif aux personnes en situation d'itinérance et aux personnes défavorisées en général, tant dans l'organisation des voies et des arrêts que par une tarification appropriée.

Recommandation 6.2 (p. 26)

Intégrer une analyse des besoins particuliers et déplacements des personnes en situation d'itinérance dans la planification et l'entretien du réseau routier et piétonnier pour augmenter leur sécurité.

Développement

Dans chacune des sections de développement, nous traitons de la thématique en question en tentant de lier les cadres théoriques avec les applications concrètes sous-tendues par nos recommandations. Bien que nous aurions pu couvrir à divers degrés tous les aspects des orientations à l'étude dans le cadre de cette consultation municipale, nous nous concentrerons ici sur six thématiques que nous considérons essentielles à traiter :

1. Reconnaître le droit à l'espace public
2. Faciliter et améliorer la cohabitation sociale
3. Miser sur le logement social et le logement abordable
4. Favoriser l'inclusivité et soutenir l'autodétermination
5. Tenir compte des enjeux climatiques
6. Permettre la mobilité et l'accès au transport

1. Reconnaître le droit à l'espace public

Une question de droits fondamentaux et besoins essentiels

Il n'est inconnu de personne pouvant suivre les actualités ou les enregistrements de conseils municipaux que la présence de personnes en situation d'itinérance ou de marginalité dans l'espace public « dérange ». Ce « dérangement », lorsqu'exprimé suffisamment fort par ceux qui disent représenter le citoyen moyen, mène parfois vers une approche de contrôle excessif ou d'exclusion par les administrations municipales⁷. Selon les besoins politiques et la nouvelle du jour, les discours dominants auront une connotation parfois « *écosanitaire* » – où on insiste sur le danger que représente le comportement ou la simple présence d'une personne en situation d'itinérance – et parfois « *salutaire* » en exprimant le souhait que le « problème » soit imaginativement remédié dans un immédiat impossible ou illégal de réinsertion sociale totale ou d'institutionnalisation. Entre ces deux camps se faufilent des discours de type plus « *démocratique* » où on négocie les normes et l'application de règlements « en solidarité avec les [personnes en situation de marginalité], dans une logique de prise en compte des désirs de ces personnes et des stratégies qu'elles emploient déjà pour améliorer leur sort. »⁸ C'est bien sûr ce type de discours que nous valorisons.

Substantiellement, le droit à l'espace public se rattache aux droits fondamentaux. Pour reprendre directement le texte de la Charte des droits et libertés de la personne du Québec :

« *CONSIDÉRANT que tout être humain possède des droits et libertés intrinsèques, destinés à assurer sa protection et son épanouissement;*

CONSIDÉRANT que tous les êtres humains sont égaux en valeur et en dignité et ont droit à une égale protection de la loi;

⁷ (Parazelli, Bellot, Gagné, Gagnon, & Morin, 2013), pp. 2-3.

⁸ *Ibid.*, pp. 26-27.

CONSIDÉRANT que le respect de la dignité de l'être humain [...] et la reconnaissance des droits et libertés dont ils sont titulaires constituent le fondement de la justice, de la liberté et de la paix;

[...]

10. Toute personne a droit à la reconnaissance et à l'exercice, en pleine égalité, des droits et libertés de la personne, sans distinction, exclusion ou préférence fondée sur [...] la condition sociale [...].

[...]

*15. Nul ne peut, par discrimination, empêcher autrui d'avoir accès aux moyens de transport ou **aux lieux publics**, tels les établissements commerciaux, hôtels, restaurants, [...], parcs, terrains de camping [...], et d'y obtenir les biens et les services qui y sont disponibles. »⁹*

L'ensemble des acteurs en itinérance au Québec revendiquent depuis plusieurs décennies le droit à la citoyenneté des personnes en situation d'itinérance.¹⁰ Plus récemment, notre politique nationale en itinérance¹¹ reprend la terminologie développée au Réseau SOLIDARITÉ Itinérance du Québec en engageant les instances publiques à soutenir le « droit de cité »¹², c'est-à-dire : « le droit de circuler dans l'espace public, le droit d'occuper une place dans la ville, le droit d'être visibles dans le paysage urbain, le droit d'y prendre la parole. »¹³ Certains chercheurs vont également parler de « droit à la ville », droit qui inclut plusieurs autres droits comme : « le droit d'accéder aux services et équipements de base comme l'eau potable, l'assainissement, le logement et le transport, ainsi que le droit de participer aux processus de prise de décision qui affectent le développement et la gestion de la ville. »¹⁴

À titre de recommandation et parce qu'il en découle des obligations de tout organe étatique québécois, nous nous inspirons ici de celles identifiées par Architecture sans Frontières Québec par rapport à la planification d'une offre de services adaptée aux besoins des personnes en situation d'itinérance :

Recommandation 1.1 : À travers les installations et services publics, tant à l'intérieur que l'extérieur, viser à répondre aux besoins essentiels suivants :

- **Garantir l'accès à des installations sanitaires ;**
- **Garantir l'accès à l'eau potable ;**
- **Planifier une collecte de déchets adéquate et régulière ;**
- **Fournir un endroit sécuritaire pour ranger ses possessions ;**
- **Identifier les lieux où se procurer informations et services importants ;**
- **Prévoir des accès à l'électricité.¹⁵**

Cela doit bien sûr se planifier en concertation avec les différents acteurs en itinérance sur le territoire concerné par tout projet d'aménagement.

⁹ (Charte des droits et libertés de la personne), préambule, art. 10 et art. 15.

¹⁰ Pour un récit de la lutte pour les droits des personnes en situation d'itinérance au Québec, voir notamment : (Charest, 2011).

¹¹ (Ministère de la santé et des services sociaux (MSSS), 2014).

¹² *Ibid*, p. 28.

¹³ (Réseau SOLIDARITÉ Itinérance du Québec (RSIQ), 2012), p. 9.

¹⁴ (Grimard, Lapalme, Wagner-Lapierre, & Blank, 2024), p. 208.

¹⁵ Dans (Grimard, et al., 2023), pp. 26-27.

Loin des yeux, loin du cœur – le design hostile et l'exclusion

Non seulement exclure une personne de la vie publique à cause de son statut social est-il une violation des droits fondamentaux à première vue, mais de plus, une personne en situation d'itinérance qu'on déplace hors des lieux publics demeure en situation d'itinérance même si elle n'est plus visible pour le citoyen moyen. Malgré cette évidence, on observe une tendance à l'augmentation du « design hostile » dans les villes québécoises, nord-américaines et d'ailleurs dans le monde.¹⁶

Par « design hostile », nous nous référons ici particulièrement à l'utilisation de mobilier urbain ou de techniques architecturales dont la forme et l'emplacement visent particulièrement à guider les comportements des utilisateurs potentiels de l'espace en question – de façon coercitive – avec pour objectif d'empêcher les comportements considérés « nuisibles » et les utilisations considérées « fautives ». Des exemples qu'on utilise typiquement pour illustrer l'application de ce concept : bancs inclinés plutôt que parallèles au sol, « pics » solides tapissés sur les surfaces libres, sections dans les bancs pour empêcher de se coucher, ou des pièces métalliques installées à des endroits stratégiques pour qu'elles deviennent chaudes au soleil.

La résultante du design hostile, en plus de diminuer le confort et l'esthétique des espaces publics pour toute la population, est d'exclure de l'espace public des groupes spécifiques de personnes jugées « indésirables ». En plus d'être douteux d'un point de vue de droit constitutionnel, tel que nous l'avons expliqué au début de cette section, il n'est pas démontré clairement quel est l'effet sur les variables généralement données en justification pour l'application de telles pratiques, comme la prévention du crime ou la protection de la propriété privée.¹⁷ Pourtant, il existe des pratiques alternatives mieux éprouvées et plus acceptables, comme l'augmentation de l'accès à des « espaces verts ».¹⁸

L'exclusion des personnes « indésirables » des lieux publics par des pratiques de design hostile vient exacerber une désaffiliation sociale déjà déterminante des problématiques qu'elles vivent.¹⁹ L'isolement et l'invisibilisation ainsi générés entraînent une détérioration des relations sociales, épuisent les ressources de leur entourage informel et provoquent des tensions interindividuelles, particulièrement lorsque les liens avec les réseaux formels, institutionnels ou communautaires sont limités ou absents.²⁰

Recommandation 1.2 : Abandonner toute pratique de design hostile dans le mobilier urbain municipal et légiférer de manière à diminuer au maximum toute pratique de design hostile dans les projets permis, soutenus ou pilotés par la Ville sur son territoire.

¹⁶ Discussion sur le Québec en particulier : (Dufour, 2020) ; Exemples de partout dans le monde : (Ruetas, 2022).

¹⁷ (Grimard, et al., 2023), p.23.

¹⁸ (Ogletree, Larson, Powell, White, & Brownlee, 2022).

¹⁹ Voir la définition de l'itinérance dans la Politique nationale en itinérance du Québec : (Ministère de la santé et des services sociaux (MSSS), 2014), p. 18.

²⁰ (Ministère de la Santé et des Services Sociaux (MSSS), 2022), p. 48.

Les campements – un positionnement nuancé et important

Quand on parle de mobilier urbain, on n’inclut généralement pas des installations « clandestines » issues d’initiatives citoyennes, comme un campement servant d’abri à une personne en situation d’itinérance, voire un domicile. La question des campements en est une particulière en ce qu’elle teste les limites théoriques et pratiques du droit à l’occupation de l’espace public et son lien avec les autres droits fondamentaux. Alors que ces campements répondent à des besoins immédiats pour certaines personnes, il est essentiel d’adopter une approche équilibrée qui respecte la dignité des personnes tout en visant à offrir des solutions à long terme plus adéquates.

À la Table itinérance de Sherbrooke, nos réflexions se sont limitées à un positionnement qui nous apparaît optimal sur notre territoire, soit celui de la municipalité de Sherbrooke, et ce dans le contexte actuel. Nous ne saurions prétendre que ces conclusions puissent être appliquées ailleurs au Québec ou qu’elles ne seraient pas portées à changer advenant des changements importants aux niveaux socioéconomiques, politiques, sanitaires ou juridiques. Nous avons fondé ce positionnement sur l’expérience des dernières années²¹, l’expertise de nos membres et les échanges entre les acteurs des différents secteurs concernés. Les principales orientations qui l’ont guidé sont le respect des droits fondamentaux et la cohérence clinique.

Si nous transposons ce positionnement en recommandation pour les orientations du prochain plan d’urbanisme de Sherbrooke :

Recommandation 1.3 : Maintenir et codifier une approche de tolérance proactive envers les campements de personnes en situation d’itinérance, en tenant compte à la fois des enjeux potentiels de sécurité et des besoins observables. Les principes directeurs potentiels de cette approche :

- **Tolérance encadrée et flexibilité d’intervention ;**
- **Cohérence des services et soutien adapté ;**
- **Participation des personnes concernées ;**
- **Adaptation en fonction des circonstances.**

Cette tolérance ne doit pas se traduire par une acceptation des campements comme une solution à long terme, mais plutôt comme une réponse temporaire à un besoin urgent en attendant des interventions structurantes. Elle doit aussi être gérée en continu à travers une collaboration entre tous les acteurs en itinérance sur le territoire qui ont des équipes de travail de proximité.

L’approche actuelle préconisée par le Service de police de Sherbrooke, que l’on pourrait résumer par « tolérance à priori, travail multisectoriel et gestion cas par cas ensuite », nous apparaît appropriée. Il pourrait être difficile de codifier une telle approche, de par sa complexité et la nécessité de pouvoir la nuancer selon des contextes très différents et imprévisibles, mais nous aurions avantage à au moins en établir textuellement les principes de base.

²¹ Notamment depuis le démantèlement du campement du Pont Joffre à la fin de l’automne 2021 : (La Ville de Sherbrooke a fini de démanteler le campement du pont Joffre, 2021).

2. Faciliter et améliorer la cohabitation sociale

La visibilité accrue de l'itinérance aujourd'hui, sans compter l'association fautive qu'on lui fait parfois avec la marginalisation non liée à une situation d'itinérance²², dépasse la simple augmentation du nombre de campements visibles et entraîne à répétition la question de la cohabitation sociale. Alors que nous avons déjà traité d'enjeux liés à l'usage de l'espace public, nous pouvons couvrir ici les notions de cohabitation davantage liées au vivre-ensemble, dans l'espace public comme dans la communauté en général. Dans le *Deuxième portrait en itinérance*, on avance la notion de « travail de solidarité et de protection à mettre en place pour définir un vivre-ensemble [...] où chacun pourrait avoir sa place »²³.

Différents enjeux de cohabitation

Le renommé professeur-chercheur-auteur Michel Parazelli, en parlant de ses recherches et réflexions sur l'itinérance et la cohabitation urbaine dans les espaces publics, analyses ayant mené à la rédaction du livre « *Itinérance et cohabitation urbaine – Regards, enjeux et stratégies d'action* », explique qu'il entrevoit cinq catégories d'enjeux de cohabitation²⁴ :

I. Compétition dans les raisons de l'occupation de l'espace public

L'utilisation de l'espace public par une personne vivant une situation d'itinérance n'est certes pas la même que celle d'une personne pouvant se retirer dans son domicile. De ces différentes utilisations, les plus visibles relèvent de comportements « utilitaires » comme mendier ou accéder à des ressources, mais tout intervenant du milieu vous rappellera que l'espace public est aussi un espace de socialisation important envers lequel on peut développer un fort sentiment d'appartenance.²⁵ Pour le citoyen moyen, le trottoir du centre-ville peut n'être que la dernière partie de route à prendre pour se rendre à son restaurant préféré, alors que pour certains, il s'agit plutôt d'un « troisième lieu », cet espace informel, distinct de la maison (premier lieu) et du travail (deuxième lieu), où les gens se rassemblent pour socialiser, échanger des idées et créer des liens.²⁶

II. Transformations et migrations inéquitables

Lorsqu'on nous présente des plans de « revitalisation » ou de « gentrification » en parlant de nos quartiers, spécialement du centre-ville, généralement, on met de l'avant l'amélioration esthétique ou le développement économique comme les avantages perçus et même évidents. De l'autre côté de la médaille, on doit soulever que la condition de vie des personnes en situation d'itinérance peut se détériorer, notamment si les lieux publics qu'ils utilisaient ne leur sont plus accessibles, et qui dit augmentation de valeur marchande dit augmentations de loyer ou hausse du coût de la vie locale en général. Bien sûr, lorsque bien planifiée en concertation et si les ressources adéquates sont rendues disponibles, un exercice de revitalisation urbaine peut devenir inclusif plutôt que de forcer le déplacement des citoyens n'ayant plus les moyens d'y vivre.

²² Comme les enjeux de toxicomanie, de santé mentale, ou même de « simple » pauvreté.

²³ (Ministère de la Santé et des Services Sociaux (MSSS), 2022), p. 36, en paraphrasant Michel Parazelli dans (Parazelli, Michel (dir.), 2021).

²⁴ (Parazelli, Raconte-moi un terrain – Interview avec Michel Parazelli – Itinérance et cohabitation urbaine, 2021).

²⁵ *Ibid.*

²⁶ Concept d'abord développé par le sociologue urbain américain Ray Oldenburg dans : (Oldenburg, 1989).

III. Influence à deux sens jugée négative

Dans le domaine psychologique de la cohabitation entre personnes en situation d'itinérance et les autres habitants du quartier, un cercle vicieux de renforcement négatif peut se créer : d'une part, la simple présence de la marginalité génère un sentiment d'insécurité chez les « non-marginaux », alors que de l'autre côté, les réactions injustifiées qu'on peut avoir face aux personnes défavorisées et « hors norme » ont un impact négatif sur ces dernières. Pour y pallier, il peut être tentant de mettre en place des mesures de contrôle de comportement et d'accès lorsqu'un certain « seuil de marginalité » est atteint et jugé inacceptable par une part significative de la population.²⁷

IV. Infantilisation à l'encontre de l'autodétermination

Même s'il est bienfondé de vouloir intervenir auprès de personnes aux besoins non répondus, il y a une différence entre intervenir auprès d'un être humain et agir sur un objet d'intervention. Traiter tout citoyen comme un être humain, c'est s'assurer que sa voix soit entendue lorsque des actions qui les concernent sont mises en place, même si certains préféreraient qu'on fasse fi des droits fondamentaux pour intervenir de façon plus coercitive auprès de ceux qui « dérangent ».²⁸ Porter un jugement non optimal sur soi-même n'est pas l'équivalent d'une incapacité de jugement et ne devrait pas en venir à nous retirer des activités sociales ou démocratiques.

V. Gestion du partage de l'espace public

Un peu en lien avec le phénomène du « pas dans ma cour », on peut en fait aller plus loin et nuancer qu'il existe un équilibre entre les tentatives d'invisibilisation ou de déplacement des personnes en situation d'itinérance d'un côté, et des actions qui augmentent leur visibilité dans l'espace public ou la concentration dans certains secteurs ou lieux de personnes vivant dans la marginalité.²⁹ Les extrêmes sont rarement efficaces.

Recommandation 2.1 : S'assurer de travailler et planifier en amont avec les acteurs du milieu les différentes approches à avoir pour mitiger les différents types d'enjeux de cohabitation existants ou qui pourraient exister lorsque des projets d'envergure sont développés.

Des solutions de design qui facilitent la cohabitation

Un autre genre de critiques qu'on peut entendre face à l'implantation d'un projet immobilier destiné à des personnes en situation d'itinérance ou à risque de l'être est que cela viendrait nuire au « caractère » du quartier, cela particulièrement aux sens logistiques et esthétiques, mais aussi de l'ambiance en général.³⁰ Effectivement, un projet mal pensé peut avoir un impact négatif sur la circulation routière et piétonnière, le bruit ambiant, et la cohérence visuelle dans un lieu donné.³¹ Il faut donc avoir ces enjeux en tête lorsque vient le temps de planifier ou régler les différents aspects d'un projet qu'on veut bien intégrer.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ *Ibid.*

²⁹ *Ibid.*

³⁰ (Grimard, et al., 2023), p. 36.

³¹ (Mouratidis, 2021).

Design qui s'intègre au contexte bâti

Pour ce qui est de l'esthétique au sens général du terme, un projet sera toujours plus acceptable aux yeux de la population s'il s'intègre au « contexte bâti », c'est-à-dire que dans sa conceptualisation, on voit à l'harmonie d'un projet avec son environnement immédiat, en tenant compte des caractéristiques physiques, sociales, culturelles et historiques du lieu choisi. Cela implique de respecter l'échelle, le style architectural, les matériaux, les usages existants, ainsi que les dynamiques du quartier, afin de créer un ensemble cohérent qui s'intègre naturellement tout en répondant aux besoins visés.³²

Des exemples de bonnes pratiques d'intégration au contexte bâti :

- Préserver les rues piétonnes et les voies de passage officielles (comme les « lignes de désir ») ;
- Conserver les espaces de jeux et de rassemblement, ainsi que les espaces verts et leurs accès ;
- Ne pas entraver les vues privilégiées et entretenir les qualités paysagères ;
- Aligner la conception du projet sur les hauteurs, formes, couleurs et styles du quartier ou de la zone visée, jusque dans le choix des matériaux
- Favoriser un design non institutionnel pour éviter de stigmatiser les futurs occupants.³³

Fonctions et activités

Dans le guide d'Architecture sans Frontières Québec sur les pratiques inclusives et l'itinérance, les auteurs avancent différents conseils en lien avec les fonctions et les activités à prévoir lors de la conception d'un projet immobilier pour favoriser son acceptabilité et la cohabitation :

- *Prioriser des aménagements multifonctionnels*
 - *Créer des lieux qui ne s'adressent pas à un groupe particulier et qui laissent à toute personne l'opportunité d'utiliser l'espace comme elle le souhaite [...].*
- *Prioriser une programmation passive*
 - *Aménager un lieu qui peut accueillir diverses activités libres suggérées par l'équipement installé [...].³⁴*
- *Préserver l'intimité des occupant·e·s*
 - *Des marges de recul, des filtres visuels comme des fenêtres givrées, des séparateurs de balcons et de la végétation peuvent être employés pour assurer le niveau d'intimité désiré par les occupant·e·s. Des espaces extérieurs protégés au sein du projet peuvent être une façon d'offrir aux occupant·e·s un espace extérieur à l'abri des vues et de la rue.*
- *Favoriser la quiétude du quartier*
 - *Prévoir une isolation acoustique adéquate afin de limiter les nuisances sonores au sein des projets [...].*

³² (Groat, 1992).

³³ (Grimard, et al., 2023), p. 36.

³⁴ *Ibid.*, p 25.

- Inclure des espaces ouverts aux non-résident·e·s dans le projet
 - o Intégrer des lieux ouverts à la communauté dans les projets destinés aux [personnes en situation d'itinérance]. Ces lieux peuvent être des cafés, des restaurants, des espaces de travail collectif, des ateliers ou des salles polyvalentes, par exemple. En plus d'offrir un lieu de rassemblement non institutionnel pour les occupant·e·s, ces espaces sont des occasions de partage additionnelles avec les [autres citoyens et visiteurs du quartier].
- Aménager des espaces de socialisation en lien avec le domaine public
 - o Aménager le domaine public adjacent au projet de façon à favoriser des espaces de rencontre confortables, c'est-à-dire des espaces pour s'asseoir, à l'ombre et végétalisés. Non seulement ces espaces profiteront aux occupant·e·s, mais aussi au voisinage.³⁵

Recommandation 2.2 : Autant dans la réglementation municipale que dans la conceptualisation de projets à l'interne ou avec des partenaires, favoriser des solutions de design immobilier qui facilitent l'acceptabilité et la cohabitation sociales des projets destinés aux personnes à situation d'itinérance ou à risque de l'être.

3. Miser sur le logement social et le logement abordable

Le logement, c'est important, même si ce n'est pas tout.

Nous reprenons ici une section du mémoire³⁶ que nous avons déposé lors de la *Consultation ad hoc sur le logement* de Sherbrooke, en mars 2023, car nous trouvons important de réitérer ces explications dans le contexte d'orientations en urbanisme.

Pour reprendre le titre d'un mémoire publié par le Front d'action populaire en réaménagement urbain en 2008 : « L'itinérance n'est pas qu'un manque de logement, mais c'est toujours un manque de logement »³⁷. On pourrait dire que le lien entre les deux est à la fois direct et indirect. Les politiques et programmes en termes d'habitation, d'aménagement urbain et de logement en général ont surtout un impact direct sur les personnes en situation d'itinérance ou à risque de l'être en ce que l'accès à un logement sécuritaire et abordable est une des clés du succès dans les démarches à long terme de rétablissement ou de stabilisation pour toute personne vivant dans la pauvreté. La Politique nationale de lutte à l'itinérance du Québec identifie d'ailleurs « l'accès à un logement abordable, salubre et sécuritaire » comme un des quatre grands facteurs sociaux dont il faut tenir compte dans la prévention et la lutte à l'itinérance. Le logement y est également souligné comme un des cinq axes prioritaires d'intervention.³⁸

³⁵ *Ibid.*, p. 36.

³⁶ (Pallotta & Boudin, *L'itinérance et le logement – au regard des politiques municipales*, 2023), pp. 1-2.

³⁷ (Front d'Action Populaire en Réaménagement Urbain (FRAPRU), 2008).

³⁸ (Ministère de la santé et des services sociaux (MSSS), 2014).

Plus récemment, on retrouve dans le Deuxième portrait sur l'itinérance au Québec une analyse poussée des enjeux en lien avec l'accès aux logements. Parmi les enjeux principalement soulevés, on retrouve « la marchandisation de l'habitation et de la spéculation immobilière, qui diminuent la disponibilité des logements abordables, les listes d'attente pour un logement social et abordable, les besoins impérieux en matière de logement, le taux d'effort (part du revenu) consacré au paiement du loyer et les évictions ».³⁹

« Bref, s'assurer sur un territoire d'un accès raisonnable à des logements salubres, sécuritaires et réellement abordables, c'est à la fois prévenir l'itinérance et aider à s'en sortir. »⁴⁰

Un plan d'urbanisme est un outil important dans le développement d'une communauté plus résiliente et équitable. Même si la complexité du phénomène de l'itinérance ne se limite vraiment pas qu'au logement⁴¹, en s'assurant de tenir compte de ces problématiques, un plan d'urbanisme complet peut permettre un meilleur accès aux services, renverser ou contrer les situations inadéquates d'habitation, et augmenter l'offre de logement réellement abordable⁴² – tous des facteurs importants dans la prévention de l'itinérance et la capacité d'amélioration du sort des personnes qui la vivent.

Plusieurs facettes du logement, tant dans les formes qu'il prend que la planification de sa distribution dans l'espace urbain, sont pertinentes à traiter lorsqu'on parle d'itinérance. Par souci de temps, une denrée malheureusement toujours trop rare, et sous l'égide d'une certaine priorisation, nous nous concentrerons ici sur certaines des recommandations que nous avons faites dans le cadre de la dernière *Consultation ad hoc sur le logement* de Sherbrooke, tel que dans notre mémoire cité plus haut⁴³.

Les maisons de chambres

Nous tenons d'abord à saluer que suite aux consultations de la *Commissions ad hoc sur le logement* et des échanges entre les différents acteurs du territoire, la Ville de Sherbrooke ait décidé d'insérer la mise à jour du portrait des maisons de chambres sur son territoire dans son plan d'action municipal en itinérance⁴⁴. Les analyses et potentielles recommandations qui en sortiront nous seront certes utiles à tous, le dernier portrait ayant été effectué sur le territoire datant de déjà plus de 15 ans⁴⁵.

Même en l'absence de rapport à jour, les acteurs en itinérance du Québec observent tous que le parc de maisons de chambres actuel est en décroissance et vieillissant. Pourtant, celles-ci continuent de jouer un rôle essentiel pour prévenir et réduire l'itinérance, d'où l'importance d'en assurer la préservation et favoriser leur développement.⁴⁶

³⁹ (Ministère de la Santé et des Services Sociaux (MSSS), 2022), p. 56.

⁴⁰ Pallotta & Boudin, *op. cit.*, p. 2.

⁴¹ Voir, entre autres, comment on l'explique dans notre Politique nationale : (Ministère de la santé et des services sociaux (MSSS), 2014).

⁴² (Meda, 2009), pp. 156-157.

⁴³ Pallotta & Boudin., *op. cit.*

⁴⁴ (Ville de Sherbrooke, 2023).

⁴⁵ Voir : (Boivin, 2007).

⁴⁶ (Réseau d'aide aux personnes seules et itinérantes de Montréal (RAPSIM), 2019).

Recommandation 3.1 : Reconnaître la valeur des maisons de chambres en :

- **assurant leur préservation ;**
- **soutenant leur développement ;**
- **intervenant de manière ciblée et précoce au niveau des enjeux de salubrité ;**
- **accordant une attention particulière au respect des droits de leurs résidents ;**
- **visant une diversification des formules pour répondre à une variété de besoins.⁴⁷**

Non, « logement abordable » n'est pas synonyme de « logement social ».

Bien que nous l'ayons déjà mis de l'avant dans notre mémoire sur le logement de 2023, et que nous n'ayons pas remarqué une présence exagérée de cet abus de langage dans la communauté sherbrookoise, nous croyons important de ramener cette distinction.

Introduite par le programme Logement abordable Québec, la notion d'abordabilité dans le secteur du logement est plutôt vague et même subjective, cela au travers de deux principales manières différentes d'aborder sa définition et son calcul en sol québécois.

Dans la première méthode, on se base sur la capacité de payer d'un ménage (1 ou 2 personnes). Un logement sera considéré abordable si le ménage qui l'habite perçoit que le loyer ne prend pas une « trop grande part » de son revenu global. Alors que dans la deuxième méthode, où on se base sur le coût moyen du logement sur le marché de l'habitation, le processus est plutôt rhétorique et ancré dans des calculs spéculatifs du marché plutôt que dans la capacité de payer. C'est-à-dire que même si le prix d'un loyer est en dessous du prix global du marché, il peut-être non abordable pour un ménage moyen.

Selon Statistique Canada, « par définition, on considère que les ménages qui doivent dépenser 30 % ou plus de leur revenu total pour se loger ont un problème d'«abordabilité du logement». »⁴⁸ À la vue de la présente crise du logement qui sévit partout au Québec, et qui semble vouloir continuer de s'aggraver, nous devons entamer une réflexion pour revoir notre application de la terminologie de l'abordabilité.

Également, pour des raisons politiques d'abord, et par manque de compréhension ensuite, on confond trop souvent les logements abordables avec les logements sociaux ou communautaires. L'abordabilité d'un logement, qui serait à définir par des calculs plus compétents et représentatifs de la capacité de payer des ménages résidant sur un territoire, est uniquement liée à son coût, alors qu'un logement social, de par sa mission et sa structure « correspond à une formule de propriété collective qui a une mission sociale et ne poursuit aucune finalité de profit »⁴⁹, permettant ainsi de sortir d'une logique de marchandisation d'un besoin fondamental.

Plus les termes utilisés seront clairs, appropriés et bien communiqués, plus les décisions de tous les acteurs impliqués pourront être optimisées.⁵⁰

⁴⁷ Recommandations fortement inspirées du rapport du RAPSIM cité à la note précédente.

⁴⁸ (Statistiques Canada, 2016) ; Norme également suivie au Québec : (Institut de la statistique du Québec, 2023).

⁴⁹ (Beaudoin, 2021).

⁵⁰ Pallotta & Boudin, *op. cit.*, pp. 7-8.

Recommandation 3.2 : Définir dans les textes législatifs municipaux du logement abordable et en faire la distinction avec une définition du logement social, cela afin de faire cesser la confusion qui existe entre les politiques et paliers gouvernementaux pour l'application au municipal.

L'acceptabilité sociale : communication, communication, communication

Il n'y a pas de recette magique permettant l'acceptabilité de n'importe quel projet en toutes circonstances, mais établir de bonnes pratiques et stratégies de communication est certainement un des meilleurs outils à notre disposition. Ces stratégies, à codifier de manière relativement flexible pour permettre leur raffinement avec le temps, peuvent se baser sur les propositions suivantes qu'on retrouve dans la majorité des guides existant aujourd'hui en contexte nord-américain⁵¹ :

- Commencer le processus de communication le plus tôt possible ;
- Prévoir une stratégie particulière en lien avec la mobilisation du milieu ;
- Utiliser un maximum d'alliés et collaborateurs au projet pour participer aux processus de communication ;
- Être proactif dans la communication en allant directement sur le terrain et créer des liens avec les différents futurs voisins ;
- Diversifier les techniques et modes de communication directs et indirects et les adapter aux différents publics cibles présents sur le territoire visé ;
- S'appuyer principalement sur les avantages et bénéfices possibles ou prévus du projet ;
- Faire le lien entre les objectifs du projet et la vision de la planification urbaine ;
- Si on opte pour des consultations publiques et des réunions :
 - o Arriver avec un maximum de faits et d'analyses ;
 - o Prévoir les objections ;
 - o Connaître l'historique du site et des acteurs impliqués ;
 - o Établir des règles de fonctionnement favorisant fortement la civilité ;
 - o Profiter de l'occasion pour créer des liens avec tout nouvel allié potentiel ;
 - o Impliquer dans les processus les promoteurs du projet et les collaborateurs ;
 - o Utiliser des témoignages d'experts, incluant à l'interne comme le service de police ;
 - o Préparer la stratégie média pour avant, pendant et après les consultations ;
- Utiliser les expériences réussies passées.

Recommandation 3.3 : Identifier avec les acteurs du milieu les projets au potentiel d'acceptabilité sociale mitigée ou pire, puis, avec les collaborateurs pertinents, prévoir un plan de communication incluant des actions à mettre en place avant, pendant et après la mise en œuvre du projet.

⁵¹ Ex. : (Abordabilité et choix toujours (ACT), 2009), p. 13-14 ; (Canada Mortgage and Housing Corporation (CMHC), 2019), p. 47-48.

Une note sur le « pas dans ma cour » et les droits fondamentaux

Nous parlions précédemment du lien entre le droit à l'espace public et les droits fondamentaux.⁵² Parallèlement à ces analyses, nous croyons important de souligner comment le syndrome du « pas dans ma cour », de « *NIMBY – Not In My Backyard* » en anglais, touche directement la question des droits de la personne d'une façon similaire.

Telle qu'il est présenté dans une analyse de la *Commission ontarienne des droits de la personne*⁵³, la construction de logements abordables suscite presque toujours une forme d'opposition, et certaines formes d'opposition peuvent exposer les municipalités à des plaintes pour violation des droits fondamentaux. Comme le contexte législatif ontarien ressemble beaucoup à celui du Québec, du moins au niveau de la protection des droits fondamentaux que nous visons dans nos analyses⁵⁴, les conclusions de la Commission ontarienne pourraient fort bien se retrouver dans une opinion de la *Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse* du Québec.

L'opposition à des projets de logements abordables ou sociaux destinés à des groupes protégés par la Charte découle souvent de préjugés ou d'attitudes négatives à l'égard des personnes qui habitent ces logements ou fréquentent des refuges, et peut être directement liée à un ou plusieurs motifs interdits de discrimination prévus par la Charte⁵⁵. Ces résistances peuvent parfois être dissimulées dans les détails des projets d'aménagement⁵⁶ et s'exprimer de diverses façons, souvent motivées par des inquiétudes exagérées quant aux changements dans le quartier, l'augmentation de la circulation ou l'impact visuel des bâtiments, pour ne nommer que ces excuses typiques.

L'opposition aux projets de logements, lorsqu'elle est basée sur des stéréotypes ou des préjugés envers les futurs résidents, potentiels ou non, peut donc contrevenir au droit à la protection contre la discrimination dans l'accès au logement.

Recommandation 3.4 : Intégrer au plan d'urbanisme des mécanismes d'évaluation permettant de s'assurer que les décisions prises par les différentes instances impliquées dans tout projet respectent les droits fondamentaux des personnes impliquées ou pouvant en être touchées.

⁵² Voir la section de développement « 1. Reconnaître le droit à l'espace public ».

⁵³ (Commission ontarienne des droits de la personne (CODP), s.d.).

⁵⁴ En comparant : (Charte des droits et libertés de la personne) et (Code des droits de la personne).

⁵⁵ Voir : (Charte des droits et libertés de la personne), art. 10.

⁵⁶ Incluant des aspects de « design hostile », tel que nous en avons traité ici dans la sous-section « Loin des yeux, loin du cœur – le design hostile et l'exclusion ».

4. Favoriser l'inclusivité et soutenir l'autodétermination

Au contraire du « pas dans ma cour », allons plutôt vers le « oui dans ma cour » (« Yes In My Backyard » ou « YIMBY » en anglais) en faisant la promotion de l'inclusivité et de l'autodétermination. En reprenant les termes de notre politique nationale en itinérance :

La société québécoise a fait de nombreuses fois la démonstration que la solidarité, la coopération, la concertation, l'innovation sociale sont de puissants moteurs de son développement. La [Politique nationale de lutte à l'itinérance du Québec] interpelle et mobilise tous les acteurs de la société civile québécoise. Elle vise l'inclusion et la participation de tous à la vie sociale, économique, politique et culturelle du Québec. Les ministères, les organismes gouvernementaux, le milieu communautaire, les institutions publiques, les villes, les municipalités, les citoyens corporatifs, les commerçants et l'ensemble des citoyens sont invités à se mobiliser pour prévenir et contrer l'itinérance.⁵⁷

Mais avant d'aller plus loin dans l'appel à l'action, trois préjugés à contrer →

Des mythes à déconstruire

Mythe 1 : Les « nouveaux » résidents ne s'intégreront pas dans le quartier

Les plus hautes lois du pays et la réglementation valide qui en découle sont claires : « les gens n'ont pas le droit de choisir leurs voisins. »⁵⁸ Mais de plus, on semble oublier ou ne pas comprendre que règle générale, les personnes visées par des projets de logements abordables ou sociaux vivent déjà dans le quartier visé ou à proximité⁵⁹, que ce soient des personnes en situation d'itinérance ou des membres d'une même famille cohabitant à plusieurs par chambre dans des appartements trop petits pour leur ménage, ou l'exemple malheureusement devenu typique de la personne sautant des repas pour arriver à payer son loyer.⁶⁰ On peut même s'assurer dans la programmation du projet de réserver une part significative de places aux applications locales comme le fait la ville de New York encore récemment en réservant des unités de logements abordables publiques aux candidats du même quartier.⁶¹

⁵⁷ (Ministère de la santé et des services sociaux (MSSS), 2014), p. 9.

⁵⁸ (Commission ontarienne des droits de la personne (CODP), s.d.).

⁵⁹ (Abordabilité et choix toujours (ACT), 2009), p.5.

⁶⁰ Comme on l'indique à même le *Plan d'action gouvernemental visant la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale 2024-2029* : Voir (Ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale, 2024), p. 47.

⁶¹ Cette politique a par contre changé l'année dernière après environ une décennie d'application. Le pourcentage réservé est maintenant passé de 50% à 20% et devrait rediminuer à 15% en 2029, mais les projets en question seront encore réservés à 80% aux applications de citoyens de la ville de New York. Le changement a été opéré suite à une poursuite alléguant que la politique enfreignait les obligations antiségrégation du pays : (Brenzel, 2024) ; (Zaveri, 2024). Voir aussi : (New York City Citizen Housing Planning Council (CHPC), 2019).

Mythe 2 : Le nouveau projet génèrera une augmentation de l'activité criminelle locale

Bien que les impacts socioéconomiques positifs à l'échelle individuelle des projets de logements abordables ou sociaux soient largement prouvés et généralement peu contestés⁶², on entend souvent dans l'espace médiatique ou citoyen populaire que la mise en place de tels projets entrainera une augmentation de la criminalité dans le territoire impliqué.

Pourtant, de nombreuses études et la majorité des experts dans le domaine indiquent le contraire de plus d'une manière. Par exemple, il est accepté depuis plusieurs décennies que la conception même des immeubles et le sentiment de contrôle que les résidents ressentent par rapport à leurs espaces ont un effet beaucoup plus important sur le niveau de criminalité que la densité ou le niveau de défavorisation moyen des ménages locaux⁶³. Différentes études à travers l'Amérique du Nord ont également mené à la conclusion que l'implantation de projets de logements abordables, sociaux et/ou avec services de soutien spécialisés ne génère pas davantage d'appels aux policiers, n'engendre pas un taux significativement plus élevé de crimes violents ou de crimes contre les biens, et peut même avoir un effet stabilisateur sur le quartier.⁶⁴

À noter qu'il faut tout de même s'assurer de ne pas créer des ghettos and concentrant une grande quantité de projets de logements sociaux ou abordables dans un même secteur restreint. Il y a un équilibre à conserver entre accès aux services, réponse aux besoins locaux et distribution équitable des ressources à la grandeur du territoire.⁶⁵

Mythe 3 : La valeur des propriétés environnantes va diminuer

Les arguments économiques simples sont rarement correctement ancrés dans la réalité en ce qu'ils utilisent des raccourcis logiques ou des modèles beaucoup trop simples des mécanismes en jeu. Parmi ces simplifications fautives, on retrouve l'idée que les propriétés dans un quartier ou une rue vont diminuer de valeur lorsqu'un projet immobilier visant la mixité sociale ou l'intégration socioéconomique de personnes défavorisée vient s'y installer.

Les nombreux rapports et études en Amérique du Nord qui se sont attardés à cette hypothèse jusqu'à maintenant concluent à une absence d'impact significatif sur la valeur des propriétés environnantes ou même parfois à une augmentation de valeur.⁶⁶

Dans une des études que nous citons, les chercheurs ont pris le temps d'interviewer les membres de l'administration municipale et des résidents pour réfléchir sur les pratiques qui ont amené cette absence d'impact négatif. Ce qu'on a rapporté : bonne gestion des propriétés, cohésion esthétique locale, bonne utilisation de l'espace, et des mesures de contrôle social formelles et informelles.⁶⁷

⁶² (Regroupement des offices d'habitation du Québec (ROQH), 2023).

⁶³ Voir : (Newman & Franck, 1980) ; (DeSantis, 2002) ; (Skorupski & Jabłońska, 2018).

⁶⁴ Tel que rapporté dans : (Abordabilité et choix toujours (ACT), 2009), p. 5-6 ; Voir aussi : (Albright, Derickson, & Massey, 2013) ; (Abdel-Samad, Williams, Adams, & DeConnick, 2020).

⁶⁵ Tel que le démontre l'expérience de Chicago, en ayant en tête que le contexte sherbrookois apporte certes ses propres mesures : (Hartley, 2014).

⁶⁶ Par exemple : (Ellen, Schill, Schwartz, & Voicu, 2007) ; (Albright, Derickson, & Massey, 2013) ; (Hipp, Iliff, Owens, Tita, & Williams, 2021) ; (Cividia, 2021) ; (Voith, et al., 2022).

⁶⁷ (Albright, Derickson, & Massey, 2013).

Recommandation 4.1 : Rendre accessibles et communiquer les informations permettant de déconstruire les mythes liés à la présence ou la construction de projets immobiliers destinés à des clientèles défavorisées.

L'inclusivité par des projets de mixité sociale

Une nuance importante d'entrée de jeu

Il est bien établi que certaines pratiques urbanistiques peuvent contribuer à la mixité sociale et à la décentralisation de la pauvreté.⁶⁸ Par contre, il serait faux de prétendre que des projets de mixité sociale ont nécessairement de meilleurs résultats sociaux que des projets similaires qui n'incluent pas cette mixité (à un niveau de distribution de ressources égales au total). Mais cette réalisation ne nous empêche pas de proposer de favoriser des projets de mixité sociale ou des politiques urbanistiques permettant une plus grande mixité socioéconomique sur un territoire donné. En effet, non seulement ne semble-t-il pas y avoir d'impacts négatifs significatifs à la mise en place de tels projets, mais les impacts négatifs d'une approche menant plutôt vers une ségrégation économique sont eux, bien répertoriés⁶⁹, tant en termes d'impacts sur la santé⁷⁰ que l'isolation sociale ou les pertes d'opportunités de développement économique.⁷¹ Nous pouvons également souligner les impacts positifs à long terme sur les perceptions des résidents vivant dans des quartiers où la mixité sociale est planifiée et mise de l'avant : satisfaction résidentielle, cohésion de la communauté, sentiment d'autodétermination et de sécurité.⁷² Nous y voyons également une opportunité de réduire les inégalités et les préjugés, favoriser la solidarité à l'échelle de la municipalité et protéger le droit au maintien dans son milieu de vie.⁷³

Des exemples de projets avec la mixité comme objectif

VinziRast⁷⁴

Instauré à Vienne, ce projet produit par le bureau d'architectes « *gaupenraub +/-a* », consiste en un immeuble composé de logements organisés en dix noyaux pouvant accueillir trois personnes ayant vécu une situation d'itinérance ou aux études. Le projet-pilote a été mis en œuvre avec l'aide de bénévoles, des personnes usagères du refuge d'urgence *VinziRast* et des étudiants, dont certains y vivent encore.

La Ferme du Rail⁷⁵

Mis en place à Paris, ce projet urbain innovant permet la cohabitation d'une zone d'agriculture urbaine aux productions variées, un restaurant et un centre d'hébergement pour personnes en précarité et pour étudiants. Le « Centre d'Hébergement et de Réinsertion Sociale » offre quinze places de logement et la résidence sociale étudiants en compte cinq.

⁶⁸ (Meda, 2009), p. 166 ; (Siatitsa, 2022).

⁶⁹ Pour différents exemples d'études appuyant ces conclusions, voir entre autres : (Meda, 2009), p. 166.

⁷⁰ (Kramer & Hogue, 2009).

⁷¹ (Bolt, Phillips, & Van Kempen, 2010).

⁷² (Kearns, Jokio, & Mason, 2023).

⁷³ Un rapport de recherche réalisé pour le Service de l'habitation de la Ville de Montréal en 2002 présente des conclusions similaires : (Dansereau, et al., 2002).

⁷⁴ Voir : <https://gaupenraub.net/vinzirastmittendrin> (en allemand).

⁷⁵ Voir : <https://www.fermedurail.org/>.

Coin Street⁷⁶

Projet structuré au travers d'une entreprise sociale et d'une fiducie de développement (nommée « *Coin Street Community Builders* », on y combine logements abordables et équipements collectifs, en visant à offrir aux résidents à faible revenu la possibilité de vivre dans les zones centrales aux côtés des ménages à revenus plus élevés. Projet de miniquartier à lui seul, on y retrouve des petites entreprises de services et de commerces, une garderie et des espaces pour tenir des événements.

Les opportunités pour mettre en place de tels projets sont relativement rares dans un contexte de pénurie de logements et de difficulté à obtenir les ressources financières, humaines ou matérielles nécessaires, mais lorsque les occasions se présentent, il faut en profiter.

Notons tout de même de s'assurer de mettre en place de tels projets dans des lieux suffisamment près ou à distance accessible des services nécessaires à l'accompagnement des résidents. Ou sinon s'assurer de développer/déplacer les services là où ils seront utiles.

Recommandation 4.2 : Mettre en place, à l'échelle de la Ville et de ses arrondissements, des stratégies d'aménagement favorisant la mixité sociale et la déconcentration de la vulnérabilité, tout en assurant un accès aux services essentiels locaux aux clientèles visées dans tout projet.

L'inclusion des personnes concernées dans les processus

Bien que nous ayons plusieurs organismes sur notre territoire qui œuvrent auprès des personnes en situation d'itinérance, il y a une limite à ce que nous pouvons rapporter ainsi comme expertise urbanistique auprès des instances publiques lors d'exercices de consultation, particulièrement lorsqu'il est question de projets aux objectifs très précis (en termes de grandeur et de lieu). La voix des personnes vivant différentes formes d'exclusion sera toujours moins entendue de par leur participation réduite à la vie sociale, politique et culturelle, et parce qu'ils sont occupés à satisfaire des besoins plus urgents que celui de pouvoir prendre part à des consultations municipales.⁷⁷

Quelques conseils afin d'améliorer notre capacité à inclure les personnes marginalisées dans les processus de consultation, ce qui en plus de correspondre à un intérêt de justice sociale, peut aussi permettre une meilleure atteinte des objectifs qui les concernent ou qu'elles influencent⁷⁸ :

- Faire appel aux collaborateurs pouvant aider dans l'accompagnement des personnes ;
- Prévoir suffisamment de temps et des processus flexibles ou diversifiés ;
- S'assurer que le déplacement en vaut la peine pour les personnes (compensation, collations...)
- Lorsque possible, se déplacer vers les populations concernées ;
- Expliquer clairement les attentes, le processus, les rôles et ce qui est attendu de tous ;
- Réellement prendre en compte les points de vue exprimés par les personnes dans les décisions.

Recommandation 4.3 : Prévoir des mécanismes de consultation inclusifs et intégrer en amont les partenaires ou collaborateurs pouvant aider dans ces processus.

⁷⁶ Voir : <https://www.coinstreet.org/>.

⁷⁷ (Grimard, Lapalme, Wagner-Lapierre, & Blank, 2024), p. 210.

⁷⁸ (Skelton-Wilson, Sandoval-Lunn, Zhang, Stern, & Kendall, 2021). Voir aussi : (Grimard, et al., 2023), p. 45.

L'autodétermination par la sécurité et l'autonomie

Vivre un épisode d'itinérance est un trauma en soi et les expériences qu'on y vit mènent généralement à d'autres problématiques et mauvaises expériences aussi graves.⁷⁹ Parmi les facteurs à contrôler pour assurer un meilleur rétablissement des personnes touchées, on retrouve, entre autres, la sécurité, la stabilité et l'*empowerment*.⁸⁰

Sécurité par stabilité

Au-delà des services citoyens nécessaires à la protection et la sécurité de tous, une attention particulière devrait être apportée aux changements imposés aux personnes en situation d'itinérance ou subis par celles-ci. Des changements trop brusques empêchent d'atteindre un sentiment de constance dans son environnement, notamment par la difficulté supplémentaire que cela représente dans la capacité à compléter des routines journalières, incluant des stratégies de survie.⁸¹

Moins évident et pourtant encore plus concret, l'enjeu de la durabilité des espaces est également à prendre en compte. En s'assurant que les espaces publics en général et les projets spécialement destinés aux personnes en situation d'itinérance soient construits à partir de matériaux solides, durables et faciles d'entretien, l'environnement dans lequel elles évoluent sera nécessairement plus stable.⁸²

Capacité et autodétermination

L'autodétermination et la capacité à répondre au manque de contrôle sur leur expérience quotidienne sont des besoins fondamentaux pour les personnes en situation d'itinérance.⁸³ Une des manières dont on peut assurer ces possibilités est de favoriser l'accès à une variété de services de proximité. Dans un contexte de plan d'urbanisme, cela ne veut certes pas dire de proposer à la Ville de mettre elle-même en place l'ensemble de ces services. Il s'agit plutôt de voir aux différentes règles ou politiques à codifier pour assurer les meilleurs choix d'emplacement de ces services ou des projets destinés aux personnes en situation d'itinérance ou à risque de l'être.⁸⁴ Cela inclut de trouver le moyen de permettre aux organismes communautaires offrant des services essentiels d'offrir leurs services là où ils seront accessibles, notamment lors de déménagements.

Lorsque les services essentiels ne peuvent pas être à proximité de toutes les personnes les nécessitant, il faut voir à ce que l'accès soit rendu possible grâce à une facilitation des déplacements. Un accès aux transports publics motorisés ou actifs, ainsi qu'aux trottoirs et aux pistes cyclables, favorise autant l'autonomie que diminue le sentiment d'isolement chez les personnes en situation d'itinérance.⁸⁵

Recommandation 4.4 : Dans tous les processus municipaux pouvant toucher les personnes en situation d'itinérance directement ou indirectement, maintenir une approche humaniste, sensible aux traumatismes vécus par celles-ci et visant l'augmentation de leurs capacités citoyennes.

⁷⁹ (Goodman, Saxe, & Harvey, 1991).

⁸⁰ (Dass-Brailsford, 2007).

⁸¹ (Grimard, et al., 2023), p. 63.

⁸² *Ibid.*

⁸³ (Goodman, Saxe, & Harvey, 1991) ; (Grimard, et al., 2023), p. 62.

⁸⁴ (Grimard, et al., 2023), p. 68.

⁸⁵ *Ibid.*

Au-delà de l'urbanisme

Bien que sortant du cadre de ces consultations, nous prenons le temps de nommer certains enjeux directement liés à la sécurité et la stabilité des personnes en situation d'itinérance ou à risque de l'être.

Un premier enjeu se situe au moment de la transition entre deux logements, notamment lorsque cette transition est « forcée » par des enjeux de rénovation, voire de « rénovictions », ou d'éviction pour cause d'insalubrité. L'instabilité résidentielle qui résulte de la simple possibilité de ces situations provoque du stress, de l'anxiété et de l'incertitude, aggravant ainsi des troubles de santé mentale préexistants.⁸⁶ Les mécanismes de protection légaux et les services en place ne permettent présentement pas d'assurer une stabilité suffisante aux personnes que nous suivons dans nos services. Nous pouvons certes réfléchir à des solutions au travers des pouvoirs et ressources déjà existantes, mais ce pouvoir d'action nous apparaît limité.

Un deuxième enjeu se situe au niveau du manque de ressources financières nécessaires pour offrir l'éventail de services approprié pour la prévention de l'itinérance, l'accompagnement des personnes en situation d'itinérance et pour la réinsertion sociale. Pensons notamment aux dépenses assumées par les municipalités avec leur présente offre de service⁸⁷ ou à la pression financière subie par les services policiers qui tentent de mettre en place de nouvelles équipes mieux adaptées à la réalité de l'itinérance d'aujourd'hui.⁸⁸ Et bien sûr le besoin criant de rattraper les besoins de soutien à la mission globale des organismes communautaires en santé et services sociaux après une absence d'indexation en 2024-2025 du *Programme de soutien aux organismes communautaires*, alors que les besoins étaient estimés à près d'un milliard de dollars supplémentaires pour le territoire québécois.⁸⁹

Recommandation 4.5 : Travailler en commun avec le milieu communautaire pour revendiquer aux différents paliers gouvernementaux les ressources financières nécessaires à mettre en place les solutions et services appropriés.

5. Tenir compte des enjeux climatiques

Il est sans équivoque que les changements climatiques à venir poseront de nombreux défis, notamment par l'augmentation de la pression sur nos infrastructures. La forme exacte que prendra l'augmentation des événements météo extrêmes est difficile à prévoir, mais le consensus actuel projette minimalement qu'une augmentation des précipitations (en fréquence et en quantité) et qu'une augmentation globale de la température seront de mise.⁹⁰ Ce sont là de mauvaises nouvelles pour une majorité de la population mondiale et même nord-américaine, mais bien pires pour les personnes en situation d'itinérance ou à risque de l'être, car leur situation d'hébergement-logement est en moyenne plus instable, moins protégée contre les températures extrêmes, et généralement plus près des zones à risque.⁹¹

⁸⁶ (Frederick, Chwalek, Hughes, Karabanow, & Kidd, 2014).

⁸⁷ (Gougeon, Faucher, Waji, Ruscio, & Fahey, 2023).

⁸⁸ (Bergeron, 2024).

⁸⁹ ((CTROC), 2024).

⁹⁰ (Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), 2021).

⁹¹ (Bezgrebelna, et al., 2021).

Les pratiques urbanistiques peuvent atténuer ces risques de plusieurs manières, autant en termes de planification urbaine générale que de planification des cas d'urgence.

Climat, urbanisme et gestion du développement

Un plan d'urbanisme qui vise à rendre la communauté plus résiliente face aux enjeux climatiques inclut de manière transversale des considérations environnementales dans ses directives et politiques. Nous pouvons penser à quelques sous-objectifs qui découleraient d'une telle analyse⁹² :

- Urbanisation décentralisée
 - o Non pas un étalement urbain, mais bien une distribution plus égale des ressources sur le territoire, tant en termes de logement que de services essentiels. Cela inclut les ressources industrielles. Ce sous-objectif peut se résumer avec l'expression « Ne pas mettre tous ses œufs dans le même panier. »
- Gestion des voies de transport et leurs alternatives
 - o En s'assurant de planifier aussi des chemins d'accès temporaires ou même des voies d'évacuation de fortune pouvant accéder à des terrains habités hors route.
- Amélioration de l'éco-efficience du parc immobilier
 - o Par principe d'atténuation de la consommation énergétique et de la pollution sur notre territoire, oui, mais aussi pour augmenter la capacité d'autosuffisance des habitations et des immeubles en général, tant en termes de résistance aux intempéries que d'autogestion de la température (lors de pannes de courant, par exemple).
- Gestion de l'eau par la redondance, la distribution et le stockage
 - o S'assurer que le système de gestion de l'eau sur le territoire soit résistant aux bris locaux, que l'eau puisse être distribuée facilement partout sur le territoire, qu'on puisse stocker d'une manière ou d'une autre en période de surplus, augmenter les débits en période de précipitations abondantes, etc.

Recommandation 5.1 : Inclure au prochain plan d'urbanisme des objectifs en lien avec l'amélioration de notre capacité à contrer les impacts négatifs des événements météo extrêmes et les changements climatiques en général, en ayant à l'esprit les populations les plus vulnérables et leurs enjeux particuliers.

Planification pour les situations de crise ou d'urgence

Il n'est malheureusement pas encore garanti que les besoins et enjeux particuliers des personnes en situation d'itinérance soient pris en compte lors de la planification des situations d'urgence. Bien qu'à Sherbrooke, divers épisodes des dernières années démontrent que nous y sommes relativement bien préparés, nous devons aller plus loin et nous assurer que tous les acteurs potentiellement impliqués soient bien informés des mesures et directives en cause dans les différentes situations.

Au-delà de mesures de base en termes de relocalisation, on doit aussi tenir compte de la défavorisation financière que vivent les personnes en situation d'itinérance, ce qui diminue grandement leur capacité

⁹² Les exemples cités ici sont repris de (Dahiya, 2012) et (Adetokunbo & Emeka, 2015).

à se remettre d'une catastrophe amenant la destruction de leurs biens. Une forme d'assistance financière ponctuelle de base serait certainement un bon outil.

Nous devons également tenir compte des enjeux de santé exacerbés par les situations d'urgence : augmentation des risques de transmission de maladies infectieuses, aggravation des problématiques de santé mentale, augmentation du risque de conditions médicales liées à la température (engelures l'hiver, insolation pendant l'été). Ces enjeux sont présents pour toute la population, mais à bien plus haut risque pour les personnes en situation de marginalisation ou de pauvreté.⁹³

L'enjeu de la communication est aussi toujours présent. On doit pouvoir compter sur la collaboration entre tous les acteurs pour que soit mise en place une stratégie de communication efficace en cas d'urgence. La planification urbaine devrait toujours se faire en intégrant une analyse des impacts potentiels sur ces stratégies (est-ce qu'on coupe des chemins d'accès, est-ce qu'on isole visuellement un lieu public, etc.).⁹⁴

L'exemple de la ville de Houston au Texas est intéressant en ce qu'ils ont adopté une stratégie globale en lien avec la capacité de répondre aux enjeux climatiques. Nommée « Resilient Houston », cette stratégie couvre plusieurs thématiques qui touchent l'urbanisme et intègre une analyse des enjeux socioéconomiques dans la détermination des besoins et de leurs plans d'action. Cet extrait de l'introduction du maire de l'époque en dit long :

Un an après l'ouragan Harvey, nous nous sommes concentrés non seulement sur notre rétablissement, mais aussi sur les changements transformateurs qui découlent d'une façon de penser et d'agir de manière holistique pour construire et accroître notre résilience à long terme. [...]

*C'est un cadre conceptuel sur comment aller vers l'avant et aider notre population, nos lieux et nos systèmes pour qu'ils soient plus sûrs et plus forts, afin de soutenir notre ville diversifiée et dynamique sur la voie de la prospérité pour tous.*⁹⁵

Recommandation 5.2 : Dans les plans de gestion de crise, au niveau municipal et en collaboration avec les autres acteurs impliqués, tenir compte des enjeux socioéconomiques des différents territoires dans la ville et des enjeux particuliers vécus par les personnes les plus vulnérables, dont les personnes en situation d'itinérance.

⁹³ (Bezgrebelna, et al., 2021).

⁹⁴ Adetokunbo & Emeka, *op. cit.*, p. 25.

⁹⁵ (Ville de Houston, 2020). Leur stratégie a été travaillée à partir d'un programme de la Rockefeller Foundation, « 100 Resilient Cities » : <https://www.rockefellerfoundation.org/100-resilient-cities/>.

6. Permettre la mobilité et l'accès au transport

L'importance de la capacité à se déplacer

La capacité de transport est souvent citée comme un enjeu important pour les personnes en situation d'itinérance, notamment pour ce qui est d'accéder aux services essentiels à leur survie ou de se déplacer pour une possibilité d'emploi. On peut même aller jusqu'à dire qu'il s'agit d'un besoin fondamental au même titre que se nourrir et dormir. Le coût des transports publics ou privés est d'ailleurs répertorié comme une variable corrélée à l'inclusion sociale et la capacité de sortie de l'itinérance.⁹⁶

Dans le choix des emplacements d'arrêts et des voies de transport public ou actif, il est important de favoriser l'accès aux services, notamment les services de soins de santé et sociaux, mais aussi commerciaux, culturels et légaux. Cet accès est ce qui permet aux personnes en situation d'itinérance d'atteindre une certaine autonomie et prévient le sentiment d'isolement, deux facteurs importants dans l'accompagnement et la réinsertion sociale.⁹⁷

Au travers de la planification à plus long terme des réseaux de transport, il serait opportun de penser au développement des différents arrondissements de la ville de Sherbrooke et de l'évolution des besoins de sa population au fur et à mesure que des changements s'opèreront en termes de densité de population et d'accès à des services essentiels. Toute décentralisation des services amènera un changement dans les besoins en transport des personnes en situation d'itinérance.⁹⁸

Recommandation 6.1 : Favoriser l'accès au transport en commun et au transport actif aux personnes en situation d'itinérance et aux personnes défavorisées en général, tant dans l'organisation des voies et des arrêts que par une tarification appropriée.

La sécurité routière et piétonne

Différentes équipes de chercheurs au travers des États-Unis ont analysé le lien entre le statut d'itinérance et les accidents impliquant une personne à pied. Les conclusions variaient en termes d'ampleur, mais les résultats allaient toujours dans le même sens : les personnes en situation d'itinérance – à pied, à bicyclette, ou autre moyen de locomotion non motorisés – sont largement plus à risque de subir un accident de la route, notamment par un impact avec une automobile, incluant les accidents avec blessures graves ou mortelles, tel que répertorié dans un rapport récent de la *Federal Highway Administration*.⁹⁹ Dans ce même rapport, comme piste de solution à cet enjeu, il est proposé d'inclure les personnes en situation d'itinérance dans les consultations et la planification des voies piétonnes ou de sécurité de la route en général. Leur inclusion et la prise en compte de leur savoir expérientiel peuvent aider à mieux identifier les besoins et risques associés aux différents lieux dans lesquels ils évoluent.¹⁰⁰

Recommandation 6.2 : Intégrer une analyse des besoins particuliers et déplacements des personnes en situation d'itinérance dans la planification et l'entretien du réseau routier et piétonnier pour augmenter leur sécurité.

⁹⁶ (Federal Highway Administration, 2024), p. 96 et 102.

⁹⁷ (Grimard, et al., 2023), p. 68.

⁹⁸ Ce qui au-delà de l'évidence, est également rapporté dans : (Ding, Loukaitou-Sideris, & Wasserman, 2021).

⁹⁹ Federal Highway Administration, *Op. Cit.*, p. 6 ; Les statistiques de morts sur le réseau routier sont relativement semblables entre les États-Unis et le Canada, d'où notre utilisation de ce rapport. Pour une comparaison internationale de ces statistiques, Voir : [https://www.who.int/data/gho/data/indicators/indicator-details/GHO/estimated-road-traffic-death-rate-\(per-100-000-population\)](https://www.who.int/data/gho/data/indicators/indicator-details/GHO/estimated-road-traffic-death-rate-(per-100-000-population)).

¹⁰⁰ *Id.* p. 15.

Conclusion

Nul doute que l'urbanisme joue un rôle clé dans la prévention de l'itinérance et dans l'amélioration du sort des personnes qui la vivent. De plus en plus, nous nous rendons compte des leviers importants existants au travers de bonnes pratiques urbanistiques, en tenant compte de l'environnement, de l'espace, des facteurs socioéconomiques, l'inclusion sociale et l'accès aux services, pour ne nommer que ces angles d'analyse.¹⁰¹

Les recommandations contenues dans ce mémoire pourraient avoir un impact majeur sur la capacité d'intervention et la résilience de notre communauté, ainsi que sur le développement socioéconomique à long terme de notre ville. Soulignons bien sûr aussi l'impact positif immense que cela aurait sur nos citoyens en situation d'itinérance.

Les articles de recherche intéressants à explorer pour aller plus loin fourmillent sur le web et nous avons encore beaucoup d'avenues intéressantes à explorer une fois travaillés les aspects prioritaires que nous présentons dans ce mémoire. Pour ne nommer que cette possibilité d'analyse à approfondir, nommons le pouvoir « étrange » que semble avoir l'entrepreneuriat sur l'itinérance dans une communauté donnée, tel que décrit dans un article de Cebula et Saunoris en 2021¹⁰².

Nous recommandons également de traverser le guide préparé par Architecture Sans Frontières Québec intitulé « Architecture + Itinérance – Pratiques inclusives pour une ville solidaire »¹⁰³. Nous nous sommes grandement inspirés de celui-ci dans la rédaction de ce mémoire et c'est probablement le guide le plus adapté à la réalité québécoise actuelle en lien avec l'urbanisme et l'itinérance.

Nous sommes bien sûr ouverts à toute collaboration suivant la diffusion de ce mémoire.

¹⁰¹ (Mirzoev, et al., 2021).

¹⁰² (Cebula & Saunoris, 2021).

¹⁰³ (Grimard, et al., 2023).

Médiagraphie

- (CTROC), C. d. (2024, mai 29). *De 10 M\$ à zéro pour les organismes communautaires autonomes en santé et services sociaux*. Récupéré sur ROC Estrie: <https://www.rocestrie.org/fr/de-10-m-zero-pour-les-organismes-communautaires-autonomes-en-sante-et-services-sociaux>
- Abdel-Samad, M., Williams, M., Adams, B. E., & DeConnick, K. (2020, décembre). Community Perceptions of Affordable Housing in San Diego. Consulté le 6 octobre 2024, sur https://drive.google.com/file/d/1NCqgfF3JT1naBzXPQ2AS9MHvVY2Gjfu_/view
- Adetokunbo, I., & Emeka, M. (2015, décembre). Urbanization, housing, homelessness and climate change. *Journal of Design and Built Environment*, 15(2), 15-28. doi:<https://doi.org/10.22452/jdbe.vol15no2.3>
- Albright, L., Derickson, E. S., & Massey, D. S. (2013). Do Affordable Housing Projects Harm Suburban Communities? Crime, Property Values, and Taxes in Mount Laurel, NJ. *City & Community*, 12(2), 89-112. doi:<https://doi.org/10.1111/cico.12015>
- Aubry, J. (2022, automne). La multidisciplinarité au cœur de la mission architecturale. (O. d. Québec, Éd.) *Esquisses*, 33(3), pp. 26-27. Récupéré sur <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2404925?docref=qtXVNQLbnkKA3-igRC8XHg>
- Beaudoin, J. (2021, octobre). Il y a abordable et... abordable! (R. q. (RQOH), Éd.) *Bulletin Le Réseau*(62). Consulté le octobre 1er, 2024, sur <https://rqoh.com/il-y-a-abordable-et-abordable/>
- Bergeron, N. (2024, 9 mai). Itinérance : augmentation d'environ 105 % en Estrie. *Sherbrooke Info*. Consulté le octobre 6, 2024, sur <https://www.sherbrooke.info/infolettre/augmentation-denviron-105-en-estrie/>
- Bezgrebelna, M., McKenzie, K., Wells, S., Ravindran, A., Kral, M., Christensen, J., . . . Kidd, S. A. (2021). Climate Change, Weather, Housing Precarity, and Homelessness: A Systematic Review of Reviews. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(11), 5812. doi:<https://doi.org/10.3390/ijerph18115812>
- Boivin, M. (2007). *Portrait de la situation du logement à Sherbrooke et pistes d'action*. Centre de santé et de services sociaux - Institut universitaire de gériatrie de Sherbrooke, C. Coulombe, C. Gendreau & N. Laforme (collab.). Sherbrooke: Centre d'innovation, de recherche et d'enseignement (CIRE). Consulté le 1^{er} octobre 2024, sur <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/67363>
- Bolt, G., Phillips, D., & Van Kempen, R. (2010). Housing Policy, (De)segregation and Social Mixing: An International Perspective. *Housing Studies*, 25(2), 129-135. doi:<https://doi.org/10.1080/02673030903564838>
- Bramley, G. (2024). The cost of homelessness. Dans G. Johnson, D. Culhane, S. Fitzpatrick, S. Metraux, & E. O'Sullivan, *Research Handbook on Homelessness* (p. 468). Cheltenham, Royaume-Uni: Edward Elgar Publishing Limited. doi:<https://doi.org/10.4337/9781800883413>
- Brenzel, K. (2024, janvier 22). City settles lawsuit, will change housing lotteries. *The Real Deal - Real Estate News*. Consulté le 5 octobre 2024, sur <https://therealdeal.com/new-york/2024/01/22/new-york-city-settles-affordable-housing-lottery-lawsuit/>
- Canada Mortgage and Housing Corporation (CMHC). (2019). *Housing Research Report - Understanding Social Inclusion and NIMBYism in Providing Affordable Housing*. Ottawa: Goss Gilroy Inc. Récupéré sur https://eppdscrmssa01.blob.core.windows.net/cmhcprodcontainer/sf/project/archive/research_5/rr-understanding_social_inclusion_jan23.pdf
- Cebula, R. J., & Saunoris, J. W. (2021, juin). Determinants of homelessness in the U.S.: new hypotheses and evidence. *Applied Economics*, 53(49), 5695–5709. doi:<https://doi.org/10.1080/00036846.2021.1927970>
- Charest, R. (2011, décembre). L'amorce d'une lutte sociale. *Relations*. Consulté le 27 septembre 2024, sur <https://cjf.qc.ca/revue-relations/publication/article/lamorcedune-lutte-sociale/>
- Charte des droits et libertés de la personne. (s.d.). RLRQ, c. C-12.
- Civida. (2021). *Exploring the impacts of affordable housing on neighbourhood property values*. Edmonton. Récupéré sur <https://civida.ca/wp-content/uploads/2021/11/Exploring-Impacts-of-Affordable-Housing-on-Property-Values-Full-Report-FINAL-1.pdf>
- Code des droits de la personne. (s.d.). L.R.O. 1990, chap. H.19.
- Commission ontarienne des droits de la personne (CODP). (s.d.). *Surmonter l'opposition au logement abordable*. Consulté le 29 septembre 2024, sur Commission ontarienne des droits de la personne (CODP): <https://www.ohrc.on.ca/fr/dans-la-zone-logement-droits-de-la-personne-et-planification-municipale/surmonter-l%E2%80%99opposition-au-logement-abordable>

- Couch, C. (2016). *Urban Planning - An Introduction*. London, United Kingdom: Bloomsbury Publishing.
- Dahiya, B. (2012, décembre). Cities in Asia, 2012: Demographics, economics, poverty, environment. *Cities - The International Journal of Urban Policy and Planning*, 29(2), S44-S61. doi:<https://doi.org/10.1016/j.cities.2012.06.013>
- Dansereau, F., Charbonneau, S., Morin, R., Revillard, A., Rose, D., & Séguin, A.-M. (2002). *La mixité sociale en habitation*. Montréal: Institut national de la recherche scientifique - Centre Urbanisation Culture Société. Consulté le 6 octobre 2024, sur https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/habitation_fr/media/documents/mixite_sociale_habitation.pdf
- Dass-Brailsford, P. (2007). *A Practical Approach to Trauma: Empowering Interventions*. Thousand Oaks: SAGE Publications.
- DeSantis, S. (2002). *Myths and Facts About Affordable and High Density Housing*. Sacramento: California Planner's Roundtable. California Department of Housing and Community Development. Consulté le 5 octobre 2024, sur <https://equitable-arlington.org/wp-content/uploads/2020/02/HCD-Myths-and-Facts-2.pdf>
- Ding, H., Loukaitou-Sideris, A., & Wasserman, J. L. (2021). Homelessness on public transit: A review of problems and responses. *Transport Reviews*, 42(2), 134-156. doi:<https://doi.org/10.1080/01441647.2021.1923583>
- Dufour, L. (2020, 16 mars). *L'architecture hostile, ou comment exiler les sans-abris*. Consulté le 30 septembre 2024, sur Impact Campus: <https://impactcampus.ca/mars-2020/larchitecture-hostile-exiler-abris/>
- Ellen, I. G., Schill, M. H., Schwartz, A. E., & Voicu, I. (2007). Does Federally Subsidized Rental Housing Depress Neighborhood Property Values? *Journal of Policy Analysis and Management: The Journal of the Association for Public Policy Analysis and Management*, 26(2), 257-280. Consulté le 6 octobre 2024, sur https://furmancenter.org/files/publications/Does_Federally_Subsidized_Rental_Housing_1.pdf
- Federal Highway Administration. (2024). *Promising Practices for Transportation Agencies to Address Road Safety among People Experiencing Homelessness - Case Studies in Current Practice*. Washington, D.C.: U.S. Department of Transportation. Consulté le septembre 23, 2024, sur <https://highways.dot.gov/media/56771>
- Flatau, P., Cooper, L., Haigh, Y., Martin, R., Brady, M., Zaretsky, K., & Edwards, D. (2006, mars). The effectiveness and cost-effectiveness of homelessness prevention and assistance programs. *Parity*, 19(2), 17-18.
- Frederick, T. J., Chwalek, M., Hughes, J., Karabanow, J., & Kidd, S. (2014). How Stable is Stable? Defining and Measuring Housing Stability. *Journal of Community Psychology*, 42(8), 964-979. doi:<https://doi.org/10.1002/jcop.21665>
- Front d'Action Populaire en Réaménagement Urbain (FRAPRU). (2008). *L'itinérance n'est pas qu'un manque de logement, mais c'est toujours un manque de logement*. Montréal: Mémoire présenté à la Commission permanente du développement culturel et de la qualité du milieu de vie de la Ville de Montréal. Récupéré sur https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/commissions_perm_v2_fr/media/documents/memoire_frapru_20080415.pdf
- Garrett, D. G. (2012, janvier-février). The Business Case for Ending Homelessness: Having a Home Improves Health, Reduces Healthcare Utilization and Costs. *Am Health Drug Benefits*, 5(1), 17-19. Consulté le 28 septembre 2024, sur <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4046466/>
- Goodman, L. A., Saxe, L., & Harvey, M. (1991, novembre). Homelessness as Psychological Trauma: Broadening Perspectives. *American Psychologist*, 46(11), 1219-1225. doi:<http://dx.doi.org/10.1037/0003-066X.46.11.1219>
- Gougeon, P., Faucher, G., Waji, O., Ruscio, C., & Fahey, R. (2023). *État de situation et analyse d'impact des programmes de prévention et de lutte contre l'itinérance au Québec sur les municipalités*. pour l'Union des Municipalités du Québec: APPECO. Récupéré sur <https://umq.qc.ca/wp-content/uploads/2023/09/umq-itinerance-rapport-finalvrev.pdf>
- Grimard, C., Lapalme, V., Wagner-Lapierre, S., & Blank, S. (2024). Le bien-être des personnes en situation d'itinérance: Le partage de l'espace examiné sous les loupes de l'architecture et du travail social. *International Journal on Homelessness*, 4(1), 201-215. doi:10.5206/ijoh.2023.3.16645
- Grimard, C., Wagner-Lapierre, S., Prince, É., Blank, S., Lapalme, V., & Levasseur, É. (2023). *Architecture+ Itinérance. Pratiques inclusives pour une ville solidaire*. Montréal: Architecture Sans Frontières Québec. Récupéré sur https://www.asf-quebec.org/wp-content/uploads/2023/01/2023.01_Catalogue_ASFQ_opt_v.pdf
- Groat, L. N. (1992). Contextual compatibility in architecture: an issue of personal taste? Dans J. L. Nasar, *Environmental Aesthetics: Theory, Research, and Application* (p. 529). Cambridge: Cambridge University Press.
- Hartley, D. A. (2014, octobre 6). Public Housing, Concentrated Poverty, and Crime. *Economic Commentary*(2014-19). doi:<https://doi.org/10.26509/frbc-ec-201419>
- Hipp, J., Iloff, C., Owens, E., Tita, G., & Williams, S. (2021, mars). The Impact of Affordable Housing on Housing & Crime in Orange County. *Law and Society School of Social Ecology University of California*. Récupéré sur <https://cpb-us-e2.wpmucdn.com/sites.uci.edu/dist/5/4337/files/2021/03/LCL-22-Impact-Study.pdf>

- Institut de la statistique du Québec. (2023, 30 mai). Logement. (G. d. Québec, Éd.) Consulté le 30 septembre 2024, sur <https://statistique.quebec.ca/vitrine/15-29-ans/theme/conditions-vie/logement>
- Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). (2021). Summary for Policymaker. Dans V. Masson-Delmotte, A. P. Zhai, S. Pirani, C. Connors, S. Péan, N. Berger, . . . B. Z. Yu, *Climate Change 2021: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Consulté le 30 septembre 2024, sur <https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/chapter/summary-for-policymakers/>
- Kearns, A., Jokio, J., & Mason, P. (2023, 11 janvier). Perceptions of social mix and ethnic diversity in changing neighbourhoods: evidence from Glasgow and regeneration implications. *Housing Studies*, 39(8), 2066-2094. doi:<https://doi.org/10.1080/02673037.2022.2156985>
- Kramer, M. R., & Hogue, C. R. (2009, novembre). Is Segregation Bad for Your Health? *Epidemiologic Reviews*, 31(1), 178–194. Consulté le 6 octobre 2024, sur <https://academic.oup.com/epirev/article-abstract/31/1/178/461128>
- La Ville de Sherbrooke a fini de démanteler le campement du pont Joffre*. (2021, 6 décembre). Consulté le 30 septembre 2024, sur Radio-Canada: <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1845185/situation-itinerance-abris-fortune-partage-saint-francois>
- Meda, J. B. (2009, décembre). How Urban Planning Instruments Can Contribute in the Fight against Homelessness. An International Overview of Inclusionary Housing. (F. E. Sans-Abri, Éd.) *European Journal of Homelessness*, 3, 155-177. Consulté le 23 septembre 2024, sur <https://www.feantsaresearch.org/download/feantsa-ejh2009-article-64990301545660724506.pdf>
- Ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale. (2024). *Mobiliser. Accompagner. Participer. Plan d'action gouvernemental visant la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale 2024-2029*. Québec: Gouvernement du Québec. Consulté le 5 octobre 2024, sur https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/emploi-solidarite-sociale/publications-adm/documents-administratifs/PL_Lutte_Pauvrete_2024-2029.pdf
- Ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS). (2014). *Politique nationale de lutte à l'itinérance - Ensemble pour éviter la rue et en sortir*. Québec: Gouvernement du Québec. Consulté le 27 septembre 2024, sur <https://publications.msss.gouv.qc.ca/msss/fichiers/2013/13-846-03F.pdf>
- Ministère de la Santé et des Services Sociaux (MSSS). (2022). *L'itinérance au Québec - Deuxième portrait*. Direction des communications du ministère de la Santé et des Services sociaux. Québec: Gouvernement du Québec. Consulté le 30 septembre 2024, sur <https://publications.msss.gouv.qc.ca/msss/fichiers/2022/22-846-09W.pdf>
- Ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS). (2023, 14 septembre). *État de la situation de l'itinérance au Québec - Dévoilement du rapport sur le dénombrement des personnes en situation d'itinérance visible*. Consulté le 21 septembre 2024, sur Gouvernement du Québec: <https://www.quebec.ca/nouvelles/actualites/details/etat-de-la-situation-de-litinerance-au-quebec-devoilement-du-rapport-sur-le-dnombrement-des-personnes-en-situation-ditinerance-visible-50525>
- Mirzoev, T., Tull, K. I., Winn, N., Mir, G., King, N. V., Wright, J. M., & Gong, Y. Y. (2021). Systematic review of the role of social inclusion within sustainable urban developments. *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, 29(1), 3-17. doi:<https://doi.org/10.1080/13504509.2021.1918793>
- Mouratidis, K. (2021). Urban planning and quality of life: A review of pathways linking the built environment to subjective well-being. *CITIES - The International Journal of Urban Policy and Planning*, 115, 103229. doi:<https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103229>
- New York City Citizen Housing Planning Council (CHPC). (2019). *Community Preference Policy in New York City*. New York. Récupéré sur <https://chpcny.org/wp-content/uploads/2023/03/CHPC-Community-Preference-Policy-in-NYC-1.pdf>
- Newman, O., & Franck, K. A. (1980). *Factors Influencing Crime and Instability in Urban Housing Developments*. Washington: U.S. Department of Justice, National Institute of Justice.
- Ogletree, S. S., Larson, L. R., Powell, R. B., White, D. L., & Brownlee, M. T. (2022, décembre). Urban greenspace linked to lower crime risk across 301 major U.S. cities. *Cities - The International Journal of Urban Policy and Planning*, 131(103949). doi:<https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.103949>
- Oldenburg, R. (1989). *The Great Good Place*. New York: Paragon House.
- Pallotta, G., & Boudin, C. (2023). *L'itinérance et le logement – au regard des politiques municipales*. Table itinérance de Sherbrooke. Sherbrooke: Mémoire présenté dans le cadre de la Commission ad hoc sur le logement. Récupéré sur https://contenu.maruche.ca/Fichiers/3337a882-4a53-e611-80ea-00155d09650f/Entities/m_e8e332fb-3750-4372-9eb6-a419c3650623/Ad%20hoc%20logement/4%20avril%202023/Table%20itinérance%20Sherbrooke.pdf

- Parazelli, M. (2021, 10 septembre). Raconte-moi un terrain – Interview avec Michel Parazelli – Itinérance et cohabitation urbaine. (V. Vincent, Intervieweur) Villes Régions Monde. Récupéré sur <https://www.vrm.ca/raconte-moi-un-terrain-interview-avec-michel-parazelli/>
- Parazelli, M., Bellot, C., Gagné, J., Gagnon, É., & Morin, R. (2013). *Les enjeux du partage de l'espace public avec les personnes itinérantes et sa gestion à Montréal et à Québec. Perspectives comparatives et pistes d'actions*. Université du Québec à Montréal, Programme Actions Concertées. Montréal: Fonds de recherche Société et culture Québec. Consulté le 22 septembre 2024, sur <http://www.cliniquedroitdecite.org/wp-content/uploads/2016/03/Recherche-Parazelli-mixité.pdf>
- Parazelli, Michel (dir.). (2021). *Itinérance et cohabitation urbaine : Regards, enjeux et stratégies d'action*. Québec: Presses de l'Université du Québec.
- Regroupement des offices d'habitation du Québec (RQOH). (2023). *Impacts économiques et sociaux des investissements en logements sociaux*. Consulté le 5 octobre 2024, sur https://rohq.qc.ca/wp-content/uploads/2023/06/Rapport_Final_avril2023Vf.pdf
- Réseau d'aide aux personnes seules et itinérantes de Montréal (RAPSIM). (2019). *Maisons de chambres - Une forme de logement essentielle pour prévenir et réduire l'itinérance*. Montréal. Récupéré sur <http://rapsim.org/wp-content/uploads/2020/01/Feuillet-MC-Version-finale.pdf>
- Réseau SOLIDARITÉ Itinérance du Québec (RSIQ). (2012). *Pour une politique en itinérance - Plateforme de revendications du Réseau SOLIDARITÉ Itinérance du Québec*. Montréal: Réseau SOLIDARITÉ Itinérance du Québec (RSIQ). Consulté le 27 septembre 2024, sur <https://itinérance.ca/wp-content/uploads/2022/07/rsiq-plateforme-de-revendications-2012-1.pdf>
- Ruetas, F. (2022). *Anti Homeless Architecture | 15 Examples of Hostile Architecture*. Consulté le 30 septembre 2024, sur Rethinking the Future: <https://www.re-thinkingthefuture.com/designing-for-typologies/hostile-architecture-anti-homeless-architecture/>
- Siatitsa, D. (2022). Ré-habiter le centre d'Athènes : urbanisme, logement et revendication de justice socio-spatiale. *Bulletin de correspondance hellénique moderne et contemporain*, 7. doi:<https://doi.org/10.4000/bchmc.1105>
- Skelton-Wilson, S., Sandoval-Lunn, M., Zhang, X., Stern, F., & Kendall, J. (2021). *Methods and Emerging Strategies to Engage People with Lived Experience - Improving Federal Research, Policy, and Practice*. ICF. Fairfax: Office of the Assistant Secretary for Planning and Evaluation U.S. Department of Health and Human Services. Consulté le 6 octobre 2024, sur <https://aspe.hhs.gov/sites/default/files/documents/62e7a64c60e10c47484b763aa9868f99/lived-experience-brief.pdf>
- Skorupski, M., & Jabłońska, J. (2018). Psychological aspects of architecture and urban planning in crime prevention. *Commission d'études sur l'architecture, l'urbanisme et le paysage (traduction du polonais)*, 14(3). doi:<https://doi.org/10.35784/teka.1794>
- Statistiques Canada. (2016, 28 septembre). Abordabilité du logement. (G. d. Canada, Éd.) Consulté le 30 septembre 2024, sur <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/82-229-x/2009001/envir/hax-fra.htm>
- St-Louis, M. (2019). *Cadre de référence sur l'itinérance à Sherbrooke : Réflexion sur le phénomène et orientation des actions menées sur le territoire*. Sherbrooke: Table itinérance de Sherbrooke.
- Ville de Houston. (2020). *Resilient Houston*. Shell. Consulté le 7 octobre 2024, sur <https://www.houstontx.gov/mayor/Resilient-Houston-20200518-single-page.pdf>
- Ville de Sherbrooke. (2023). *Plan d'action municipale en matière d'itinérance de la Ville de Sherbrooke 2023-2026 - Enjeux pluriels et responsabilités partagées*. Sherbrooke. Consulté le 1^{er} octobre 2024, sur https://contenu.maruche.ca/Fichiers/3337a882-4a53-e611-80ea-00155d09650f/Sites/333dd3d3-915d-e611-80ea-00155d09650f/Documents/Plans%20et%20schemas/Plan-action_itinerance_octobre2023.pdf
- Voith, R., Liu, J., Zielenbach, S., Jakabovics, A., An, B., Rodnyansky, S., . . . Bostic, R. W. (2022, juin). Effects of concentrated LIHTC development on surrounding house prices. *Journal of Housing Economics*, 56, 101838. doi:<https://doi.org/10.1016/j.jhe.2022.101838>
- Zaveri, M. (2024, 22 janvier). New York Settles Suit That Said Its Housing Rules Worsened Segregation. *The New York Times*. Consulté le 5 octobre 2024, sur <https://www.nytimes.com/2024/01/22/nyregion/affordable-housing-segregation-settlement-community-preference.html>

*Mémoire sur des orientations préliminaires du plan d'Urbanisme de la Ville de
Sherbrooke*



Rédigé par une équipe multidisciplinaire de l'Université Bishop's
Céline Jury, *Gestionnaire des projets terrains-bâtiments*
Denise Lauzière, *Cheffe du cabinet du Bureau du principal et vice-chancelier*
Laurence Williams, *Conseillère en développement durable*

1^{er} octobre 2024

Préambule

Fondée en 1843, l'Université Bishop's est une des plus anciennes universités québécoises. Elle a pour mission de développer la curiosité intellectuelle et le sens critique de ses étudiant.e.s à travers une offre académique diversifiée relevant principalement du premier cycle, ainsi qu'une riche vie universitaire qui prépare tant à la participation à la société civile qu'à la vie professionnelle.

Université de petite taille dont les étudiant.e.s vivent généralement sur le campus ou à proximité de celui-ci, Bishop's leur offre l'occasion de côtoyer régulièrement leurs professeur.e.s dans des contextes d'apprentissage tant structurés qu'informels. Notre campus est caractérisé par un accueil chaleureux et des mesures de soutien adaptées aux besoins de nos étudiant.e.s dans un environnement bilingue qui valorise l'inclusion.

Introduction

Ce document fait office de mémoire déposé de la part de l'Université Bishop's dans le cadre de la consultation citoyenne pour le Plan d'urbanisme de la ville de Sherbrooke.

Les thématiques abordées durant cette consultation sont les suivantes :

- Habitation, milieux de vie et communauté
- Patrimoine, architecture, culture et paysages
- Environnement et adaptation aux changements climatiques
- Développement économique et innovation
- Agriculture et ruralité
- Mobilité durable

Positions et propositions de la communauté de l'Université Bishop's

Les thèmes qui seront abordés dans le présent mémoire seront les suivants :

- 1) Habitation, milieux de vie et communauté
- 2) Mobilité durable
- 3) Environnement et adaptation aux changements climatiques

1. Habitation, milieux de vie et communauté

L'arrondissement de Lennoxville fait partie de la ville de Sherbrooke et représente le milieu de vie principal de la communauté étudiante de l'Université Bishop's. En effet, sur nos 2500 étudiant.e.s, environ 700 habitent directement sur le campus, alors qu'une autre importante proportion habitent dans les quartiers avoisinants. En ce sens, la présence d'un milieu de vie dynamique, diversifié et fonctionnel est primordial pour maintenir une qualité de vie dans notre communauté.

Les services liés au transport sont directement liés à la qualité de vie et à la création d'une communauté. Afin de faciliter l'intégration de la communauté de Bishop's dans la vie culturelle et francophone de Sherbrooke, il serait facilitant d'avoir des services de transport en commun plus développés (heures de

passage plus fréquentes, plus de quartiers desservis, rapidité et fiabilité des services, accessibilité financière, etc.).

Il serait intéressant aussi de développer davantage de lieux publics où les gens peuvent se retrouver, se rassembler. La Placette Queen est très appréciée de la communauté locale et est un bel exemple de réussite. Serait-il envisageable pour la Ville de Sherbrooke et l'Université Bishop's de codévelopper d'autres lieux comme tels ? Voici deux exemples intéressants à citer :

- Le terrain en face du commerce Clark & Sons sera, en mai 2025, reboisé et réaménagé par l'Université Bishop's, en collaboration avec Entreprendre Sherbrooke, pour l'utilisation et le bien-être de l'ensemble des résident.e.s du coin.
- Bishop's est propriétaire de deux maisons sur la rue Collège. Celles-ci sont en mauvaise état en plus d'être localisée sur des terrains inondables. Y reconstruire des habitations est, selon la communauté de Bishop's, non durable tant sur le volet économique, que social et environnemental. Toutefois, le réaménagement de cet espace en parc pourrait démontrer un important potentiel. Le tableau ci-dessous présente quelques réflexions en ce sens :

	Impact environnemental	Impact social	Impact économique
Projet de rénovation des maisons pour en faire des habitations	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Investissement de ressources matérielles pour réaliser un projet qui n'est pas viable à long terme avec les changements climatiques et les quantités de précipitations qui augmentent les risques d'inondation ▪ Maintien de la surface imperméabilisée qui contribue au ruissellement et nuit à l'infiltration naturelle de l'eau dans le sol 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mettre à risque des locataires de subir des inondations (enjeu éthique à considérer) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Analyse coût bénéfiques peu convaincante pour justifier ces investissements pour si peu d'habitation
Projet de démolition des maisons pour en faire un espace vert communautaire éducatif (contenant possiblement un jardin de pluie, un bassin de	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Améliorer l'infiltration de l'eau dans le sol en ralentissant la vitesse d'écoulement et en 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Offrir à la communauté un espace vert et de rassemblement ▪ Offrir à la communauté des espaces de culture 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ressources matérielles, humaines et financières mieux investies : pérennité du projet mieux

rétention et des jardins communautaires)	favorisant son infiltration in situ <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contribuer à la rétention des eaux pluviales en créant une zone tampon 	(jardins communautaires)	assurée dans le contexte climatique et économique actuel.
------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------	-----------------------------------------------------------

2. Mobilité durable

La mobilité durable est une thématique importante pour l'Université Bishop's qui travaille de façon proactive avec les parties prenantes de la région pour constamment améliorer les services et infrastructures. En effet, la réduction des gaz à effet de serre de catégories 1, 2 et 3 fait partie des orientations 1, 2 et 4 de notre *Plan de développement durable 2020-2024*¹ qui s'articulent comme suit :

- Orientation 1 : Augmenter la durabilité des activités opérationnelles de l'Université Bishop's
 - o Objectif 1.2: Réduire le nombre de voitures se rendant au campus
 - o Objectif 1.3 : Devenir carboneutre au plus tard en 2030
- Orientation 2: Engager la communauté de l'Université Bishop's dans une transition durable
 - o Objectif 2.1: Sensibiliser la communauté et inciter à l'action.
- Orientation 4 : promouvoir le bien-être de notre communauté par l'entremise d'initiatives de développement durable.
 - o Objectif 4.2: Favoriser les mesures augmentant l'équité, la diversité et l'inclusion.

En 2021, le Bureau de développement durable de Bishop's en collaboration avec le *Centre de mobilité durable de Sherbrooke* (CMDS) a réalisé une étude origine-destination, dont l'objectif était de documenter les habitudes de transport de la communauté. Les résultats peuvent être trouvés en ligne sur notre [page web dédiée au transport durable](#). Cette étude (2021) démontre qu'avant les campagnes menées sur le campus pour augmenter la culture cycliste, environ 10 % de la population de Bishop's se déplaçaient en vélo l'été et 3 % en hiver. Elle démontre aussi qu'environ 26 % marchait pour ses déplacements en été et 31 % en hiver. Les résultats nous démontrent aussi qu'entre 15 et 17 % de la population prenait le transport en commun.

Une autre étude réalisée au printemps 2024 par des étudiant.e.s dans le cadre d'un cours de statistique nous parlait plutôt d'environ 45 % des étudiant.e.s qui accéderaient au campus à pied, 36 % en bus et 8 % en vélo. Ce questionnaire avait été validé par la STS afin d'inclure des questions sur une éventuelle passe de bus universelle.

Bien que ces deux études comportent des marges d'erreur, il est important de noter que la population de l'Université Bishop's utilise des modes de transport actifs et collectifs et est proactive dans le développement des services auprès de la communauté.

¹ Plan de développement durable 2020-2024 https://www.ubishops.ca/wp-content/uploads/SD_Plan_short.pdf

2.1 Transport collectif

La communauté se positionne en faveur du développement des services de transport en commun rapides, efficaces, fiables, et bien desservis en termes de trajets, d'horaires et de fréquence.

La communauté de Bishop's, comporte une proportion importante d'étudiant.e.s unilingues anglophones de première année qui n'ont pas encore eu l'opportunité d'apprendre ou de parfaire le français. Cette barrière linguistique a été nommée par certain.e.s étudiant.e.s comme un frein à l'utilisation des services de la STS. L'affichage du nom des arrêts dans les bus, ainsi que les discussions avec les chauffeur.e.s pouvant en être affectés. Les coûts représentent également un frein pour les étudiant.e.s. En ce sens, l'Université et la STS sont en discussion et travaillent de pair pour trouver des solutions.

La sécurité des arrêts d'autobus a aussi suscité des questionnements au cours des dernières années. En effet, plusieurs arrêts sont situés en bord de la route 143 très passante, sont peu visibles de loin, ne sont pas accessibles pour des personnes à mobilité réduite et ne comportent pas de bancs. Un document a été remis à la STS en ce sens en 2023 où chaque arrêt a été pris en photo par des stagiaires en environnement de l'Université Bishop's.

La présence d'infrastructures et de services fiables, constants et qui répondent au besoin de la communauté est en effet la première étape pour ensuite inciter la communauté à emboîter le pas de la transition.

2.2 Transport actif

Avec la création du *Campus Master Plan 2012* (Plan directeur 2012) de l'Université (mis à jour en 2019)², l'accès au campus par piétons et cyclistes est au premier plan :

A Walking Campus

Bishop's should be a walking campus – an all-weather, all season, pedestrian-friendly campus. Pedestrian paths should be everywhere, forming a network of outdoor spaces, all deliberately defined by landscape. Pedestrian paths should not pass through parking lots, or other spaces dedicated to cars.

Buildings and landscapes, both within the University and in the region beyond, should be connected in multiple ways. This multiplicity of connections will offer a rich range of choices when navigating the campus, especially important on a campus with as varied a climate as at Bishop's University. Fast and slow, in the sun or in shade: the campus should be beautiful and a pleasure to use in all seasons.

Bike and walking paths should be developed around the campus perimeter, along both rivers, into the woods and through the fields. Connected to existing hiking and biking networks beyond Bishop's University, these paths could better connect the campus to the region, for the mutual benefit of both.

Paths between Lennoxville and the campus should be improved, and a new pedestrian bridge should be considered.

(p. 12 Bishop's University Master Plan November 2019)

[Traduction libre]

Un campus piétonnier

Bishop's devrait être un campus piétonnier - un campus praticable peu importe la météo, la saison et favorable aux piétons. Les chemins piétonniers doivent être étendus à la grandeur du campus, formant un

² <https://www.ubishops.ca/about-bu/discover-the-bishops-university-campus/campus-master-plan/>

réseau d'espaces extérieurs, tous délibérément définis par le paysage. Les chemins piétonniers ne doivent pas traverser des stationnements ou d'autres espaces réservés aux voitures.

Les bâtiments et les paysages, tant à l'intérieur de l'Université que dans la région, doivent être reliés de multiples façons. Cette multiplicité de connexions offrira un large éventail de choix lors de la navigation sur le campus, ce qui est particulièrement important sur un campus au climat aussi varié que celui de Bishop's. Rapide et lent, au soleil ou à l'ombre : le campus doit être beau et agréable à utiliser en toute saison.

Des pistes cyclables et des sentiers pédestres devraient être développés autour du périmètre du campus, le long des deux rivières, dans les bois et à travers les champs. Connectés aux réseaux de randonnées et de l'Université Bishop's, ces sentiers pourraient mieux relier le campus à la région, pour le bénéfice mutuel des deux parties.

Les sentiers entre Lennoxville et le campus devraient être améliorés et un nouveau pont pour piétons devrait être envisagé.

Introduction

Les pistes cyclables jouent un rôle crucial dans les villes modernes en contribuant de manière significative à l'environnement, à la santé publique, et à la mobilité urbaine. Voici les principaux aspects de leur importance :

Impact environnemental

Réduction des émissions de gaz à effet de serre : L'usage du vélo comme moyen de transport réduit la dépendance aux véhicules motorisés, diminuant ainsi les émissions de CO₂ et d'autres polluants atmosphériques. En encourageant l'usage du vélo, les villes peuvent contribuer à la lutte contre les changements climatiques.

Réduction de la pollution sonore : Contrairement aux véhicules motorisés, les vélos ne génèrent pas de bruit, contribuant ainsi à un environnement urbain plus calme et plus agréable.

Diminution de l'empreinte écologique : Les infrastructures pour les vélos, comme les pistes cyclables, requièrent moins d'espace que celles pour les voitures. Elles contribuent à un usage plus efficace de l'espace urbain, limitant l'étalement urbain et la consommation d'espaces verts.

Amélioration de la santé publique

Activité physique régulière : L'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens favorise une activité physique régulière, contribuant à la prévention de maladies liées à la sédentarité, comme l'obésité, les maladies cardiovasculaires, et le diabète.

Réduction du stress : Le vélo est souvent perçu comme un moyen de transport moins stressant que la voiture, notamment en raison de la fluidité des déplacements et de l'absence de problèmes comme les embouteillages ou le stationnement. Cela peut avoir un impact positif sur la santé mentale des citoyens.

Amélioration de la qualité de l'air : En réduisant la pollution générée par les véhicules à moteur, le recours aux vélos améliore la qualité de l'air dans les villes, ce qui réduit les maladies respiratoires et cardiaques.

Mobilité urbaine et fluidité des déplacements

Réduction de la congestion urbaine: Les vélos occupent moins d'espace sur la route que les voitures, et un réseau de pistes cyclables bien conçu permet de désengorger le trafic, notamment dans les zones à forte densité.

Accès rapide et flexible : Le vélo permet des déplacements rapides sur de courtes et moyennes distances, en particulier dans les zones urbaines denses où les voitures peuvent être ralenties par les embouteillages. Il offre également une grande flexibilité, permettant de rejoindre des destinations peu accessibles en voiture ou en transport en commun.

Favoriser le transport multimodal : Les pistes cyclables peuvent être intégrées aux autres formes de transport urbain, comme les transports en commun (bus, métro, trains). Les vélos peuvent servir de complément aux trajets en transport public, facilitant la mobilité et réduisant la dépendance à la voiture privée.

Inclusivité et accessibilité

Transport économique : Le vélo est un moyen de transport peu coûteux, accessible à une large partie de la population. Il permet aux personnes à revenus limités de se déplacer sans dépendre des coûts liés à la voiture ou aux transports en commun.

Mobilité pour tous : Un réseau de pistes cyclables bien conçu est inclusif et accessible à différents groupes, y compris les personnes âgées, les enfants, et les personnes à mobilité réduite qui utilisent des vélos adaptés.

Revitalisation des quartiers urbains

Attractivité économique : Les quartiers bien desservis par des pistes cyclables deviennent souvent plus attractifs pour les commerces locaux, les restaurants et les entreprises. Les cyclistes étant plus enclins à s'arrêter spontanément, cela peut augmenter la fréquentation des commerces de proximité.

Amélioration de la qualité de vie : La présence de pistes cyclables contribue à rendre les villes plus conviviales et agréables à vivre. Elles favorisent la création de liens sociaux et permettent aux habitants de profiter de leur environnement urbain de manière plus détendue et sécurisée.

Pour conclure, les pistes cyclables sont un élément clé des villes modernes, offrant des avantages multiples en termes d'environnement, de santé publique, et de mobilité urbaine. En intégrant des infrastructures cyclables dans leurs plans d'aménagement, les villes peuvent devenir plus durables, plus accessibles, et plus agréables à vivre. Elles contribuent ainsi à répondre aux défis contemporains, tels que la lutte contre le changement climatique, l'amélioration de la qualité de vie, et la promotion d'une mobilité respectueuse de l'environnement.

Historique des pistes cyclables à Lennoxville

Lennoxville a connu des développements modestes mais significatifs en matière de pistes cyclables, s'inscrivant dans une volonté générale de promouvoir des moyens de transport durables et d'améliorer la qualité de vie des résident.e.s. Dans les années 1980 et 1990, le mouvement pour la mobilité cyclable prend de l'ampleur dans plusieurs villes québécoises, y compris à Sherbrooke. Lennoxville, bien que plus

petite, bénéficie indirectement de cette tendance. À cette époque, les premières voies réservées aux cyclistes sont créées à proximité des artères principales et des parcs. Cependant, l'implantation reste limitée et les infrastructures cyclables à Lennoxville ne sont pas encore une priorité pour les décideurs locaux.

En 2002, Lennoxville fusionne avec la ville de Sherbrooke. Cette intégration joue un rôle clé dans l'essor du réseau de pistes cyclables, puisque Sherbrooke investit dans la mobilité durable et le développement des infrastructures cyclables pour l'ensemble de ses arrondissements, y compris Lennoxville.

Après la fusion, Sherbrooke adopte un plan de développement durable qui inclut l'expansion et la modernisation des pistes cyclables dans tous ses quartiers, avec pour objectif d'encourager l'utilisation du vélo comme mode de transport quotidien. Lennoxville commence alors à voir l'apparition de pistes connectées aux autres quartiers, facilitant les déplacements vers les zones urbaines plus denses.

Entre 2015-2020, Sherbrooke adopte une vision à long terme pour devenir une ville plus cyclable. Des efforts sont faits pour sécuriser les pistes et améliorer leur signalisation. Des pistes protégées sont aménagées dans certaines sections de Lennoxville, garantissant une sécurité accrue pour les cyclistes.

En 2020, Sherbrooke présente un nouveau plan directeur pour son réseau cyclable, avec des projets spécifiques pour Lennoxville. Ce plan comprend l'ajout de nouvelles pistes et la modernisation des anciennes pour répondre aux besoins croissants en matière de mobilité durable. L'objectif est de faire de Sherbrooke une ville où le vélo est un mode de transport privilégié, y compris pour les résident.e.s de Lennoxville.

Ces récentes initiatives mettent l'accent sur l'importance de rendre les pistes cyclables accessibles à toutes les catégories d'usagers, en incluant des mesures pour améliorer la sécurité des cyclistes (ajout de pistes séparées des routes) et favoriser les déplacements actifs, en particulier pour les jeunes et les familles.

Défis et perspectives

Bien que le réseau cyclable de Lennoxville se soit considérablement amélioré, certains défis persistent, notamment le manque de pistes cyclables dans certains secteurs et la nécessité de mieux connecter les pistes existantes.

Nous voulons, par ce mémoire, promouvoir l'ajout de nouvelles pistes reliant Lennoxville au centre-ville de Sherbrooke et à des zones rurales voisines, permettant de stimuler le cyclotourisme et d'encourager davantage de résident.e.s à utiliser le vélo comme moyen de transport quotidien.

Des pistes cyclable qui relie clairement les centres villes favoriseraient les interactions entre les communautés de Lennoxville et Sherbrooke, en rapprochant nos étudiant.e.s à la collectivité à Sherbrooke et faciliteraient les échanges culturels et sociaux. Le manque de connectivité des tronçons orphelins de pistes dans l'arrondissement de Lennoxville même, et avec les pistes qui relie la ville de Sherbrooke en aucune manière ne favorise le transport actif. Cependant, une piste cyclable bien conçue entre ces deux centres-villes facilite les déplacements quotidiens tout en répondant à des enjeux de mobilité urbaine et de qualité de vie.

L'aménagement d'un espace dédié sur le pont situé en avant de l'Université Bishop's sur la rue College, que ce soit pour les cyclistes ou les piétons, pourrait offrir plusieurs avantages :

Un espace réservé garantirait une séparation claire entre les voitures, les cyclistes et les piétons, réduisant ainsi les risques d'accidents, surtout sur une structure aussi fréquentée que ce pont.

Avec une voie spécifique pour les cyclistes et les piétons, le transport actif, tel que la marche et le vélo, serait encouragé. Cela inciterait plus de personnes à utiliser des moyens de transport plus durables et sains pour se déplacer entre Lennoxville et Sherbrooke.

En consacrant un espace distinct pour les cyclistes et les piétons, on évite les conflits potentiels avec les véhicules motorisés, ce qui contribue à une meilleure circulation et à un partage plus harmonieux de l'espace.

Cet espace serait particulièrement utile pour les étudiant.e.s de Bishop's, qui sont nombreux à se déplacer à pied ou à vélo. Cela améliorerait la connectivité entre le campus et les environs.

En favorisant les déplacements actifs et sécuritaires, cet aménagement contribuerait au bien-être général des résident.e.s et des étudiant.e.s, tout en participant à la réduction de l'empreinte carbone locale.

Relier la Route verte entre le campus de l'Université Bishop's et le centre de Lennoxville offrirait de nombreux avantages pour les résident.e.s, étudiante.e.s et visiteurs. Voici quelques bénéfices potentiels :

- Amélioration de la connectivité : Cette liaison offrirait un chemin sécurisé et direct pour les cyclistes et les piétons entre le campus et Lennoxville. Cela favoriserait les déplacements sans voiture et encouragerait davantage l'utilisation de la Route verte.
- Renforcement du transport actif : En facilitant l'accès à la Route verte, ce lien inciterait plus de gens à utiliser le vélo ou à marcher, surtout pour les courts trajets entre le campus et le centre-ville de Lennoxville.
- Sécurité accrue : Relier ces deux sections de la Route verte par une voie sécurisée garantirait un espace dédié aux étudiant.e.s cyclistes et piétons, réduisant les risques de conflits avec les véhicules motorisés.
- Attractivité touristique : La Route verte est une infrastructure importante pour le cyclotourisme. Cette liaison pourrait attirer des visiteurs de plus à explorer la région, à découvrir le campus de Bishop's et le village de Lennoxville, générant ainsi des retombées économiques locales.
- Favoriser les activités de plein air : Une meilleure connectivité encouragerait les résident.e.s et étudiant.e.s à profiter des activités de plein air, en les incitant à parcourir la région à vélo ou à pied.
- Réduction de l'empreinte carbone : En reliant ces deux points, cela réduirait la nécessité de faire de courts trajets en voiture, contribuant ainsi à la diminution des émissions de gaz à effet de serre.
- En créant un lien entre le campus et Lennoxville via la Route verte, la région bénéficierait d'une meilleure mobilité, de plus de sécurité, et d'une promotion accrue du transport durable et actif.

Ce type d'infrastructure serait une avancée pour encourager des modes de vie plus durables et pour améliorer l'intégration de l'Université dans son environnement urbain.

Comparaison : Victoriaville

Victoriaville, une ville de taille similaire à Lennoxville, a fait d'importants efforts pour développer un réseau cyclable urbain et utilitaire. La ville dispose de plusieurs dizaines de kilomètres de pistes et bandes cyclables bien connectées aux zones résidentielles et commerciales. Victoriaville s'est positionnée comme un modèle de ville cyclable au Québec, avec un réseau qui met l'accent autant sur la mobilité utilitaire que récréative.

L'aménagement des pistes cyclables est sécurisé et séparé du trafic automobile dans plusieurs zones clés de la ville. Victoriaville surpasse Lennoxville en termes de réseau cyclable utilitaire et de connectivité interne, ce qui favorise une plus grande utilisation du vélo au quotidien. Cependant, Lennoxville bénéficie d'un cadre plus naturel pour les pistes récréatives et de sa proximité avec Sherbrooke.

Pistes cyclables séparées et protégées

Les pistes cyclables séparées du trafic automobile sont largement considérées comme l'une des innovations les plus efficaces pour améliorer la sécurité des cyclistes. Ces pistes sont souvent protégées par des barrières physiques, comme des bordures, des haies ou des séparateurs en béton.

Copenhague, au Danemark, est célèbre pour ses pistes cyclables protégées, où les vélos circulent sur des voies dédiées, séparées non seulement des voitures, mais aussi des piétons. Cela réduit les risques d'accidents et encourage les cyclistes de tous âges à utiliser le vélo.

Cette approche a été adoptée dans certaines rues de Sherbrooke et nous encourageons la Ville de Sherbrooke de reproduire cette stratégie dans les rues de Lennoxville.

L'impact de cette approche est une augmentation de l'utilisation du vélo grâce à un sentiment accru de sécurité et de confort pour les cyclistes.

Réseaux cyclables intégrés

Un réseau cyclable bien intégré permet aux cyclistes de se déplacer facilement d'un point à un autre sans avoir à quitter les pistes réservées. La connectivité des pistes cyclables avec les transports en commun et les infrastructures urbaines est cruciale pour faciliter l'utilisation du vélo au quotidien.

La ville de Bogotá, en Colombie, a mis en place un vaste réseau de « Ciclovía » des pistes cyclables temporaires et permanentes qui s'intègrent à d'autres formes de transport, comme les bus et les trains. Chaque dimanche, certaines routes principales sont fermées aux voitures pour donner la priorité aux cyclistes et aux piétons.

L'impact de cette initiative créera une forte augmentation de l'utilisation des vélos, en particulier pour les trajets intermodaux (vélo + transports en commun), et un encouragement aux déplacements actifs.

Réseaux cyclables interconnectés régionaux

Le développement de réseaux cyclables interconnectés à l'échelle régionale permet de relier les villes entre elles et d'encourager le cyclotourisme tout en facilitant les déplacements à vélo entre les régions.

La Route Verte est l'un des plus vastes réseaux cyclables en Amérique du Nord, s'étendant sur plus de 5 300 kilomètres. Il relie des villes, des villages et des régions rurales à travers la province, favorisant le cyclotourisme tout en offrant une infrastructure cyclable de qualité.

L'impact de cette stratégie est l'augmentation des déplacements à vélo sur de longues distances, le développement du tourisme durable et la promotion de la santé publique par l'activité physique.

Ces meilleures pratiques et innovations dans la conception et la gestion des pistes cyclables montrent comment rendre le cyclisme plus sûr, plus attrayant et plus pratique. En s'inspirant de ces exemples, Lennoxville pourraient améliorer son propre réseau cyclable pour répondre aux besoins de mobilité durable de ses citoyens et attirer davantage de cyclistes.

L'Université Bishop's s'implique activement dans le développement d'une culture cycliste auprès de sa communauté immédiate ainsi que dans toute la ville de Sherbrooke. Un documentaire a d'ailleurs été produit l'an dernier à ce sujet avec la collaboration du Cégep de Sherbrooke et de l'Université de Sherbrooke dans le cadre d'un projet PRESE. Le travail des étudiant.e.s de nos trois établissements peut-être trouvé [en ligne](#) sur le site du PRESE.

Étant un établissement certifié *VéloSympathique*, l'accès et l'entretien des pistes cyclables est une priorité pour la communauté de Bishop's. Nous avons la chance d'avoir notamment la Route Verte qui traverse le campus et notre communauté l'utilise beaucoup. Toutefois, celle-ci n'est pas déneigée en hiver et cela représente un frein pour de nombreux cyclistes. Plusieurs étudiant.e.s du Cégep de Champlain empruntent aussi la piste entre le golf et le campus pour se déplacer entre leur résidence et leurs salles de classes, été comme hiver.

L'Université Bishop's accueille chaleureusement l'implantation des nouvelles bandes cyclables unidirectionnelles sur la route 143 entre Wellington Sud et l'entrée du centre-ville de Lennoxville. Toutefois cette piste n'est pas connectée, ni au centre-ville de Sherbrooke, ni au centre-ville de Lennoxville. Afin de favoriser l'utilisation du réseau cyclable, il est primordial d'augmenter la connectivité des tracés. Il serait aussi prioritaire de revoir la vitesse permise pour les voitures et les camions empruntant la route 143, puisqu'une section est encore à 70-80 km/h et que plusieurs personnes choisissent de ne pas emprunter cette voie pour cette raison.

3. Environnement et adaptation aux changements climatiques

Plusieurs projets de recherche sont menés à l'Université Bishop's sur la thématique de l'environnement et des changements climatiques.

La protection des milieux naturels est également une des valeurs clés de l'Université Bishop's. L'Université est située sur un terrain d'environ 550 acres comportant des secteurs boisés importants et une importante partie en forêt et elle est aussi co-proprétaire du Parc Écoforestier de Johnville. Nous avons un comité d'experts dénommé le *Tree Care and Biodiversity working group* qui discutent des enjeux relatifs aux arbres et à la conservation de la biodiversité sur le campus de l'Université.

Boisé Ascot Lennox

Il a été porté à notre attention qu'un groupe de citoyens tentent actuellement de protéger le boisé Ascot-Lennox. Nous sommes en faveur de la protection de cet espace vert de taille importante, qui fait office

d'habitat pour de nombreuses espèces et rend de nombreux services écosystémiques à la communauté. Filtration de l'eau et de l'air, habitats pour la faune et la flore, régulation des températures (réduction des îlots de chaleur), espace vert de proximité pour la communauté, nombreux sont les bienfaits d'une forêt urbaine et la Ville de Sherbrooke gagnerait à conserver cet espace hors de portée des développeurs.

Aménagement pour terrains inondables

Quelques terrains de l'Université Bishop's sont zonés inondables. Avec les changements climatiques et l'augmentation des précipitations, il serait intéressant d'augmenter la création d'aménagements favorisant la gestion des eaux pluviales (jardins de pluie, bassins de rétention d'eau, filtration des eaux de stationnements, etc.). Des subventions pour aider à la réalisation des travaux seraient les bienvenues pour créer de tels aménagements qui bénéficieraient à la protection des cours d'eau locaux et à la santé et sécurité de tous.

ANNEXE- OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'UNIVERSITÉ BISHOP'S 2020-2024

ORIENTATION 1: Operate Bishop's University in an increasingly ecological and responsible manner

OBJECTIVE 1.1: Reduce the quantity of waste going to the landfill

OBJECTIVE 1.2: Reduce the number of cars on campus

OBJECTIVE 1.3: Become carbon neutral by 2050 at the very latest

OBJECTIVE 1.4: Use our financial power in a responsible manner

OBJECTIVE 1.5: Find ways to innovate

ORIENTATION 2: Engage the Bishop's Community in improving our sustainable performance

OBJECTIVE 2.1: Create awareness to incite action

OBJECTIVE 2.2: Support grassroots projects

ORIENTATION 3: Instill curiosity about sustainable development through academia and research

OBJECTIVE 3.1: Make visible what is invisible

OBJECTIVE 3.2: Increase sustainability literacy

OBJECTIVE 3.3: Increase sustainable development in research

ORIENTATION 4 : Promote the wellbeing of our community through sustainable development initiatives

OBJECTIVE 4.1: Increase food security

OBJECTIVE 4.2: Support diversity, equity and affordability

L'Université de Sherbrooke, un partenaire important pour le développement de Sherbrooke

Mémoire de l'UdeS sur les orientations stratégiques du plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke

L'Université de Sherbrooke contribue de façon significative au développement social et économique de la Ville de Sherbrooke. Les retombées économiques des activités d'enseignement et de recherche pour le grand Sherbrooke dépassent 1.1 milliard de dollars par année. Son positionnement à titre de grande université de recherche reconnue pour l'originalité de ses programmes et engagée dans ses communautés pour former des citoyennes et citoyens responsables lui permet d'attirer quelque 32 000 personnes étudiantes, dont 26 000 sur ses campus de Sherbrooke et 8 300 employés chercheurs, chercheuses et professionnels de partout sur la planète qui contribuent à la vitalité de Sherbrooke, plus de 7000 y travaillant ici.

L'Université de Sherbrooke est un partenaire stratégique de la Ville de Sherbrooke par ses projets de développements institutionnels ayant des retombées bénéfiques pour la Ville à de multiples niveaux. L'Université collabore avec la Ville sur de nombreux enjeux de société, notamment l'offre de logements à prix abordables, l'importance du transport en commun et le développement d'infrastructures favorisant le transport actif. Elle est également engagée dans plusieurs projets conjoints, par exemple l'offre des installations sportives, le développement du milieu des arts et de la culture et la préservation de nos milieux naturels, notamment, avec la création de la Réserve naturelle universitaire du Parc du Mont-Bellevue. D'ailleurs, la reconnaissance mondiale de l'Université de Sherbrooke en matière de développement durable, autant par son classement au sommet du podium de STARS que son rang de 1^{re} université au Canada en développement durable selon Green Metrics, fait rayonner la région de Sherbrooke et fait bénéficier la Ville de retombées indéniables.

Le développement d'un plan d'urbanisme par la Ville de Sherbrooke représente une occasion importante d'arrimer les orientations stratégiques de la Ville et celles de l'Université de Sherbrooke pour le développement de l'ensemble du Campus principal et le Campus de la santé.

En juin 2024, l'Université a adopté son Plan directeur d'aménagement du Campus principal. Ce plan propose une vision à long terme du développement du Campus qui favorise des concepts novateurs et durables en aménagement et qui crée des milieux de vie inclusifs favorisant les échanges dynamiques et le transfert du savoir de la communauté. Le plan se décline en sept principes directeurs, dont plusieurs qui chevauchent avec les orientations stratégiques du futur plan d'urbanisme de la Ville (voir l'annexe A). Le plan vise entre autres à :

- ✓ Intégrer le secteur du Parc Innovation-ACELP (*secteur ouest*), les terrains anciennement appartenant aux Missionnaires de Mariannahill (*secteur sud*) au Campus principal (*secteur est*) tout en s'assurant de leur complémentarité (voir la carte du campus dans l'annexe B);
- ✓ Créer des lieux dynamiques qui favorisent l'innovation ainsi que l'appropriation de l'espace par la communauté;
- ✓ Maintenir et bonifier l'ouverture du Campus à la communauté élargie;

- ✓ Favoriser une planification des aménagements axés sur une mobilité durable sécuritaire, efficace, pérenne et équitable mettant de l'avant l'échelle humaine;
- ✓ Mettre en valeur les milieux naturels et privilégier une approche paysagère qui intègre les concepts d'infrastructure verte.

Afin de répondre aux priorités identifiées par la Ville dans le cadre de son futur plan d'urbanisme et de favoriser le maillage des objectifs communs de l'Université et de la Ville, l'Université propose les recommandations suivantes.

Pour créer des milieux de vie répondant aux besoins des communautés, l'UdeS recommande à la Ville de :

- Mettre en place une table permanente de collaboration avec l'Université de Sherbrooke afin de faciliter le développement du Campus principal pour que les objectifs du plan directeur d'aménagement du Campus et du plan d'urbanisme avancent de façon efficace et synchronisée, autant pour le développement de nouvelles infrastructures que pour le maintien des infrastructures existantes, dans une perspective de développement durable. Cette table servira également à faire avancer les priorités en lien avec le développement du Campus de la Santé, notamment les besoins en mobilité et en matière de sécurité (voir Annexe C).
- Étant donné la complémentarité entre les plans directeurs d'aménagement des campus (principal et de la santé) et les priorités de la Ville, simplifier les processus d'approbation pour des projets prioritaires de l'Université qui ont été discutés à la table permanente (Ex. : zonage, signalisation, services municipaux, etc.).

Pour stimuler une plus grande offre de logements afin de répondre à une diversité de besoins, l'UdeS recommande à la Ville de :

- Prioriser la réalisation de projets de **résidences** et logements étudiants à prix abordables. Les besoins des personnes étudiantes en matière de logement sont uniques et complexes. Les résidences étudiantes contribuent à la réussite scolaire par les services offerts et les synergies avec les campus. Le Plan directeur d'aménagement de l'Université de Sherbrooke du Campus principal vise donc à répondre en partie aux besoins de logement de cette population à court, moyen et long terme par la rénovation de résidences étudiantes existantes et la construction de nouvelles résidences. La réalisation de cette vision nécessitera une étroite collaboration avec la Ville pour le développement du parc immobilier de l'Université.

Pour assurer la localisation stratégique des activités économiques contribuant à la vitalité des milieux de vie par la mixité des usages lorsqu'ils sont compatibles, l'UdeS recommande à la Ville de :

- Reconnaître que les personnes étudiantes habitent l'ensemble du territoire de la Ville de Sherbrooke, ce qui implique que les besoins étudiants en termes d'accès aux services, au transport en commun, au réseau de mobilité actif et aux logements à Sherbrooke doivent être pris en considération dans les consultations et les stratégies d'urbanisme déployées sur l'ensemble du territoire et non pas uniquement à proximité des campus.

Pour promouvoir une densification qui tient compte de l'échelle des milieux afin de contrer la perte des milieux naturels, l'UdeS recommande à la Ville de :

- Subventionner le développement des services municipaux (aqueducs, égouts, etc.) dans le Parc Innovation-ACELP (secteur ouest) afin de permettre à l'Université de densifier ce secteur du Campus principal tout en préservant les milieux naturels voisins. Le développement de ce secteur permettra à l'Université de Sherbrooke de protéger et mettre en valeur les milieux naturels du Campus tout en répondant aux besoins évolutifs en matière de recherche, d'éducation et de service à la population.

Pour favoriser les transports collectifs et actifs plus sécuritaires et accessibles intégrés aux milieux de vie, l'UdeS recommande à la ville de :

- Élargir son offre de transport en commun.
- Favoriser les ententes de stationnement incitatif pour la population universitaire afin de favoriser l'utilisation du transport en commun.
- Soutenir les activités d'aménagement du Campus principal qui vise à transformer ce dernier en milieu piétonnier sécuritaire, notamment la transformation du Chemin de Sainte-Catherine en boulevard urbain et l'adaptation de l'offre de services de la STS sur le Campus principal.
- Soutenir les modifications nécessaires afin de favoriser la mobilité sur le Campus de la Santé.

Pour développer une communauté résiliente capable de mieux s'adapter aux changements climatiques par la préservation des milieux naturels, le verdissement, la protection de l'eau ainsi que les pratiques urbanistiques et architecturales durables, l'Université recommande à la Ville de :

- Tirer plein profit des collaborations existantes entre la Ville et l'Université. Le Laboratoire interdisciplinaire en innovation municipale (LIIM) permet à l'Université d'entreprendre des projets de recherche pratique pour s'attaquer, entre autres, aux enjeux spécifiques de la Ville en matière d'environnement et de la gestion de l'eau. Le Programme de suivi de l'intégrité écologique (PSIÉ) du Parc du Mont-Bellevue et les bioblitz menés par la Ville contribuent à protéger les milieux naturels et assurer un développement harmonieux du territoire.
- Tirer profit des programmes et de l'expérience concrète de l'Université de Sherbrooke en matière de développement durable. Le Centre universitaire de formation en environnement offre de la formation et des ressources sur la préservation des milieux naturels, la protection de l'eau et l'adaptation aux changements climatiques.

L'Université de Sherbrooke remercie la Ville de Sherbrooke de l'occasion de participer à la consultation pour le futur plan d'urbanisme. Cette démarche marque un moment important pour définir l'avenir de la ville. Nous sommes convaincus que le développement de la ville passe par des processus collaboratifs qui favorisent l'innovation, qui accélèrent la réalisation de projets porteurs et qui sont axés sur les solutions concrètes aux enjeux de la population. L'Université demeure un partenaire clé dans le développement social et économique de Sherbrooke.

Annexe A : Les principes directeurs du Plan d'aménagement du Campus principal

3.2 PRINCIPES DIRECTEURS

Ces sept (7) principes serviront de guide dans l'élaboration du plan directeur d'aménagement afin d'assurer qu'il réponde aux attentes de l'Université, de ses utilisateurs et des visiteurs qui fréquentent le site. Il s'agira de critères d'évaluation auxquels toute future intervention devra se soumettre et servira aux administrateurs d'outil d'aide à la décision afin d'orienter les décisions lorsque des opportunités se présenteront.

Les sept principes sont :

01 Unifier les deux secteurs du campus tout en s'assurant de leur complémentarité

Créer des deux secteurs actuels un seul et même campus en optimisant le cadre bâti et la mise en commun des espaces lorsque possible.

02 Faire transparaître l'engagement, l'innovation et l'excellence, valeurs intégrales à l'identité de l'Université, par le biais d'aménagements innovants ou d'installations culturelles ou artistiques

Valoriser l'enseignement, la recherche de tout genre et les autres aires d'interventions de l'Université par le biais d'aménagements innovants ou d'installations culturelles ou artistiques qui mettent en valeur l'engagement, l'innovation et l'excellence de sa communauté.

03 Favoriser une planification et des aménagements axés sur une mobilité durable, sécuritaire, efficace, pérenne et équitable mettant de l'avant l'échelle humaine

Mettre l'accent sur la mobilité durable et sur l'aménagement à l'échelle humaine tout en promouvant un changement de culture auprès

04 Mettre en valeur les milieux naturels et privilégier une approche paysagère qui intègre les concepts d'infrastructure verte

Mettre en valeur les milieux naturels en fonction de leur capacité d'accueil et intégrer les principes d'infrastructure verte dans la planification des interventions paysagères, tant au niveau du verdissement des bâtiments, des espaces publics et des corridors de déplacement qu'au niveau de la gestion des eaux pluviales afin de contribuer à créer un environnement sain pour la communauté et à favoriser la biodiversité sur le campus.

05 Créer des lieux dynamiques qui favorisent l'innovation ainsi que l'appropriation de l'espace par la communauté

Prévoir des lieux communs et ouverts à tous, intérieurs et extérieurs, qui favorisent l'échange informel et la collision des idées des différents membres de la communauté et qui

06 Miser sur une planification durable appuyée sur des analyses qui tiennent compte du cycle de vie des projets

Assurer la faisabilité et la rentabilité à long terme des interventions pour l'Université en s'appuyant sur des données et des analyses réalistes à l'échelle du cycle de vie complet des projets et non sur la rentabilité à court terme.

07 Maintenir et bonifier l'ouverture du campus à la communauté élargie

Accroître les occasions d'interactions avec la communauté externe en misant sur l'offre sportive et culturelle d'attrait régional et en améliorant le maillage du campus avec les quartiers environnants et avec la communauté Sherbrookoise.

Annexe B : Un plan des trois secteurs du Campus principal



Annexe C : Un plan du Campus de la Santé



Mémoire de l'UTILE sur le projet de Plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke

Septembre 2024

Présenté à la Ville de Sherbrooke

Unité de travail pour l'implantation
de logement étudiant (UTILE)

utile.org
Montréal



À propos de l'UTILE

L'UTILE est un propriétaire à but non lucratif qui conçoit, construit et gère de manière responsable des logements durables adaptés aux besoins de la population étudiante au Québec.

Contact

Pour toute question en lien avec le présent mémoire, veuillez contacter Gabriel Cotte, conseiller aux affaires municipales de l'UTILE, à l'adresse gabriel.cotte@utile.org.

Commentaires généraux

La ville de Sherbrooke entreprend une démarche structurante pour son développement territorial en adoptant son premier plan d'urbanisme. Ce document de planification définira les grandes orientations de la Ville en matière d'urbanisme et garantira ainsi la cohérence des décisions futures, qu'il s'agisse de règlements, de programmes ou de politiques. Entre autres, ce plan permettra d'établir des orientations et des leviers pour le développement du logement à but non lucratif. Sur ce dernier point, le mémoire de l'UTILE propose des stratégies visant à maximiser les retombées de ces initiatives.

Les recommandations de l'UTILE se déclinent en trois axes complémentaires, soit :

- 1) Soutenir une diversité de modèles de logements à but non lucratif
- 2) Inclure une orientation propre au logement à but non lucratif
- 3) Utiliser les leviers réglementaires qui réduisent les coûts de développement du logement à but non lucratif

Soutenir une diversité de modèles de logement à but non lucratif

l'UTILE recommande à la Ville de Sherbrooke d'adopter une vision soutenant le développement du logement à but non lucratif, et ce afin d'en optimiser les conditions de développement. Qu'entend-on par « logement à but non lucratif » ? Cette expression désigne toute entreprise d'économie sociale ou organisation parapublique ayant pour objectif de construire, d'acquérir ou de gérer des logements. Cela inclut les OBNL d'habitation, les offices ou sociétés municipales, les coopératives d'habitation, ainsi que toute autre entreprise à but non lucratif œuvrant dans ce secteur.

Cette définition présente l'avantage d'être à la fois large, souple et claire. Elle se concentre sur l'essentiel : fournir des logements à l'abri de la spéculation, de manière durable, sans but lucratif. De cette façon, on évite de s'enliser dans des conceptions de l'abordabilité basées sur les valeurs marchandes des loyers, les taux d'effort des ménages, leurs revenus ou les types de clientèles desservies. D'ailleurs, les programmes subventionnaires de la SHQ et de la SCHL appliquent déjà ces types de critères. Les mobiliser également à l'échelle municipale représente une redondance qui alourdit le processus de développement des projets.

Tant l'administration municipale que les organismes développant ces projets bénéficieraient d'un cadre d'évaluation simplifié. Celui-ci consisterait à assurer la conformité d'un projet au fait d'offrir du logement à but non lucratif afin qu'il puisse bénéficier, par exemple, d'un levier réglementaire facilitant sa réalisation. Il en découlerait un environnement de développement plus fluide et prévisible. Dans la mesure où la Ville de Sherbrooke souhaiterait augmenter l'offre de logements en général, et à but non lucratif en particulier, cela constituerait aussi une solution pour traiter un plus grand nombre de demandes de permis avec les mêmes ressources.

L'adoption d'un tel cadre permettrait également à la Ville de tirer profit d'une diversité de modèles de logements à but non lucratif. Ce spectre inclut bien sûr les coopératives et OBNL d'habitation, développés avec l'aide des groupes de ressources techniques, mais aussi des organismes autodéveloppeurs, tels que l'UTILE. En d'autres termes, cette définition permettra à la Ville de faire preuve d'agilité et de bénéficier de l'apport d'une pluralité d'acteurs à but non lucratif.

Enfin, Sherbrooke accueille une importante population étudiante, souvent confrontée à des moyens financiers limités, mais qui exerce tout de même une pression considérable sur le marché locatif. Cette population ne se qualifie pas pour les logements parapublics ni pour les programmes de soutien gouvernementaux. Les étudiants, par exemple, ne sont pas éligibles au programme de supplément au loyer et ne peuvent accéder aux logements à loyer modique. La diversification des modèles de logements à but non lucratif offrirait des alternatives résidentielles, notamment pour les personnes aux études.

En somme, Sherbrooke se positionnerait de manière avantageuse pour accroître l'offre de logements à l'abri de la spéculation et, en fin de compte, surmonter la crise du logement.

Recommandation

Que la définition « logement à but non lucratif » serve à l'élaboration des orientations, des objectifs et des leviers qui découleront de l'exercice d'élaboration du plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke.

Inclure une orientation propre au logement à but non lucratif

L'UTILE constate que le thème « habitation, milieux de vie et communauté » ne comprend pas d'orientation préliminaire spécifiquement dédiée au développement de logements à but non lucratif. On pourrait toutefois déduire que l'orientation visant à offrir « une plus grande offre de logements pour répondre à une diversité de besoins » inclut implicitement le logement à but non lucratif. Cependant, une telle formulation situe ce type de logement au même niveau que l'offre privée. Or, le logement à but non lucratif permet d'activer des leviers spécifiques, qu'ils soient financiers ou réglementaires, pour favoriser son développement. Le plan d'urbanisme est justement l'outil permettant de garantir la cohérence dans l'utilisation de ces leviers.

Pour atteindre cet objectif, la Ville de Sherbrooke bénéficierait d'une orientation dédiée au logement à but non lucratif, qui permettrait d'établir une suite logique d'objectifs, de moyens de mise en œuvre, et enfin de cibles concrètes.

Ainsi, la Ville de Sherbrooke pourrait, dans ce document de planification, formuler clairement ses intentions, justifiant ainsi l'utilisation des outils à sa disposition pour soutenir le logement à but non lucratif. Ce faisant, elle créerait un environnement favorable à ses développeurs, leur permettant de contribuer à la livraison des unités nécessaires pour surmonter la crise du logement.

Recommandation

Inclure une orientation à la thématique « habitation, milieux de vie et communauté » visant à faciliter le développement d'une diversité de modèles de logement à but non lucratif.

Utiliser les leviers réglementaires qui réduisent les coûts de développement

La Ville de Sherbrooke doit composer avec un cadre financier restreint, qui limite ses investissements dans des projets de logements à but non lucratif. De plus, elle ne peut anticiper la disponibilité des subventions provinciales et fédérales qui seront offertes au cours des prochaines décennies. Ainsi, bien que ces subventions soient des leviers essentiels au développement de plusieurs types de logements à but non lucratif, d'autres solutions méritent également d'être envisagées. En intégrant une orientation propre au développement de logement à but non lucratif, la Ville de Sherbrooke annoncerait son intention de se doter de leviers réglementaires qui réduiront leurs coûts de développement. L'UTILE décline ici quelques leviers que la Ville de Sherbrooke pourrait intégrer à ses pratiques réglementaires.

Zonage différencié

Le zonage différencié, ajouté à la LAU en juin 2024, permet d'établir des zones ayant des normes de remplacement pour toute norme comprise à l'article 113 de la LAU, à l'exception de celles liées à l'usage. Celles-ci viseront nécessairement à augmenter le potentiel constructible d'un terrain au profit du requérant. Pour y avoir accès, celui-ci doit en faire la demande et garantir le caractère social ou abordable de la majorité des logements de son projet pour une durée déterminée, et ce, conformément aux normes que devra préciser le règlement de zonage différencié. Ces normes pourraient toutefois être définies afin d'autoriser uniquement des projets constitués à 100% de logements à but non lucratif.

Quels sont les avantages et les retombées de ce règlement pour les développeurs à but non lucratif? D'abord, contrairement au règlement de zonage incitatif, le règlement de zonage différencié est un règlement normatif. C'est-à-dire que les normes de remplacements indiqués au règlement sont accessibles de plein droit aux demandeurs qui se qualifient aux critères définis dans le règlement en question. Bien utilisé, ce pouvoir pourrait permettre aux développeurs de mener des projets avec plus de prévisibilité en plus d'en faciliter la viabilité grâce aux économies d'échelles qu'offriraient les normes de remplacement. De plus, ce levier favoriserait le positionnement des développeurs à but non lucratif dans l'acquisition de terrain. En effet, si un propriétaire détient un terrain où le règlement de zonage permet, par exemple, de construire 50 logements, mais que le règlement de zonage différencié en permet 100 pour un projet à but non lucratif, le développeur à but non lucratif se présente comme l'acquéreur qui offrira le meilleur prix. Même s'il achète le terrain à une valeur correspondant à un potentiel constructible de 90 logements, il dégage tout de même une plus-value qu'il réinvestit directement dans la réalisation de son projet.

En somme, le développeur pourrait réduire les coûts de développement de son projet, ce qui réduirait la somme nécessaire en subvention gouvernementale pour le viabiliser. Pour la municipalité, cela signifierait une plus petite contribution financière par logement pour un projet, par exemple, réalisé dans le cadre du PHAQ.

Recommandation

Ajouter à l'appareil réglementaire de la Ville de Sherbrooke un règlement de zonage différencié conformément à son orientation sur l'offre résidentielle à but non lucratif.

Zonage incitatif

Le règlement de zonage incitatif constitue un règlement discrétionnaire, qui comprend un passage au Comité consultatif d'urbanisme, une approbation du conseil d'arrondissement ainsi que la conclusion d'une entente entre le demandeur et le conseil municipal. Pourquoi adopter un règlement de zonage incitatif? Le règlement de zonage différencié vise les développeurs à but non lucratif, tandis que le règlement de zonage incitatif vise les développeurs privés. Il permet donc de retirer une contrepartie, qu'elle soit en inclusion de logements, de somme d'argent ou de cession de terrain, en échange de normes de remplacement avantageuses. Autrement dit, il permet de mobiliser le secteur privé dans la réalisation de logements à but non lucratif.

Bien qu'il s'agisse d'un règlement discrétionnaire, celui-ci pourrait tout de même être paramétré pour offrir le plus de prévisibilité possible. D'abord, les arrondissements pourraient inclure non seulement les normes de remplacements, comme mentionné par l'article 145.35.2 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU), mais également les valeurs associées à ces normes. Autrement dit, en plus de mentionner les normes de remplacement incluses dans le règlement, celui-ci pourrait préciser, par exemple, le nombre maximal d'étages en fonction de la prestation attendue. Les promoteurs privés et à but non lucratif seraient donc en meilleure posture pour anticiper les impacts des prestations et des avantages en termes de zonage sur leur projet respectif. De plus, des ententes types pourraient être rédigées et partagées en amont de la réalisation des projets avec les développeurs. Cet encadrement permettrait donc aux promoteurs privés et à but non lucratif d'avancer avec plus de certitude et non par la réalisation d'ententes au cas par cas.

Recommandation

Ajouter à l'appareil réglementaire de la Ville de Sherbrooke un règlement de zonage incitatif conformément à son orientation sur l'offre résidentielle à but non lucratif.

Exemption des frais de permis ou certificats et simplification des processus

Les processus et les tarifs liés aux demandes d'émission de permis demandent beaucoup de ressources monétaires pour le développeur à but non lucratif, qui s'appuie sur peu de liquidité. D'ailleurs, considérant les frais à déboursier pour les études, les frais d'occupation du domaine public ou encore pour la réalisation des infrastructures, une part considérable des sommes avancées par la Ville de Sherbrooke servent, au final, à payer les frais municipaux.

Ensuite, les développeurs et la municipalité gagneraient à avancer dans un processus d'émission de permis prévisible et accéléré. Pour le développeur à but non lucratif, cela signifie d'optimiser les ressources humaines pour livrer davantage d'unités nécessaires pour surmonter la crise du logement. Pour la municipalité, cela signifie d'augmenter la quantité de projets que peut traiter une quantité fixe de ressources humaines. Cette approche semble primordiale pour augmenter l'offre résidentielle de manière générale et de logements à but non lucratif plus précisément sur le territoire de la ville de Sherbrooke.

Recommandations

Exempter les projets de logements à but non lucratif des frais liés à l'émission de permis et de certificats, notamment :

- *Les frais liés à l'étude d'une demande de PPCMOI, de PIIA et de dérogation mineure ;*
- *Les frais d'occupation du domaine public ;*
- *Les garanties monétaires dans le cadre d'une demande de permis, d'une demande de certificat d'autorisation de démolition ou d'un processus dérogatoire.*

Accélérer et simplifier les processus menant à l'émission d'un permis ou d'un certificat dans le cadre de la réalisation d'un projet de logements à but non lucratif, ce qui comprendrait :

- *Un traitement prioritaire des demandes menant à la construction de logements à but non lucratif ;*
- *L'utilisation pour les projets de logements à but non lucratif des leviers d'exemption référendaire prévus à la LAU et à la Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière d'habitation (PL 31) ;*
- *Décharger les projets de logements à but non lucratif des réfections d'infrastructures publiques au moment de leur construction.*

Sommaire des recommandations

- *Que la définition « logement à but non lucratif » serve à l'élaboration des orientations, des objectifs et des leviers qui découleront de l'exercice d'élaboration du plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke.*
- *Inclure une orientation à la thématique « habitation, milieux de vie et communauté » portant sur la facilitation du développement d'une diversité de modèles de logement à but non lucratif.*
- *Ajouter à l'appareil réglementaire de la Ville de Sherbrooke un règlement de zonage différencié conformément à son orientation sur l'offre résidentielle à but non lucratif.*
- *Ajouter à l'appareil réglementaire de la Ville de Sherbrooke un règlement de zonage incitatif conformément à son orientation sur l'offre résidentielle à but non lucratif.*
- *Exempter les projets de logements à but non lucratif des frais liés à l'émission de permis et de certificats.*
- *Accélérer et simplifier les processus menant à l'émission d'un permis ou d'un certificat dans le cadre de la réalisation d'un projet de logements à but non lucratif.*

Mémoire sur la mobilité - consultation 2024 sur le plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke

Rappel

"Vélo Urbain Sherbrooke (VUS)" n'est pas un organisme ou un lobby dûment constitué mais plutôt une communauté d'intérêt réunie autour du vélo utilitaire à Sherbrooke.

Les avis et positions sur les moyens exprimés dans la communauté VUS ne sont pas uniformes et représentent un spectre de visions quant à la place des différents modes de transport et des investissements à réaliser ou non.

Le présent mémoire n'est donc pas une "position officielle" du groupe mais un rappel, par certains membres du groupe, de principes et d'enjeux qui sont régulièrement évoqués dans les échanges de la communauté.

Vision en matière de mobilité active

- Il existe une convergence d'idées dans les échanges, vers un réseau de mobilité cyclable dans la trame urbaine de Sherbrooke qui soit:
 - Complet: les principaux pôles de déplacement devraient être desservis par le réseau, que ce soient des pôles d'emplois, scolaires ou institutionnels.
 - Interrelié: les segments du réseau devraient être reliés et continus, ce qui est essentiel pour maximiser son utilisation par les gens à vélo, à pied ou en quadriporteur. À témoin, de nombreuses infrastructures de qualité amènent les gens aux portes du centre-ville, mais ne permettent pas de le traverser ou - très important - de se rendre à une destination du centre-ville via des infrastructures dédiées ou des rues apaisées.
 - Direct: le réseau devrait être efficient et ne pas augmenter indûment la distance à parcourir ou le dénivelé à franchir entre deux points d'intérêt. Tout comme les gens en auto, les gens à vélo n'apprécient pas les détours, surtout que plusieurs ne sont pas à vélo électrifié.
 - Sécuritaire: la sécurité, de fait ou de perception, devrait permettre à des jeunes ou des personnes âgées de se déplacer à vélo avec un sentiment de sécurité, pas seulement à des cyclistes expérimentés ou intrépides.
- Cette vision est d'abord celle de la mobilité des gens habitant la ville, peu importe le mode. Il ne s'agit pas d'une opposition ou d'une "guerre à l'automobile". Il existe toutefois une convergence autour du fait que l'automobile ne peut avoir

toute la place, partout, tout le temps, et, qu'en des lieux stratégiques, elle peut même devenir UN mode parmi d'autres sinon avoir un statut d'invité parmi les gens à pied ou à vélo.

- Notre ville approche d'une limite de sa capacité à augmenter les infrastructures routières pour un parc automobile toujours grandissant. Persister dans ce sens nous mène dans un cul-de-sac. Il est dans l'intérêt même des gens en automobile - ceux qui n'ont souvent pas le choix d'utiliser ce mode de transport - que d'autres options de déplacement soient offertes à la collectivité. Plus les transports collectifs et les transports actifs seront efficaces et conviviaux, plus se libèrera de l'espace pour tous sur le réseau routier actuel.
- Parmi les membres de VUS, plusieurs personnes sont proactives malgré les lacunes actuelles du réseau de transport actif. Plus celui-ci sera invitant, plus les personnes qui PEUVENT se déplacer à vélo VOUDRONT et DÉCIDERONT de le faire.

Mobilité pour tous

Bien que nommé généralement "réseau cyclable", ce réseau sert souvent, ou est conçu pour accueillir, gens à pied (utilitaire comme loisir), gens qui font de la course à pied, mais surtout, devrions nous dire, les gens qui utilisent des aides à la mobilité (habituellement tri et quadriporteur). D'autres utilisent trottinettes, rollerblades, planches à roulettes.

Cette mobilité pour tous, c'est:

- une réponse aux enjeux de mobilité, par exemple durant les ennuis de santé, le vieillissement ou même à la suite d'une perte de permis de conduire. Elle permet une autonomie face aux horaires d'autobus, à la disponibilité des proches aidants ou de la famille. Elle peut contribuer aussi à réduire la pression sur les services de transport adapté;
- une source de socialisation, car les gens peuvent briser leur isolement, et ce, de façon plus spontanée que lorsqu'ils sont tributaires des autres;
- un sentiment de sécurité: plus le réseau est fréquenté, plus le sentiment de sécurité est présent. Ce fait a été exprimé par des personnes ayant utilisé le réseau cyclable hivernal en 2023-2024, par exemple pour aller jogger en soirée. Elles se sentaient plus en sécurité, de par l'achalandage du tronçon.

Au delà des changements climatiques, une question de bon sens

- **Économie de la ville**, par exemple le cas de Carmel en Indiana: sous l'impulsion d'un maire républicain, la ville en banlieue d'Indianapolis a opté pour la densification, les ronds-points et surtout, un réseau cyclable. Les motivations étaient entre autres le coût des infrastructures dans le développement conventionnel de banlieues, l'attractivité des milieux et la création de valeur foncière qui découle de l'attractivité.
- **Des options de mobilité moins coûteuses:**
 - Le vélo utilitaire, qu'il soit pratiqué à temps partiel, de façon saisonnière ou "à temps plein/4 saisons", est un moyen peu coûteux de se déplacer, ou contribue à réduire les coûts d'utilisation d'une auto.
 - Il ne s'agit pas nécessairement de viser une "vie sans auto", mais aussi, plus réalistement pour la majorité des gens, une vie "allégée en auto", qui comporte moins de dépenses en essence ou en entretien.
- **Le vélo n'exclut pas les services de la STS:** vélo et STS s'appuient mutuellement dans la mobilité des gens.
- **Ce sont de meilleures possibilités pour les gens:** emploi, études, socialisation, besoins de base (alimentation, santé).
- **Autonomie des gens, incluant celle des enfants et des jeunes:** en auto, on peut aller où on le veut, quand on le veut. Le vélo, si les infrastructures appropriées sont en place, c'est semblable sans être identique.

En conclusion

Il y a quelques années à peine, il semblait irréaliste de miser sur une mobilité active accessible à tous à Sherbrooke, à cause du relief qui nécessite une bonne condition physique pour les déplacements actifs. Avec l'essor des vélos à assistance électrique, cette contrainte ne tient plus: les déplacements à vélo sont beaucoup plus accessibles indépendamment du relief. Dans ce contexte, les prochains obstacles qui risquent de limiter leur adoption, ce sont les enjeux de sécurité et d'efficacité du réseau cyclable (incluant la connectivité).

C'est pourquoi nous sommes d'avis que le plan d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke devrait inclure une vision actualisée de la mobilité active pour tous, en complémentarité avec tous les autres modes de transport, et se traduisant concrètement par un réseau cyclable qui soit complet, interrelié, direct et sécuritaire.

Par Martin Paré, Fabien Burnotte, Amélie Fréchette, Denis Pellé, cyclistes utilitaires

1er octobre 2024

**Les lignes de force en présence au cœur du centre-ville historique de Sherbrooke :
Entre nature et culture**

Réflexions présentées par Jean-Pierre Marcoux, aménagiste-paysagiste

Soit le territoire délimité par :

- la rue King au Sud ;
- la rivière Magog au Nord ;
- la rivière Saint-François à l'Est ;
- la Cathédrale et ses abords à l'Ouest.

Sur ce territoire, on y dénombre 8 lignes de force dont la direction est Nord-Sud :

1. La rivière Saint-François;
2. Ses abords avec des secteur d'un parc riverain en gestation, quelques bâtiments, quelques aires de stationnement, quelques ruines de l'ancien échangeur;
3. Le boulevard Des-Grandes-Fourches, ses trottoirs et sa piste cyclable;
4. L'ancienne piste cyclable;
5. La voie ferrée, clôturée de part et d'autre;
6. La rue Webster;
7. La rue Wellington Nord avec ses édifices patrimoniaux;
8. Les contreforts de la Cathédrale

Entre les lignes de force 3 et 4, de même que les lignes 5 et 6, on trouve des aires de stationnement asphaltées.

On dénombre présentement 2 lignes de force dont la direction est Ouest-Est :

1. La rue King au Sud, avec son pont qui relie les deux rives de la rivière Saint-François;
2. La rue Frontenac, au Nord, qui longe la rivière Magog, entre les rues Dufferin, Wellington et le boulevard Des-Grandes-Fourches.

Pour traverser la voie ferrée clôturée, il faut se déplacer vers la périphérie Nord (rue Frontenac) ou Sud (rue King). On pouvait jadis le faire quelque part en son milieu par une traverse piétonne et cyclable de la voie ferrée.

Compte tenu de ce qui précède :

Il est donc proposé de réintroduire et bonifier une nouvelle traverse au niveau de la voie ferrée, quelque part près du centre de la zone à l'étude, afin de relier d'Ouest en Est les 8 lignes de force. L'aménagement de cette liaison aurait la trajectoire suivante :

1. Entre la rue Ozias-Leduc au niveau des contreforts de la Cathédrale et la rue Wellington Nord, l'aménagement d'un parc à plusieurs paliers serait relié par un escalier; en option, une cascade d'eau y serait un attrait exceptionnel.
2. On peut ensuite emprunter la rue Wellington Nord jusqu'à la rue Albert, puis se diriger vers l'Est jusqu'à la rue Webster ou emprunter la rue Meadow jusqu'à la rue Webster et tourner à droite vers la rue Albert;
3. Sur la rue Webster près de la rue Albert, on aménage un petit parc de poche partir duquel une allée pédestre, bordée de chaque côté, d'arbres et de plates-bandes de plantes vivaces et d'arbustes, se dirige vers l'Est. Après avoir franchi l'aire de stationnement, cette allée mène à une traverse sécurisée de la voie ferrée; puis, elle se poursuit de l'autre côté et franchit l'aire de stationnement de ce côté jusqu'au boulevard Des-Grandes-Fourches en passant à travers un carré boisé existant. Elle traverse ensuite le boulevard au niveau de la partie Nord de l'Aire de Stationnement de La Maison du Cinéma (ASMC) sur une largeur de 6,0 mètres, et ce, jusqu'au mur de soutènement longeant la rivière Saint-François, permettant ainsi un accès privilégié sur la rivière;
4. Les piétons auront éventuellement la possibilité de tourner vers le Nord et de se diriger vers l'embouchure de la rivière Magog en empruntant un passage étroit, entre l'arrière des deux bâtiments/garages affectés à l'automobile et le mur de soutènement; ou de tourner vers le Sud pour rejoindre un petit espace vert avoisinant le rue King;
5. Pour pouvoir faire ceci, l'ASMC perdrait donc non seulement sa rangée Nord, mais aussi quelques espaces longeant le mur de soutènement bordant la rivière, ceci afin de créer un espace vert linéaire de circulation pédestre intégré au Parc Riverain;
6. Éventuellement, la réaffectation en espace vert d'une plus grande superficie de l'ASMC consoliderait sa liaison aux autres secteurs du Parc riverain; cette relocalisation de l'ASMC de l'autre côté (Ouest) du boulevard Des-Grandes-Fourches permettrait d'autre part d'améliorer la proximité des cinéphiles entre leurs véhicules et les salles de projection. Et leur sécurité serait favorisée.
7. En plus de ressusciter un lien pratique pour les piétons vers les aires de stationnement, l'allée pédestre boisée aurait l'insigne avantage de verdir un secteur actuellement complètement exempt de végétation et complètement dominé par des aires asphaltées. La verticalité des rangées d'arbres contribuerait à enrichir et orienter les points de vue.

Mais soulignons l'importance qu'une liaison primordiale serait établie entre, d'une part, les diverses couches institutionnelles du Sherbrooke historique : religieuses, politiques, économiques et culturelles; et, d'autre part, entre un domaine bâti patrimonial exceptionnel et les paysages d'une nature où s'expriment la rencontre de deux magnifiques rivières : la Saint-François et la Magog.

BASSIN VERSANT

Eu égard aux bassins versants des cours d'eau sur le territoire de la ville de Sherbrooke :

- Proclamer une bande riveraine d'un minimum de 10-15 mètres selon la pente, et ce partout, y compris dans les secteurs où le zonage agricole est présentement de 3,0 mètres.
- Compte tenu du fait que la vitesse de la marche favorise l'observation de ce qui est présent autour de nous, favoriser un accès pédestre balisé aux abords des cours d'eau ayant un potentiel paysager et d'observation de la nature au bénéfice de la population en général et des institutions de gardes et d'éducation.
- Au centre-ville de Sherbrooke et, plus précisément à la confluence des rivières Saint-François et Magog, aménager un Parc riverain entre le Pont Terrill et le Pont Galt, relié au patrimoine architectural historique attenant.

MAIL PIÉTON

= ART+NATURE+RENCONTRE

Un endroit pour marcher

Un endroit pour s'arrêter

Un endroit pour contempler

Un endroit pour voir sans être vu

Un endroit pour jaser

Fréquenter non seulement pour consommer des produits

Mais aussi pour vivre des moments sociaux, culturels et artistiques.

Comparaison entre l'organisation spatiale Du Carrefour de l'Estrie et celle de la rue Wellington Nord

Aujourd'hui

Le Carrefour de l'Estrie

- Des commerces de chaque côté d'un mail piéton intérieur;
- Des aires de stationnement gratuites en périphérie.

La rue Wellington Nord (entre les rues King et Frontenac)

- Des bâtiments en rangée de valeur historique sur quatre étages de chaque côté d'une rue pour véhicules motorisés;
- Des aires linéaires de stationnement payantes de chaque côté en bordure de la rue;
- Des trottoirs de chaque côté, attenant aux bâtiments;
- La largeur entre les deux rangées de bâtiments est de 60 pieds : 40 pieds pour les véhicules motorisées et 20 pieds pour les piétons.
-

Demain

Le carrefour Wellington (ou Carrefour Des Rivières)

- Deux rangées de bâtiments historiques de chaque côté d'un mail piéton extérieur, aménagé pour le mouvement, le repos et le social avec de la nature et de la culture;
- Accessibilité en tout temps pour les véhicules d'urgence;
- Accessibilité à des heures préétablis pour les véhicules d'approvisionnement;
- En périphérie, des aires de stationnement gratuit (multi-étage si nécessaire) entre la rangée de bâtiments à l'Est et le nouveau boulevard Des-Grandes-Fourches;
- Des passages boisés pour piétons entre le mail piéton et le Parc Riverain de la Saint-François et qui, en même temps, subdivisent et desservent les aires de stationnement;
- Un zonage permettant des commerces aux étages des bâtiments historiques ainsi que des activités éducatives universitaires (un campus en ville pour l'université de Sherbrooke en complémentaire de l'existant à la campagne;
- Un système de transport en commun parfois gratuit.

Trois exemples de mail piétons dans le Nord-Est de l'Amérique du Nord

- Burlington, Vermont
- Ithaca, New-York, au sud de Syracuse
- Ottawa, Ontario

Parmi des exemples de commerces aux étages supérieurs de bâtiments « historiques » :
Thorne's Market, à Northampton, Massachusetts