

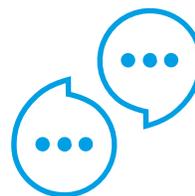


Plan d'urbanisme 2040

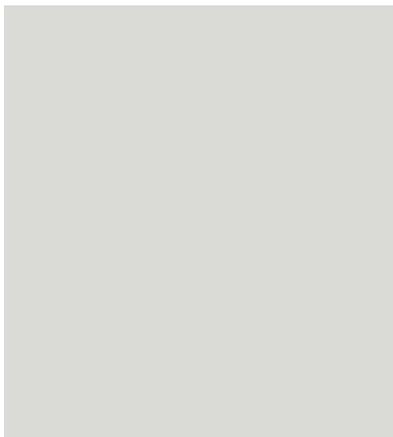
Version
préliminaire

Table des matières

Mot de la mairesse	3
Mot de la président(e) ou élu(e)	4
Introduction	5
Chapitre 1 – Notre territoire	14
Chapitre 2 – Orientations	33
Chapitre 3 – Visions d’avenir	109
Chapitre 4 – Organisation spatiale	131
Chapitre 5 – Stratégie réglementaire	158
Annexes	167
Glossaire	213
Références bibliographiques	223



Mot de la mairesse



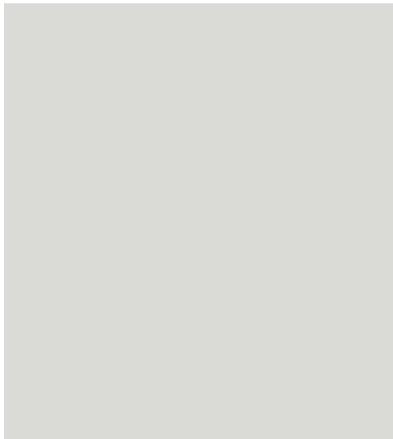
Nom du maire/maïresse

À venir.

Horizon 2040

La modification du Plan d'urbanisme est une étape cruciale pour façonner un avenir où mobilité, logement et conservation de la nature se combinent harmonieusement. Ce Plan permettra à la communauté de Sherbrooke de croître de manière équilibrée et résiliente pour les prochaines années.

Mot de la présidente de la CAT



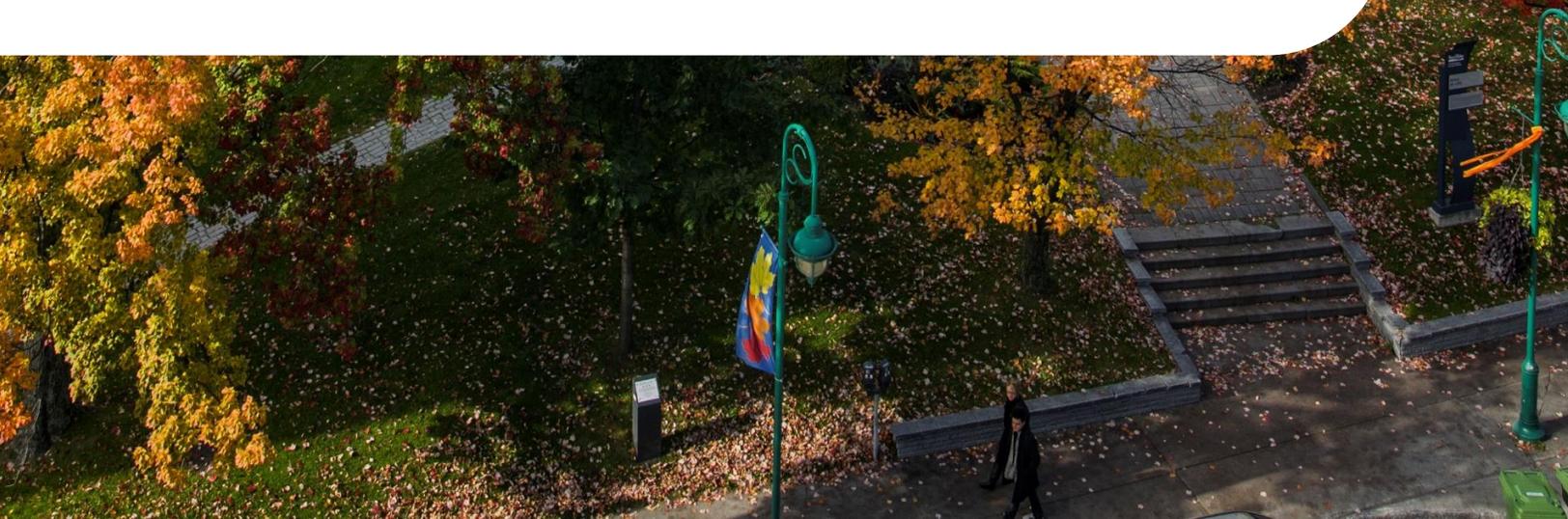
À venir.

Nom de la ou le président(e)





Introduction



Introduction

La version préliminaire du Plan d'urbanisme 2040 de Sherbrooke sert à tracer les grandes lignes de l'aménagement de notre ville et à guider son développement afin qu'il soit harmonieux et durable. Il présente les orientations, les objectifs et les indicateurs qui permettent de suivre sa mise en œuvre.

Jusqu'en 2025, Sherbrooke, qui agit également en tant que municipalité régionale de comté (MRC), s'appuyait sur un Schéma d'aménagement et de développement révisé, qui intégrait les éléments essentiels d'un plan d'urbanisme. En 2026, le tout premier Plan d'urbanisme indépendant sera déposé pour adoption depuis la fusion municipale de 2002. Avec ce nouveau Plan, la Ville modernisera ses outils de planification pour mieux s'adapter aux défis actuels et futurs.

Les autres plans et politiques essentiels à l'aménagement du territoire

Le Plan d'urbanisme de Sherbrooke s'inscrit dans un cadre stratégique plus large composé de politiques et de plans directeurs. Ensemble, ces outils définissent les grandes ambitions de la Ville en matière d'aménagement du territoire, de développement durable, de mobilité, d'habitation, de protection de l'environnement et de sécurité alimentaire. Le Plan d'urbanisme agit comme un levier d'intégration et de cohérence entre ces différentes initiatives.

Le Plan s'arrime aux principaux plans et politiques :

- **La planification stratégique 2025-2030** : intitulée « Naviguons ensemble vers 2030 », repose sur trois grandes orientations : réaliser la transition écologique, développer des communautés dynamiques et prospères, et renforcer la capacité d'agir de la Ville.
- **La Politique de l'habitation** : Agit comme un outil de réponse à la crise du logement en identifiant les besoins des ménages les plus vulnérables et en proposant des solutions concrètes en cohérence avec les orientations du Plan d'urbanisme.
- **Le Plan de mobilité durable et intégrée** : Élaboré parallèlement au Plan d'urbanisme, il permettra de planifier et de mettre en œuvre localement des projets de transport durable répondant aux enjeux de mobilité des prochaines années.

- **Le Plan nature** : Intègre le Plan régional des milieux humides et hydriques (PRMHH) et y ajoute les milieux boisés, dans le but de conserver, valoriser et pérenniser les milieux naturels de Sherbrooke. Il vise à protéger les services écologiques rendus à la collectivité — comme la régulation du climat, la qualité de l’eau et la biodiversité.
- **La Politique de l’arbre et de verdissement (PAV)** : Vise à maintenir et à bonifier la forêt urbaine, tout en réduisant les îlots de chaleur, par la mise en place de cibles, d’objectifs et d’actions concrètes.
- **Le Plan de développement de la zone agricole (PDZA)** : Soutenu par le MAPAQ et mis à jour en 2024, il vise à dynamiser les activités agricoles et à favoriser un développement durable adapté aux réalités locales.
- **Le Plan de développement d’une communauté nourricière (PDCN)** : En cours d’élaboration, ce Plan a pour objectifs de favoriser un système alimentaire durable, local et résilient, de renforcer l’autonomie alimentaire du Québec et d’assurer un accès équitable à une saine alimentation pour toute la population.
- **Politique du sport, de l’activité physique et du plein air 2024** : Apour mission de contribuer, pour l’ensemble de la population, à l’adoption d’un mode de vie physiquement actif.
- **Politique industrielle (PDIT)** : Vise à instaurer une économie régénérative pour répondre aux enjeux environnementaux, sociaux et économiques futurs, en adaptant les infrastructures, les règlements et les leviers financiers, tout en accompagnant les entreprises et en mobilisant les acteurs du milieu par des partenariats.
- **Politique d’économie sociale** : À venir.
- **Plan de dynamisation du centre-ville** : À venir.
- **Plan d’action de développement des communautés** : À venir.



Ainsi, le Plan d’urbanisme agit comme un outil rassembleur, qui met en cohérence les différentes politiques sectorielles et guide les choix d’aménagement à travers une vision unifiée du territoire. Il devient le point de convergence des ambitions sociales, économiques et environnementales de Sherbrooke, au service d’un développement harmonieux, durable et inclusif.

Quel est son contenu ?

Le Plan d'urbanisme est conçu pour planifier l'aménagement et le développement durable du territoire en concordance avec le Schéma d'aménagement et de développement révisé. Il établit des orientations claires et inclut des objectifs, des indicateurs et d'autres mesures essentielles pour soutenir sa mise en œuvre effective. La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) (RLRQ, c. A-19.1.) prévoit son contenu obligatoire. Ainsi, le Plan d'urbanisme doit obligatoirement :

1. Décrire l'organisation du territoire ;
2. Déterminer les affectations du sol et, dans tout périmètre d'urbanisation, les densités minimales de son occupation;
3. Planifier la consolidation de toute partie du territoire devant en faire l'objet de façon prioritaire;
4. Planifier l'organisation du transport, notamment de ses différents modes, d'une manière intégrée avec l'aménagement du territoire;
5. Décrire les besoins projetés en matière d'habitation et prévoir des mesures en vue d'y répondre;
6. Planifier la localisation des services et équipements de proximité et prévoir des mesures pour favoriser leur accessibilité;
7. Définir les projets d'infrastructures et d'équipements utiles ou nécessaires à la poursuite des orientations et des objectifs ainsi qu'à l'atteinte des cibles définies;
8. Prévoir des mesures en vue d'assurer la protection et la disponibilité des ressources en eau;
9. Déterminer toute partie du territoire ou tout immeuble qui présente un intérêt d'ordre historique, culturel, esthétique ou écologique et prévoir des mesures en vue d'assurer sa protection ou sa mise en valeur;
10. Identifier toute partie du territoire municipal qui est peu végétalisée, très imperméabilisée ou sujette au phénomène d'îlot de chaleur urbain et décrire toute mesure permettant d'atténuer les effets nocifs ou indésirables de ces caractéristiques.

Le Plan d'urbanisme témoigne de notre engagement à faire de Sherbrooke un lieu où le développement économique et social rime avec une qualité de vie exceptionnelle. Il soutient aussi des solutions durables pour préserver notre environnement naturel.

Quelle est son utilité ?

Le Plan d'urbanisme est un outil essentiel qui guide les décisions d'aménagement du territoire, assurant un développement harmonieux et en phase avec les aspirations de la population. Autrement dit, il nous permet de façonner concrètement l'avenir de notre ville.

Le Plan est crucial pour une gestion efficace du territoire et de son développement

- 1 Vision à long terme :** Il offre une perspective claire pour l'avenir de la Ville et guide les actions municipales pour les années à venir.
- 2 Coordination des actions :** Il assure la cohérence des projets et encourage les initiatives municipales en établissant des lignes directrices.
- 3 Réponse aux besoins émergents :** Il anticipe les évolutions sociales, économiques et environnementales, permettant une adaptation proactive.
- 4 Influence sur la réglementation :** Il affecte directement les normes applicables à la population.

Le Plan d'urbanisme en six étapes



Les bénéfices pour la population

Environnement sain et qualité de vie

En bonifiant les normes pour les quartiers, les espaces verts et autres infrastructures du quotidien, le Plan permet de construire un Sherbrooke plus vert, accessible et agréable à vivre.

Développement durable

En intégrant des principes écologiques, économiques et sociaux, le Plan vise à assurer une utilisation responsable des ressources et des espaces.

Développement économique

En renforçant l'attractivité économique de Sherbrooke, le Plan a pour objectif de créer un environnement dynamique et prospère, capable d'attirer non seulement les résidents et les entreprises, mais également les visiteurs.

Participation de la communauté

En donnant à la communauté l'occasion de dialoguer avec la Ville, le Plan s'assure que le Sherbrooke de demain ressemble à celles et ceux qui l'habitent.

Identité du milieu

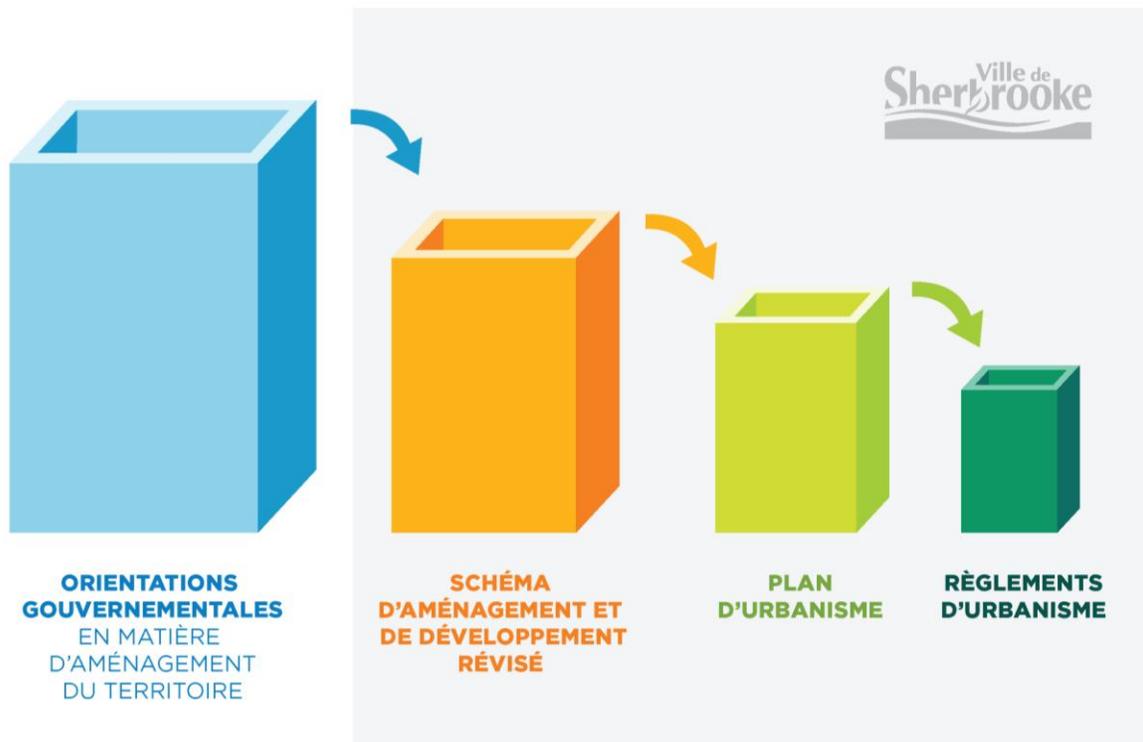
En renforçant l'identité de Sherbrooke, le Plan assure la conservation de son patrimoine, la valorisation de sa diversité et la création d'espaces propices aux liens sociaux.

Habitation

En modernisant les normes relatives à l'habitation, le Plan ouvre les portes au développement de nouveaux logements qui permettront à toutes et à tous de trouver un toit.



Cadre de planification



Définissent les grandes orientations stratégiques du gouvernement en matière d'aménagement du territoire, auxquelles les municipalités doivent se conformer.

Établit, à l'échelle de la Ville-MRC, les grandes affectations du sol et les priorités d'aménagement en cohérence avec les OGAT.

Détaille, à l'échelle locale, la vision de développement et les paramètres d'aménagement du territoire, en assurant sa conformité avec le SADR.

Précisent les normes et modalités d'application du Plan d'urbanisme, encadrant de manière normative les interventions sur le territoire.

En modernisant ses outils réglementaires et en mettant en œuvre de nouvelles stratégies de planification, la Ville franchit des étapes concrètes vers la réalisation de la vision ambitieuse de Sherbrooke 2040, construite en dialogue étroit avec la population.

Un projet collaboratif et inclusif

Participation publique

L'élaboration du Plan d'urbanisme 2040 a été un processus dynamique et ambitieux, au cours duquel la Ville a impliqué la communauté à chaque étape du projet. Le Plan a été conçu en concertation avec l'ensemble des parties prenantes, y compris les citoyennes et citoyens, les autorités publiques, les groupes d'intérêts et les acteurs socio-économiques. Les activités de participation publique Phase 1, menées à l'été et à l'automne 2024, ont suscité un fort engouement, avec près de 2 700 participations. Une diversité d'activités ludiques et éducatives ont permis à différents publics de s'exprimer sur l'avenir du territoire :

- Questionnaires (grand public et sectoriel);
- Trousses de participation publique (pour les jeunes et les organismes);
- Forum des parties prenantes;
- Activité portes ouvertes;
- Atelier citoyen;
- Et bien plus!



Communication avec les citoyennes et citoyens

Pour assurer la participation de la collectivité, une vaste campagne de communication a été déployée, mettant en œuvre des moyens innovants pour générer de l'intérêt et susciter de la compréhension quant aux enjeux :

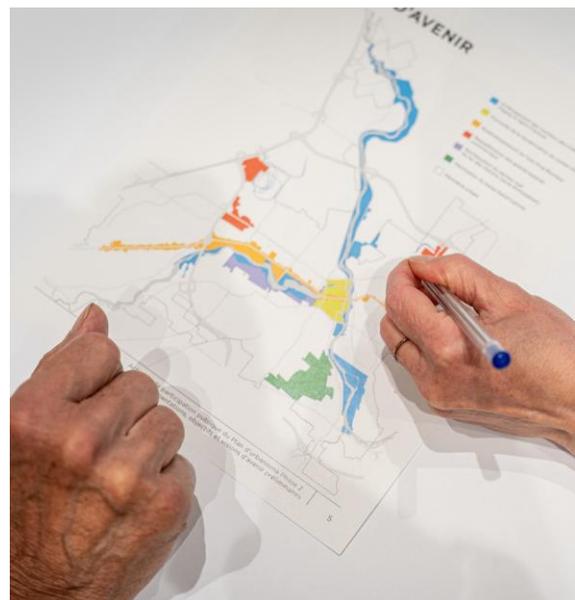
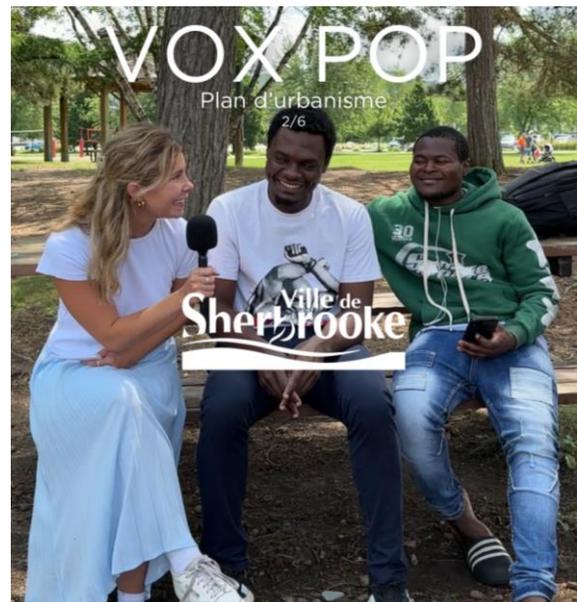
- Boîte à idées sur le site Web et dans les bibliothèques;
- Vox pop dans les parcs;
- Escouade mobile dans les arrondissements;
- Conférence sur l'ABC de l'urbanisme;
- Carte interactive « À la chasse aux paysages », pour partager des photos de paysages.

L'engagement de chacune et chacun a été fondamental pour donner vie à ce projet ambitieux et mobilisateur. Les priorités issues de ces diverses démarches ont été intégrées au Plan d'urbanisme.

Consultation sur des propositions concrètes

Au printemps 2025, des activités de participation publique ont été tenues afin d'obtenir une rétroaction de la population sur des propositions concrètes pour le futur Plan d'urbanisme, avant la présentation d'une première version. Les intrants ont enrichi les orientations, objectifs et visions d'avenir préliminaires. Cette seconde phase de la démarche participative a permis à près de 400 personnes de participer à une variété d'activités :

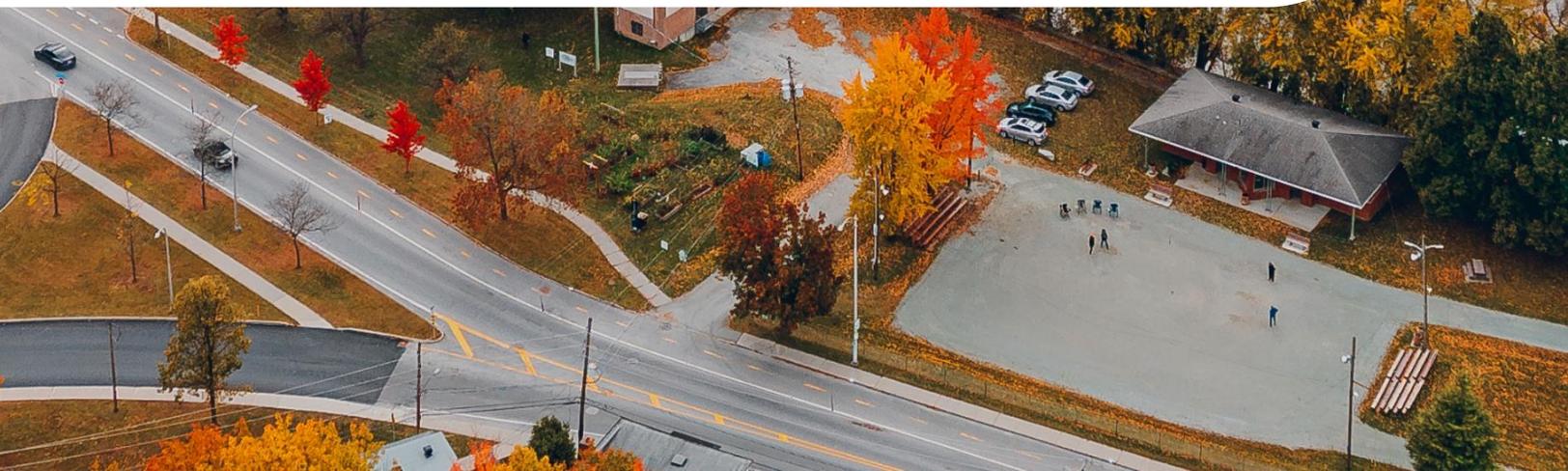
- Activité d'échanges pour le personnel de la Ville;
- Questionnaire;
- Marches exploratoires;
- Atelier d'échanges en salle.





Chapitre 1

Notre territoire



Urbanisation de Sherbrooke

Riche de ses 220 ans d'histoire, la ville de Sherbrooke est au cœur du triangle formé par Montréal, Québec et la Nouvelle-Angleterre, exerçant une véritable force gravitationnelle dans la région. Depuis les Premiers Peuples jusqu'à la constitution de la nouvelle Ville de Sherbrooke le 1^{er} janvier 2002, le territoire occupé aujourd'hui par Sherbrooke, situé au confluent des rivières Magog et Saint-François, témoigne d'un parcours historique riche et varié.

Les premières occupations

Établi sur le territoire ancestral Ndakina de la nation abénaquise W8banaki, le secteur qui deviendra Sherbrooke était appelé Kchi Nikitawtegwak, qui signifie « grandes fourches », en référence au confluent des rivières Magog (Pskasewantegw) et Saint-François (Alsig8ntegw). Les découvertes archéologiques et la tradition orale montrent que les W8banaki exploraient le réseau hydrographique de la région et fréquentaient souvent le territoire des Grandes-Fourches. Les W8banakiak utilisaient ce confluent comme point d'arrêt stratégique pour leurs établissements saisonniers. Cependant, la présence coloniale européenne a progressivement mis fin à ce mode de vie, notamment par la division du territoire en cantons à la fin du 18^e siècle.

Au confluent, la construction de moulins a conduit à l'émergence d'un petit pôle économique. Initialement connu sous le nom de Hyatt's Mills, le hameau s'est développé selon une logique nord-américaine du 19^e siècle, axée sur les industries. En 1818, l'endroit a été renommé Sherbrooke en l'honneur du gouverneur général Sir John Coape Sherbrooke.



Évolution du territoire urbanisé

Depuis 1850, le réseau viaire de Sherbrooke a évolué en parallèle avec l'urbanisation (carte 1), reflétant les changements démographiques, économiques et sociaux de la région. Cette évolution se divise en plusieurs étapes clés :

La ville coloniale (1850)

À l'époque coloniale, le canot était le principal moyen de transport, favorisant l'établissement des premières populations européennes le long des rivières. En 1802, la première colonie permanente de Sherbrooke s'installe; plusieurs moulins sont construits. En 1850, la ville compte environ 3 000 habitants, principalement dans le centre-ville et ses environs immédiats.

La ville industrielle (1900)

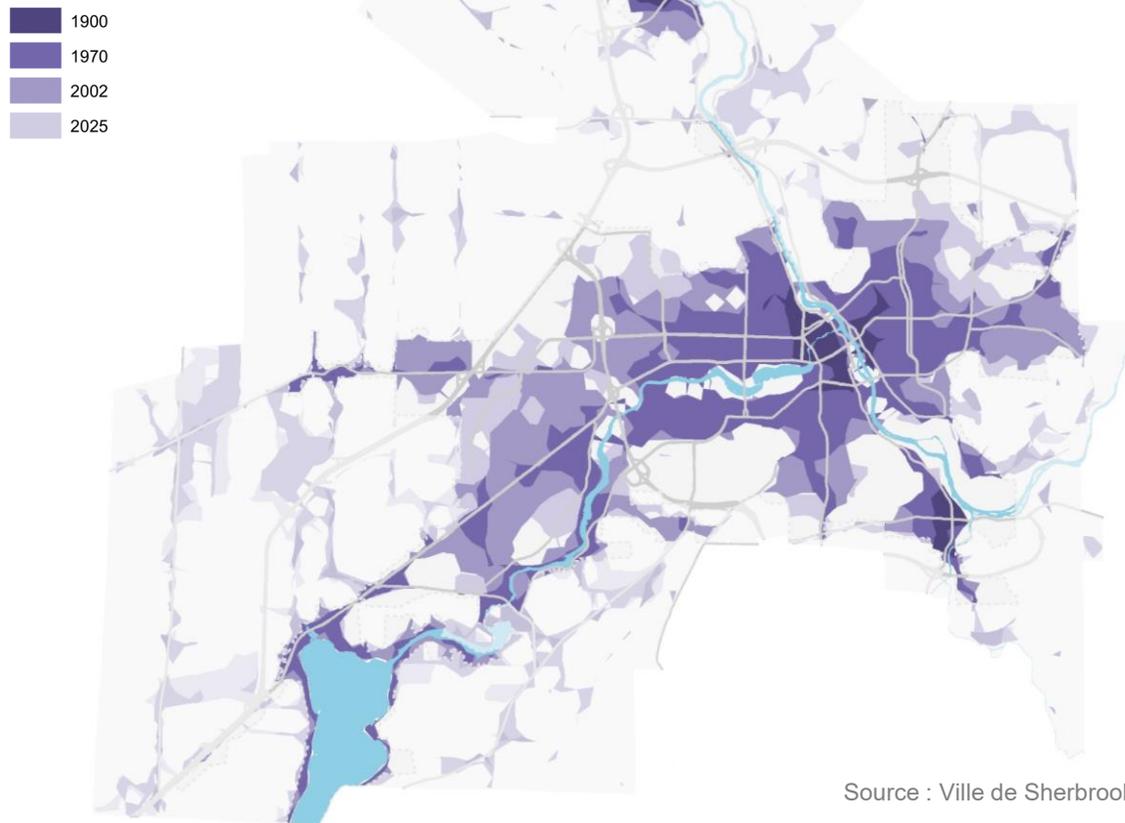
En 1853, l'inauguration d'un chemin de fer reliant Montréal à Portland (Maine) offre à Sherbrooke une connexion directe avec un port atlantique accessible toute l'année, ce qui contribue à la croissance démographique. L'ouverture de la gare Grand Tronc (aujourd'hui Canadien National) en 1890 transforme Sherbrooke en un centre majeur du transport ferroviaire et un pôle industriel dans les secteurs du textile et des pâtes et papiers. La population continue de croître graduellement jusqu'aux années 1940.

La ville tertiaire (1970)

Le baby-boom, période de forte natalité, qui suit la Seconde Guerre mondiale ainsi que l'essor de l'automobile entraînent l'expansion des anciennes municipalités de Fleurimont, Ascot et Rock Forest. L'urbanisation se développe avec la création de nouvelles artères, telles que les rues des Grandes-Fourches Sud, des Grandes-Fourches Nord, et King Ouest, tandis que la construction de boulevards périphériques, comme le boulevard Bourque, améliore l'accès aux zones commerciales, industrielles et résidentielles.

Carte 1.

Évolution de l'urbanisation



La ville fusionnée (2002)

La fusion municipale de Sherbrooke de 2002 a regroupé sept anciennes municipalités et trois parties de territoire d'autres municipalités en une seule entité. Elle a ainsi permis à la nouvelle Ville de Sherbrooke de doubler sa population et d'atteindre près de 150 000 habitants. Ce regroupement a renforcé la représentativité de la Ville sur la scène québécoise et a favorisé son développement.

La ville actuelle (2025)

Pour répondre à la croissance de la population à la fin du 20^e siècle, les autorités municipales inaugurent l'autoroute 410 en 1971, qui relie le sud aux zones périphériques, puis l'autoroute 610 en 1988, qui connecte la ville aux zones nord. La prolongation de l'autoroute 410 jusqu'à la route 108 en 2020 relie maintenant le réseau supérieur au sud-est du territoire. Ces infrastructures contribuent au développement de nouveaux quartiers résidentiels et à l'accroissement de l'automobile comme mode de déplacement.

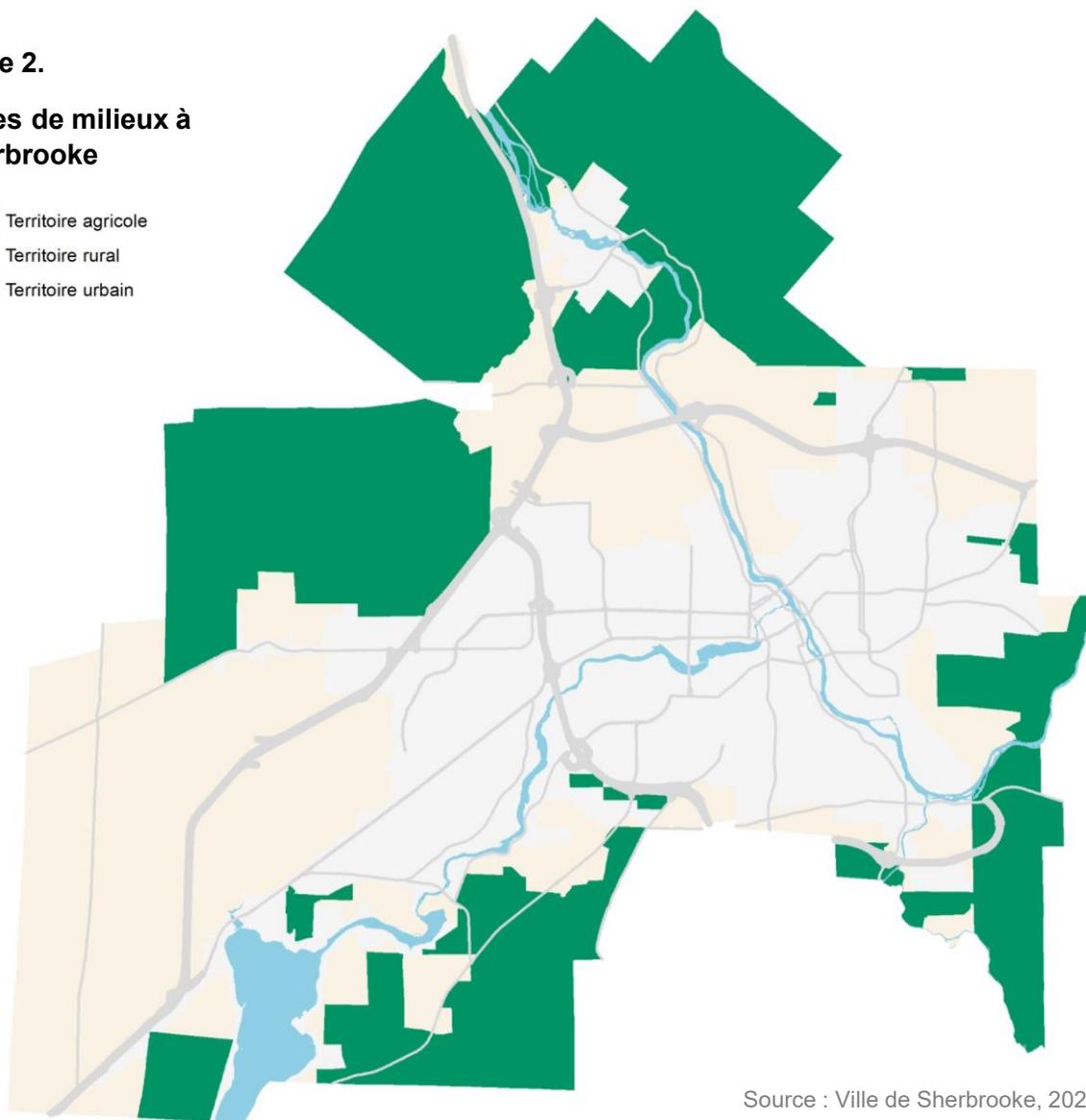
Les spécificités du territoire

D'une superficie de 366 km², la Ville est divisée en quatre arrondissements : Brompton–Rock Forest–Saint-Élie–Deauville, Fleurimont, Lennoxville et des Nations. Elle est composée de trois principaux milieux : urbain, rural et agricole (carte 2).

Carte 2.

Types de milieux à Sherbrooke

-  Territoire agricole
-  Territoire rural
-  Territoire urbain



Une diversité de milieux sur le territoire



Urbain – 31,3 % Rural – 31,8 % Agricole – 36,9 %

La démographie

Sherbrooke est le principal centre économique, culturel et institutionnel de la région de l'Estrie. Avec une population estimée à 184 667 habitants en 2024¹, Sherbrooke est la 6^e ville en importance au Québec. Entre 2016 et 2021, sa population a connu une hausse significative de 7,2 %, soit le taux de croissance le plus élevé parmi les grandes villes de la province, où la moyenne est de 4,1 %². Selon l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), la ville devrait maintenir ce rythme de croissance jusqu'en 2026, avant de connaître un léger ralentissement (tableau 1). Cette croissance démographique est alimentée par plusieurs facteurs, notamment une forte présence étudiante, en raison de ses cinq établissements postsecondaires, dont l'Université de Sherbrooke.

Tableau 1 : Croissance démographique estimée, Sherbrooke 2021-2041

Année	Population	Variation
2021-2026	12 906	7,4%
2026-2031	8 833	4,7%
2031-2036	8 345	4,3%
2036-2041	6 952	3,4%
2021-2041	37 036	21,2%

Source : Institut de la statistique du Québec, Projections de population – Municipalités (500 habitants et plus).

La population de la ville se distingue ainsi par une proportion élevée de jeunes âgés de 15 à 24 ans, dont la présence crée un environnement dynamique et propice à l'innovation. En revanche, la population de 65 ans y est légèrement supérieure à celle de la moyenne québécoise, ce qui en fait une ville qui conjugue un dynamisme jeune avec un vieillissement démographique modéré (tableau 2).

En plus de son dynamisme économique, Sherbrooke se caractérise par plus de 115 communautés culturelles qui cohabitent et interagissent sur son territoire. Cette diversité se reflète dans la richesse de la vie culturelle et sociale de la ville, qui accueille de nombreux événements et initiatives communautaires.

Tableau 2 : Répartition de la population selon le groupe d'âge, Sherbrooke 2021

Groupes d'âge	Sherbrooke	Québec (province)
0 à 14 ans	15,7%	16,4%
15 à 24 ans	13,2%	10,5%
25 à 44 ans	26,1%	25,7%
45 à 54 ans	10,8%	12,2%
55 à 64 ans	12,8%	14,6%
65 ans et plus	21,3%	20,6%

Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2021.

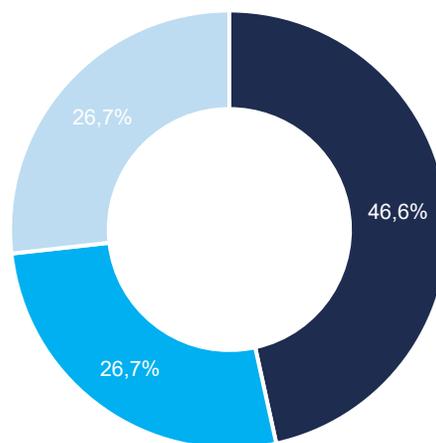
Le logement

Le parc résidentiel de Sherbrooke est vieillissant (figure 1), près de la moitié des logements ayant été construits avant les années 1980. Cette situation entraîne des enjeux en matière d'entretien et de rénovation. Selon Statistique Canada, 3,8 % des logements requièrent des réparations majeures, soit plus de 3 000 unités². Ces conditions peuvent amener plusieurs ménages à rechercher un logement plus adapté à leurs besoins.

Avec une densité moyenne de 489 habitants par km² en 2021², Sherbrooke présente un portrait nuancé de la densité selon les secteurs. Les vastes zones rurales et agricoles, qui couvrent 68 % du territoire, influencent fortement cette moyenne. Si l'on recentre l'analyse sur les quartiers urbanisés, les quartiers centraux affichent une densité comparable à celle d'autres centres-villes du Québec (tableau 3), traduisant un cadre de vie plus animé et propice aux déplacements actifs. Toutefois, la densité diminue nettement dans les secteurs périphériques, ce qui donne lieu à un tissu urbain plus étalé.



Figure 1. Part des logements selon la période de construction, Sherbrooke 2021



■ 1980 ou avant ■ 1981 à 2000 ■ 2001 à 2021

Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2021.

Tableau 3. Densité de population (habitants par km²) selon la proximité du centre-ville dans les régions métropolitaines de recensement

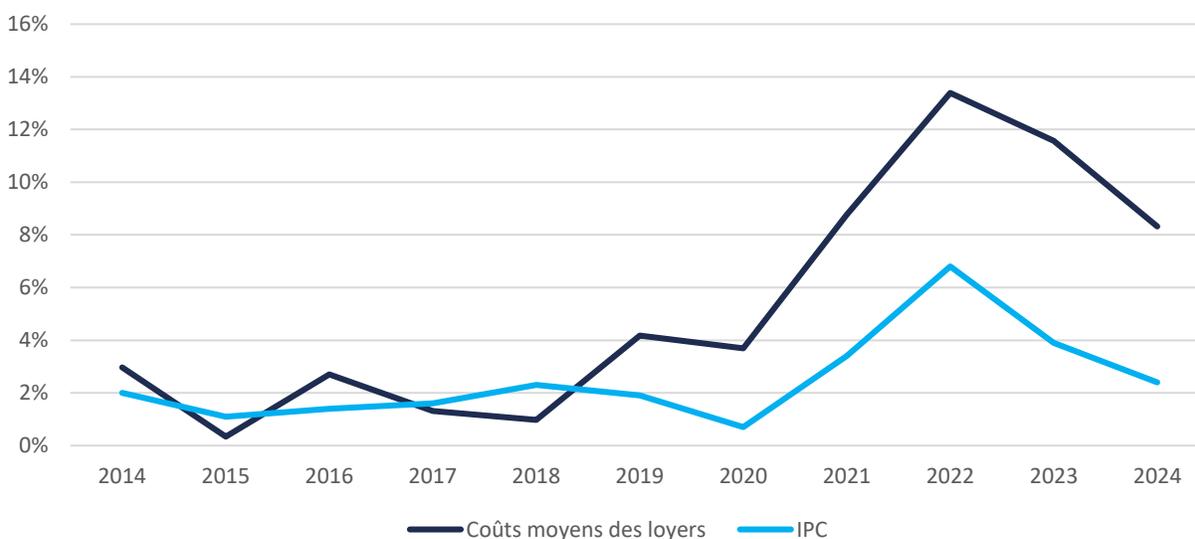
Ville	Centre-ville	Périphérie	Banlieue rapprochée	Banlieue intermédiaire	Banlieue éloignée
Sherbrooke	2 825	851	118	56	56
Saguenay	1 913	653	97	58	8
Trois-Rivières	4 197	1 406	93	20	S. O.
Drummondville	3 268	1 631	243	26	14
Gatineau	3 000	1 686	435	182	14

Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2021.

Le coût du logement

L'évolution du coût des loyers illustre les tensions croissantes du marché résidentiel. Depuis 2019, le coût moyen des loyers a progressé à un rythme bien supérieur à l'indice des prix à la consommation. Une hausse marquée de 13 % en 2022, suivie d'une autre de 12 % en 2023, traduit un contexte où l'accès à un logement abordable devient un défi pour de nombreux ménages (figure 2). Ce phénomène accentue la nécessité d'une réflexion approfondie sur l'offre résidentielle et les solutions à mettre en place pour favoriser l'accès au logement.

Figure 2 : Variation annuelle des coûts moyens des loyers et de l'IPC entre 2014 et 2024, Sherbrooke



Source : Statistique Canada 2024, Société canadienne d'hypothèques et de logement 2024.

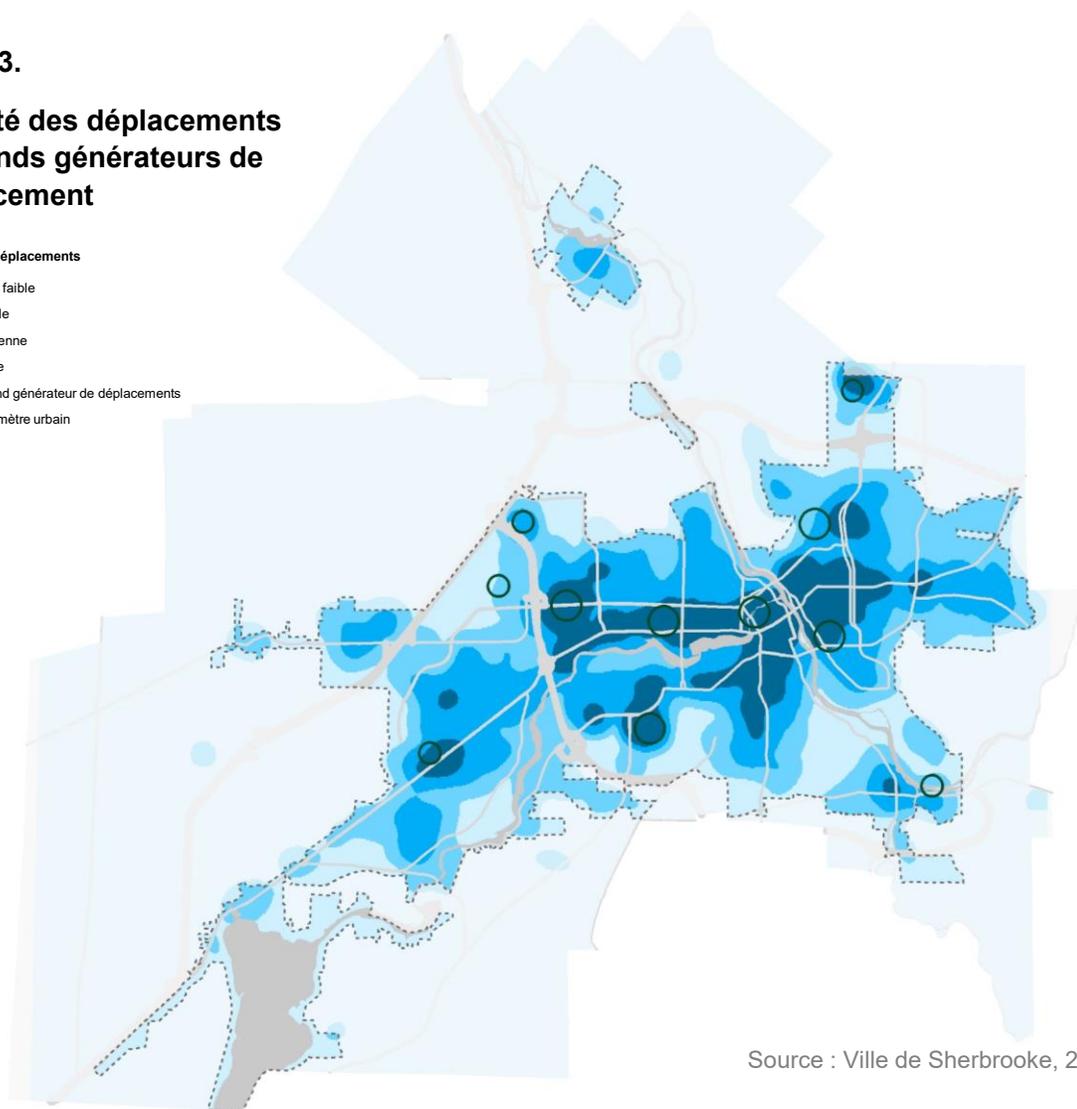
Les activités économiques et les services publics

Sherbrooke compte plusieurs pôles d'emploi regroupant des places d'affaires, des institutions et des zones industrielles, qui génèrent une quantité importante de déplacements sur le territoire (carte 3). Un grand générateur de déplacements désigne un secteur, un bâtiment ou un établissement qui attirent un grand nombre de personnes et entraînent une forte concentration de déplacements. Ces générateurs ont un impact direct sur les besoins en mobilité, influençant les flux de déplacements à travers la ville et nécessitant souvent une planification spécifique des infrastructures de transport et de mobilité. Si certains grands générateurs de déplacements sont facilement identifiables, l'ensemble des espaces de bureaux et de commerces n'est pas systématiquement répertorié comme tel, bien que ces lieux contribuent aussi aux flux de mobilité et nécessitent une prise en compte dans l'aménagement du territoire

Carte 3.

Densité des déplacements et grands générateurs de déplacement

Densité des déplacements



Source : Ville de Sherbrooke, 2025.

Les grands générateurs

Le centre-ville est l'un des plus importants pôles d'emploi de Sherbrooke; on y compte en effet quelque 7 000 emplois³. Il s'agit également d'un haut lieu culturel et touristique qui abrite des institutions telles que le musée de la Nature et des sciences de Sherbrooke, le théâtre Granada, la bibliothèque Éva-Senéal, le Musée des beaux-arts de Sherbrooke et le Marché de la Gare, ainsi que des bureaux d'envergure, des établissements d'enseignement et divers restaurants.

Le secteur Jacques-Cartier et le corridor de la rue King Ouest, situé entre le boulevard Jacques-Cartier et l'autoroute 410, est un pôle d'affaires important qui accueille des entreprises et des franchises commerciales. Entre 2010 et 2020, plusieurs espaces de bureaux y ont été construits, particulièrement autour de l'autoroute 410 et à l'intersection de King Ouest et Jacques-Cartier. Ces constructions ont permis de consolider le secteur et d'en faire un acteur économique clé.

Les hôpitaux majeurs participent à la distinction de Sherbrooke. Le Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke (CHUS) regroupe : l'Hôpital Fleurimont et l'Hôtel-Dieu. Ensemble, ils emploient plus de 7 000 professionnels⁴ et accueillent plus de 3 300 étudiants⁵, ce qui positionne le CHUS comme l'un des plus grands pôles d'emploi et de déplacements de la ville.

Les institutions académiques postsecondaires font de Sherbrooke une ville reconnue. Sur le plan professionnel, le Centre de formation professionnelle 24-Juin y est bien établi. Au niveau collégial, le Cégep de Sherbrooke, le Collège Champlain ainsi que le Collégial du Séminaire de Sherbrooke sont présents. Du côté universitaire, l'Université Bishop's et l'Université de Sherbrooke accueillent près de 30 000 étudiantes et étudiants⁵. Cette dernière, qui joue un rôle central dans l'économie régionale, emploie à elle seule plus de 8 300 personnes⁶.

Les secteurs industriels de Sherbrooke comprennent cinq parcs industriels, deux parcs scientifiques et un Technoparc, qui génèrent plus de 23 000 emplois³. Le Parc industriel régional de Sherbrooke, en plein essor, abrite plus de 191 entreprises et offre environ 6 200 emplois³. Les secteurs stratégiques incluent le manufacturier innovant, les technologies propres, les sciences de la vie, les micro-nanotechnologies, les sciences quantiques et les technologies de l'information.



Sherbrooke compte environ 87 500 emplois² et 4 400 entreprises³, ce qui en fait un moteur économique important pour la région de l'Estrie. Les services aux consommateurs représentent 16 % des entreprises commerciales, suivis des services professionnels (15 %) et du secteur de la restauration, du divertissement et de l'hôtellerie (11 %)³. À Sherbrooke, environ 75 % des emplois se concentrent dans le secteur des services².

Figure 3. Répartition des emplois parmi les 10 principales industries (SCIAN), Sherbrooke 2021



Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2021.

Les établissements publics, principaux employeurs, génèrent 34 % des emplois, notamment dans les soins de santé (19 %), l'éducation (11 %) et l'administration publique (4 %). Pour sa part, le secteur manufacturier demeure important, avec 13 % des parts. Il est important de noter que le nombre d'entreprises ne reflète pas systématiquement celui des emplois. Par exemple, bien que les entreprises du secteur de l'enseignement ne représentent que 2 % du nombre total d'entreprises, elles génèrent 11 % des emplois à Sherbrooke (figure 3).

Grâce à un écosystème innovant axé sur le savoir, Sherbrooke se démarque par son ambition et sa détermination à devenir un modèle en matière de développement économique et de création de richesse collective.



La mobilité et le transport

Réseau routier

Située au cœur de l'Estrie, Sherbrooke bénéficie d'une bonne accessibilité grâce à son réseau routier. L'autoroute Autoroute des Cantons-de-l'Est (10) et l'autoroute Joseph-Armand-Bombardier (55), sont les principaux axes est-ouest et nord-sud, reliant Sherbrooke aux villes de Montréal, de Drummondville, de Trois-Rivières et de Shawinigan, favorisant ainsi les déplacements interurbains et le dynamisme économique.

Un réseau autoroutier secondaire facilite la circulation locale : l'autoroute Louis-Bilodeau (610) dessert le nord, tandis que l'autoroute Jacques-O'Bready (410) relie le sud aux zones périphériques jusqu'à la route 108. Les routes 112 et 143 assurent quant à elles les liaisons vers les quartiers, les pôles commerciaux et la frontière américaine. Enfin, des axes structurants comme le boulevard de Portland et la route 108 contribuent aux déplacements intra urbains véhiculaires, reliant efficacement quartiers, institutions et pôles d'emploi.



La mobilité et le transport

Transport collectif

La Société de transport de Sherbrooke (STS) joue un rôle central dans l'organisation des déplacements urbains à Sherbrooke en assurant des services de transport collectif et adapté. Son réseau d'autobus, maillé sur l'ensemble du territoire, relie efficacement les quartiers résidentiels aux pôles d'activités, qu'il s'agisse des centres commerciaux, des établissements d'enseignement ou des principaux bassins d'emploi (carte 4). En offrant une alternative fiable et accessible à l'automobile, il contribue à la réduction de la congestion et des émissions de gaz à effet de serre, tout en soutenant le dynamisme urbain.

En parallèle, la STS déploie un service de transport adapté destiné aux personnes ayant des limitations fonctionnelles. Ce service essentiel garantit une mobilité inclusive en proposant des trajets personnalisés qui répondent aux besoins particuliers des usagères et usagers, favorisant ainsi leur autonomie et leur participation à la vie sociale et économique de Sherbrooke.



Le transport collectif présente des défis en matière de fréquence, de couverture et de correspondances qui limitent son efficacité pour certains usagers. Des améliorations sont souhaitables, notamment une bonification du service aux heures de pointe, une meilleure desserte des quartiers périphériques et une optimisation des temps de trajet dans les secteurs centraux et densément peuplés.

Carte 4.

Réseaux de transport collectif en 2025

- Piste cyclable actuelle
- Réseau de transport collectif actuel
- Autoroute
- - - Périmètre urbain



Source : Ville de Sherbrooke, 2025.

Mobilité active

Sherbrooke dispose d'un réseau de 250 km de voies cyclables, réparties à travers ses différents quartiers et reliant plusieurs pôles d'activités. Ce réseau diversifié inclut des infrastructures de types variés, offrant des niveaux de sécurité et de confort adaptés à des usages récréatifs et utilitaires.

Depuis 2025, l'introduction des vélos en libre-service a renforcé l'accessibilité à ce mode de transport pour la population, facilitant la transition vers une mobilité durable.

Parallèlement, le territoire bénéficie de 260 km de trottoirs, un atout majeur pour favoriser la mobilité active de proximité. Ces infrastructures piétonnes contribuent à la sécurité des déplacements quotidiens et soutiennent l'intermodalité, en offrant des solutions pratiques et sécurisées pour les déplacements à pied.



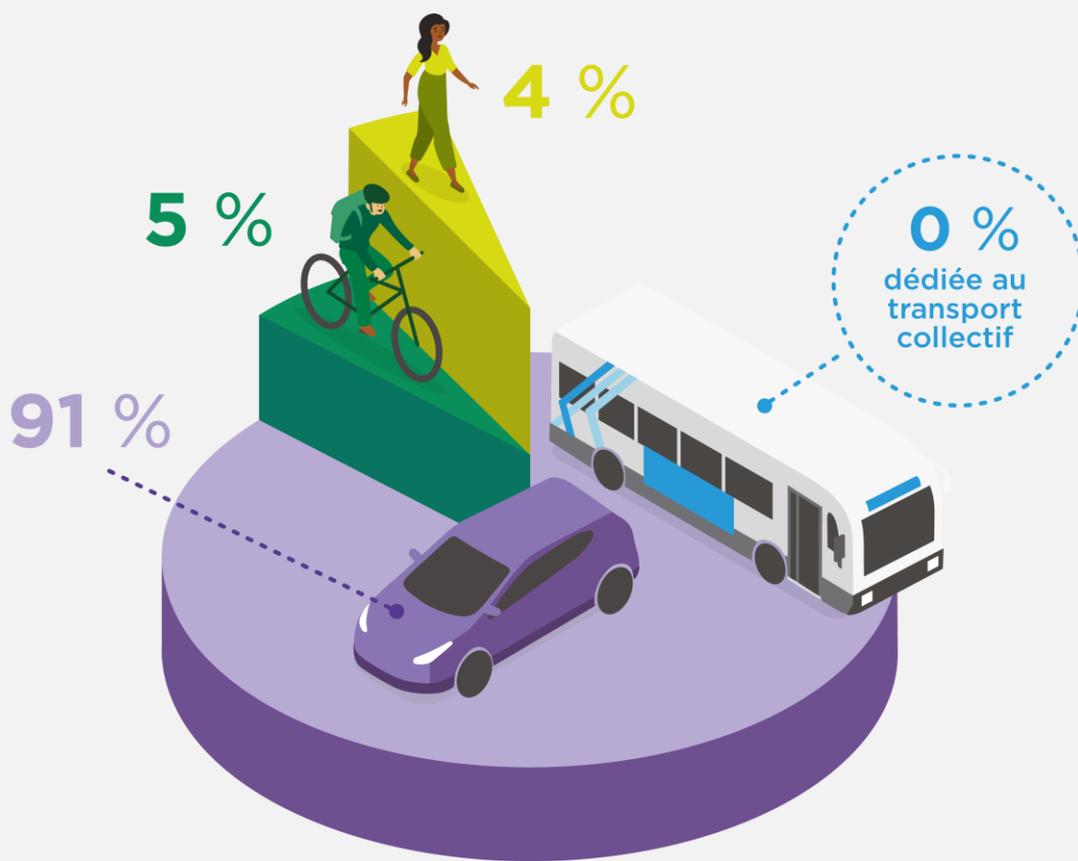
Le réseau de mobilité active de Sherbrooke, bien qu'en constante expansion, fait face à plusieurs défis qui impactent son efficacité. Parmi ceux-ci, on relève principalement la sécurité des intersections, la discontinuité des aménagements et la connectivité des liens cyclables et piétonniers. Ces éléments constituent des obstacles pour les usagères et usagers, en particulier pour ceux qui utilisent ces infrastructures de manière utilitaire, comme pour leurs trajets domicile-travail, scolaires ou autres déplacements quotidiens. La sécurité insuffisante aux intersections les expose à des risques accrus, tandis que la discontinuité des aménagements et une connectivité parfois lacunaire rendent les trajets moins fluides et plus contraignants. Ces défis doivent être pris en compte pour optimiser la mobilité active et encourager son adoption comme mode de transport privilégié.



Partage de l'espace

En 2025, 91 % de l'espace du réseau routier est réservé aux véhicules automobiles, contre 5 % pour les piétonnes et piétons et 4 % pour les cyclistes; aucune voie n'est encore réservée exclusivement au transport collectif. Cette répartition se reflétait déjà dans la tendance observée en 2021, alors que 87 % des Sherbrookoises et Sherbrookoises utilisaient leur voiture pour se rendre au travail, tandis que seulement 1 % optaient pour le vélo, 5 % pour les transports en commun et 5 % pour la marche².

Les comportements de mobilité et l'espace réservé aux différents modes exercent une influence l'un sur l'autre. Une telle configuration du réseau routier, dominée par les infrastructures automobiles, limite l'adoption des modes de transport alternatifs et durables, tout en freinant les efforts pour diversifier les solutions de mobilité.



La topographie, la nature et les paysages

Sherbrooke est réputée pour son relief vallonné, ses nombreux cours d'eau et ses paysages. Le plus haut sommet à l'intérieur du périmètre urbain, le mont Bellevue, atteint 333 mètres d'altitude. Les rivières Saint-François, Magog, Massawippi et aux Saumons traversent la ville, contribuant aux variations de dénivelé qui caractérisent le paysage sherbrookoise. Au cœur du territoire, les rivières Saint-François et Magog se rejoignent, formant un carrefour naturel central. Le réseau hydrographique de Sherbrooke inclut également le lac Magog et le lac des Nations qui ajoutent à la richesse des paysages de la région. La proximité de ces étendues d'eau et des milieux boisés inspire profondément la population, qui se montre particulièrement attachée à la nature et désireuse de préserver un lien fort avec son environnement. Cette connexion avec la nature renforce le sentiment de bien-être et contribue à l'identité unique de Sherbrooke.

La diversité et l'étendue de ses milieux naturels, qu'ils soient hydriques, humides ou boisés jouent un rôle essentiel dans la résilience environnementale de la ville, tout en apportant des bénéfices écologiques particuliers et complémentaires qui enrichissent la qualité de vie des Sherbrookoises et Sherbrookoises.

Les milieux naturels de Sherbrooke

Milieux hydriques

Ils regroupent les lacs et les cours d'eau, incluant leurs rives, leur littoral et leurs zones inondables. Ils couvrent 10,3 % du territoire (3 771 hectares), et 767 km de ruisseaux, dont 54 km des principales rivières (Saint-François, Magog, Massawippi et aux Saumons). L'intégrité de ces milieux et la qualité de l'eau sont des composantes essentielles de l'écosystème.

Milieux humides

Ils couvrent 8,6 % du territoire (3 133 hectares), dont 17 % de l'ensemble des milieux humides sont situés en milieu urbain. Ils jouent un rôle crucial dans la régulation des eaux pluviales, la séquestration du carbone et le maintien de la biodiversité.

Milieux boisés

Ils occupent 48,2 % du territoire (17 657 hectares), dont 10 % sont constitués de forêts matures essentielles à la biodiversité. Environ 18 % des boisés se trouvent dans les périmètres urbains, et 5,2 % sont intégrés aux parcs urbains et contribuent à la connectivité écologique et à l'attractivité des quartiers.

Les éléments patrimoniaux

Le territoire de Sherbrooke se caractérise également par l'aspect singulier de son cadre bâti. Il reflète l'histoire d'une ville industrielle fortement marquée par les influences américaines et britanniques ainsi que par le développement d'une architecture ouvrière et religieuse originale qui façonne ses quartiers.

Trois secteurs particulièrement riches en bâtiments patrimoniaux présentent des typologies et des styles architecturaux variés : les quartiers centraux de Sherbrooke ainsi que les noyaux urbains de Brompton et de Lennoxville. Ces secteurs comptent plusieurs immeubles d'intérêt historique qui perpétuent une mémoire sociale et économique encore profondément ancrée.

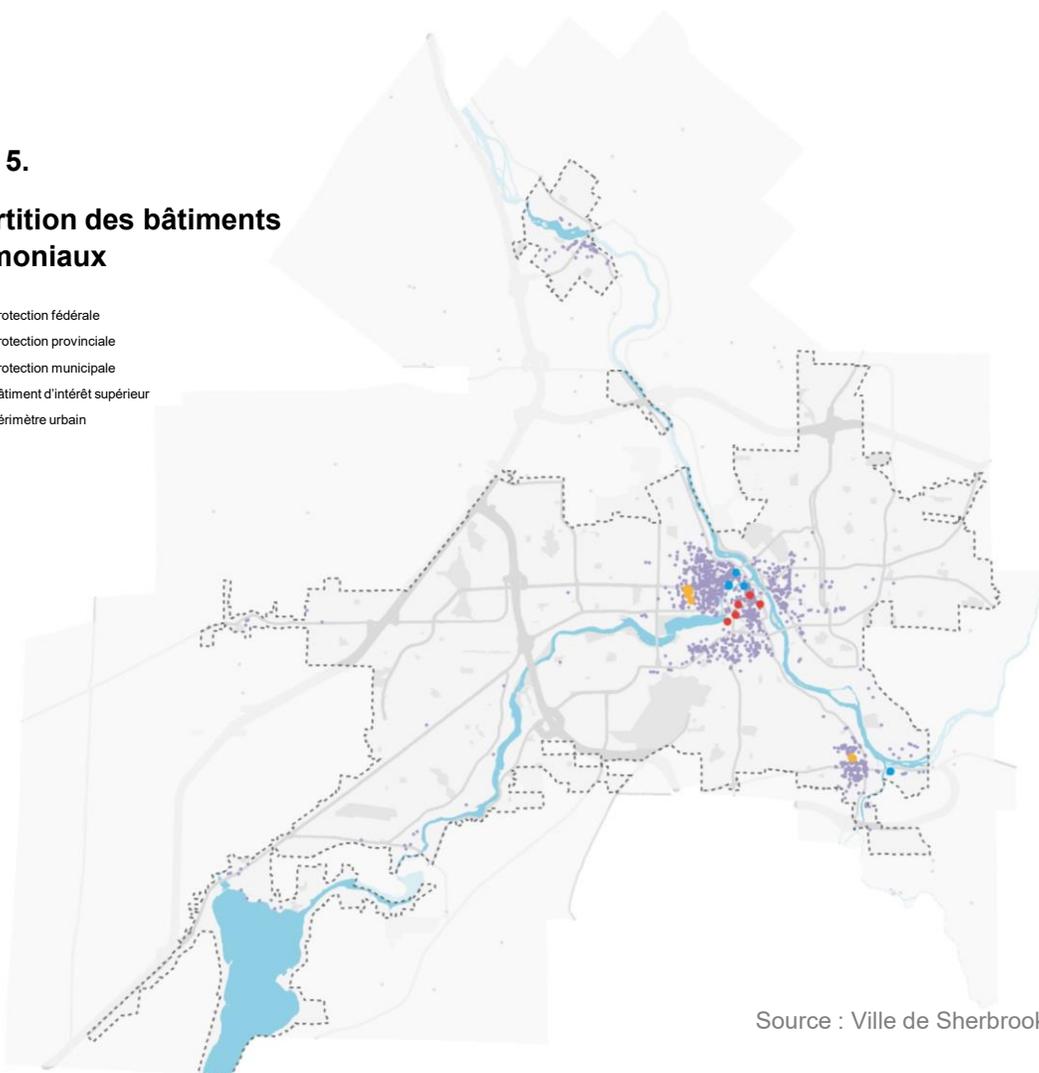
Sherbrooke se caractérise aussi par ses témoins historiques qui ponctuent son vaste milieu rural. Quelques anciens grands domaines agricoles s'y distinguent toujours, notamment le domaine Hale-Rogean et des granges-étables patrimoniales de bonnes dimensions.



Carte 5.

Répartition des bâtiments patrimoniaux

- Protection fédérale
- Protection provinciale
- Protection municipale
- Bâtiment d'intérêt supérieur
- Périmètre urbain



Source : Ville de Sherbrooke, 2025.

Secteurs patrimoniaux

Les quartiers centraux de Sherbrooke, comme le Vieux-Nord par exemple, cœur patrimonial de la ville, comprennent de nombreux immeubles patrimoniaux, dont certains sont classés (carte 5) : le site patrimonial de l'Ancienne-Prison-Winter, l'hôtel de ville de Sherbrooke, l'église Plymouth Trinity et le monument aux Braves-de-Sherbrooke. Une concentration d'immeubles commerciaux, industriels et résidentiels, la plupart centenaires,

témoigne de l'évolution socio-économique et culturelle de la ville. Le noyau urbain de Lennoxville reste marqué par son histoire unique, qui se caractérise entre autres par la présence d'institutions éducatives anglo-protestantes, telles que l'Université Bishop's. Il se distingue par un patrimoine architectural particulièrement riche, incluant des concentrations remarquables de résidences patrimoniales de styles variés.

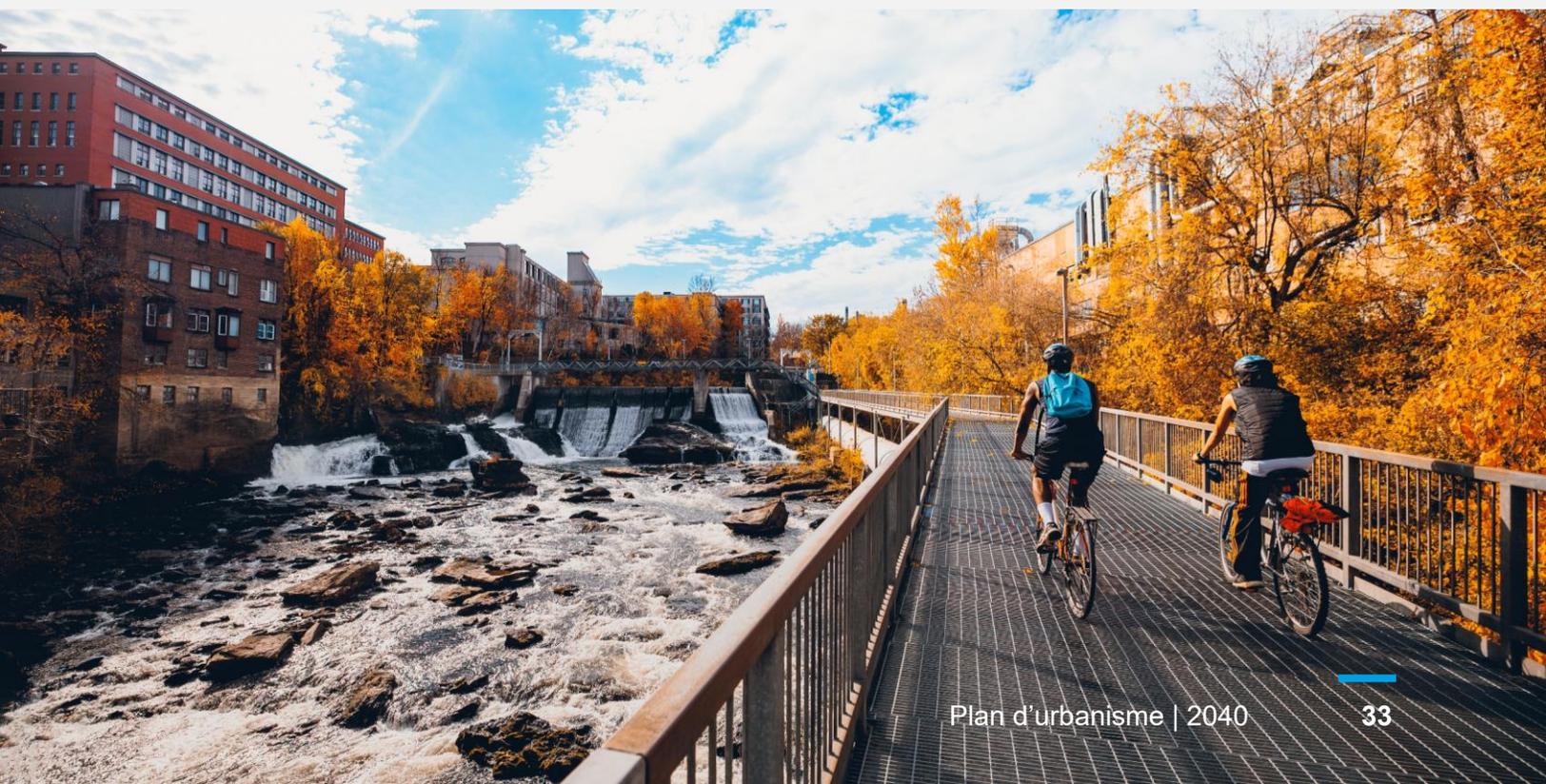
Sherbrooke compte plusieurs anciens noyaux villageois qui contribuent à son patrimoine, comme les noyaux de Brompton, Huntingville, Deauville, le Vieux Rock Forest et Saint-Élie. La diversité des édifices d'intérêt historique participe aussi à la mémoire sociale et économique des secteurs.

Reconnaître les défis, accompagner la transition

Sherbrooke se trouve à un carrefour stratégique, confrontée aux défis du vieillissement du parc résidentiel, de l'accessibilité au logement et des enjeux climatiques. Elle est également consciente que la transition vers une mobilité plus durable passe par un changement des habitudes de déplacement, ce qui requiert des infrastructures adaptées et une adhésion collective.

Face à ces enjeux, Sherbrooke mise sur une densification réfléchie, la diversification de l'offre de logements et le renforcement des options de mobilité durable, des leviers essentiels pour assurer un développement harmonieux et inclusif. Dans cette perspective, la préservation des milieux naturels et du patrimoine bâti devient un véritable moteur de résilience et d'attractivité, contribuant à l'épanouissement de la ville tout en respectant son environnement.

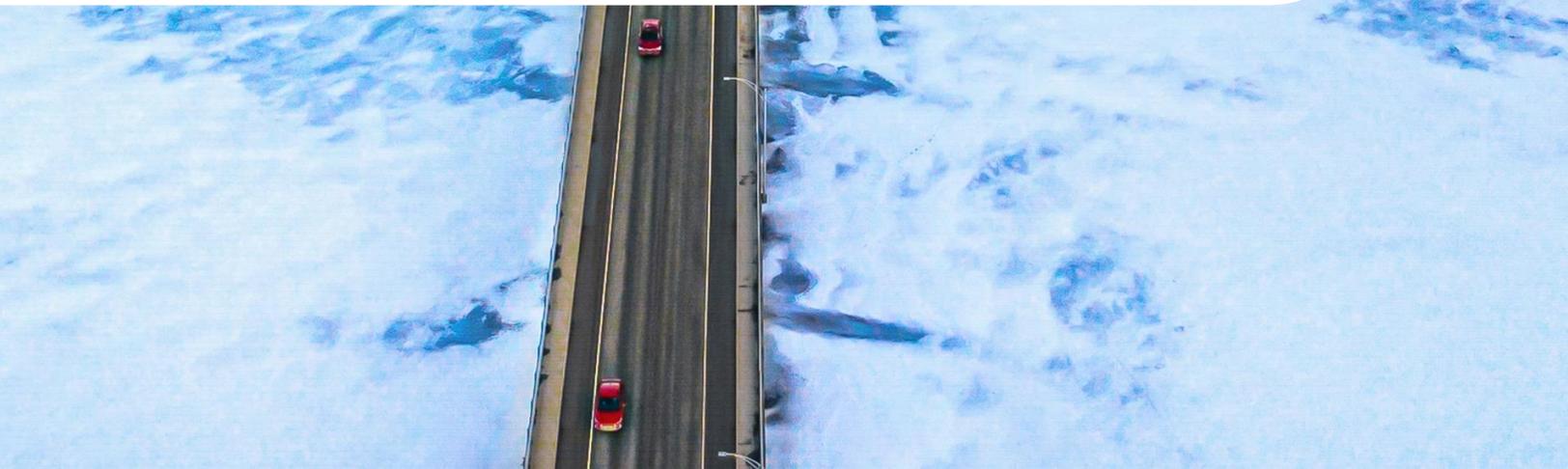
Le Plan d'urbanisme de Sherbrooke vise à répondre aux besoins actuels tout en anticipant l'avenir, en alliant innovation, identité locale et engagement collectif pour offrir un cadre de vie de qualité.





Chapitre 2

Orientations



En adoptant les sept orientations d'aménagement du Plan d'urbanisme, Sherbrooke se positionne pour relever les défis actuels tout en se préparant efficacement à ceux de demain, et ce sur l'ensemble de son territoire.

Orientation 1 — Des milieux de vie complets et adaptés aux besoins des communautés

Orientation 2 — Une offre diversifiée de logements pour répondre à des besoins variés

Orientation 3 — Une densification dans des zones dotées d'infrastructures en gestion de l'eau et de services publics

Orientation 4 — Une localisation stratégique des activités économiques contribuant à la vitalité des milieux de vie

Orientation 5 — Des transports durables sécuritaires, accessibles et intégrés aux milieux de vie

Orientation 6 — Une communauté résiliente, capable de s'adapter aux changements climatiques

Orientation 7 — Une Ville qui protège et valorise ses paysages, ses milieux naturels et agricoles ainsi que son patrimoine

Mesurer l'évolution du Plan d'urbanisme de Sherbrooke

Le Plan d'urbanisme établit des cibles pour chaque orientation. Ces cibles, présentées à la fin de chaque orientation, offrent une vision précise et quantifiable du progrès à accomplir. Elles serviront de guide pour la mise en œuvre des orientations d'aménagement, assurant ainsi une cohérence entre les objectifs à atteindre et les actions concrètes à entreprendre.



Orientation 1.

Des milieux de vie complets et adaptés aux besoins des communautés

Objectifs et mesures

1.1 Favoriser l'aménagement de milieux de vie complets, conviviaux et sécuritaires

- Identifier les services et installations nécessaires pour compléter les milieux de vie.
- Planifier les phases de développement des nouveaux quartiers avec les partenaires afin de garantir une offre de services dès l'occupation des premiers logements.
- Prévoir un accès équitable et adéquat aux équipements collectifs (ex. parcs, terrains sportifs, locaux communautaires) pour toute la population.
- Améliorer la convivialité des milieux de vie grâce à des aménagements adaptés et à un verdissement accru.
- Mettre en place un processus de validation des risques liés à la sécurité civile.

1.2 Renforcer l'accès aux commerces de proximité et aux équipements collectifs pour toutes et tous

- Favoriser l'implantation stratégique de commerces et de services diversifiés dans les nouveaux quartiers et dans les quartiers existants.
- Évaluer, en collaboration avec différents partenaires, les possibilités de mutualisation des équipements publics et privés.
- Favoriser une intégration harmonieuse des commerces de proximité dans les quartiers.

1.3 Soutenir le développement d'une communauté nourricière

- Modifier les règlements pour favoriser et encourager l'agriculture urbaine citoyenne et communautaire dans les périmètres d'urbanisation.
- Améliorer l'accessibilité des produits issus de l'agriculture urbaine et locale.
- Favoriser de nouveaux aménagements nourriciers adaptés selon l'emplacement et les caractéristiques du sol.

Qu'est-ce qu'un milieu de vie complet ?

Un milieu de vie complet est un environnement urbain durable qui permet à chaque individu de s'épanouir pleinement. Il offre un accès facile et rapide aux services essentiels tels qu'une épicerie, des options de mobilité durable, des commerces de proximité, ainsi qu'à des lieux de travail, d'éducation, de loisirs et de culture. Ce type de milieu favorise une mobilité durable en assurant une proximité entre les lieux de résidence et les ressources du quotidien. Il permet de réduire les distances à parcourir et de faciliter l'accès à une diversité de modes de transport, garantissant une qualité de vie optimale pour l'ensemble de la population.

Le concept de la ville des 15 minutes s'inscrit pleinement dans cette approche, en rapprochant les citoyennes et les citoyens de leurs besoins quotidiens. Il repose sur les principes d'une ville polycentrique, favorisant la mixité des usages et la proximité des services, afin de réduire les déplacements contraints. Ces déplacements, souvent longs et nécessaires pour accéder à des services ou à des commerces éloignés, sont réduits grâce à une répartition plus équilibrée des activités sur l'ensemble du territoire. Ainsi, plutôt que de concentrer les activités autour d'un centre unique, ce modèle favorise une accessibilité à pied ou à vélo, renforçant la qualité de vie et la durabilité urbaine.



De bonnes pratiques d'aménagement pour des milieux de vie complets



- 1 Habitations diversifiées et abordables
- 2 Accès à des espaces publics
- 3 Commerces de proximité
- 4 Institutions ou secteurs d'emplois

- 5 Réseau de transport collectif
- 6 Infrastructures cyclables et piétonnes
- 7 Pôle de mobilité
- 8 Résilience aux changements climatiques

Revoir le développement pour améliorer les milieux de vie

Créer des milieux de vie complets est essentiel pour améliorer la qualité de vie de la population. Ces dernières décennies, le développement du territoire autour d'un seul usage (résidentiel, commercial, emploi ou loisirs) a entraîné des distances plus longues à parcourir par les citoyennes et citoyens dans leurs déplacements quotidiens. La Ville de Sherbrooke souhaite repenser ce modèle afin d'offrir une desserte équitable à toute la communauté —dans les quartiers existants et lors de l'aménagement de nouveaux secteurs résidentiels —en les rendant accessibles par divers modes de transport, tout en garantissant la sécurité de la population.

Certains quartiers sont actuellement moins propices à la diversification des activités en raison de leur historique de développement, de leur organisation spatiale ou de leur faible densité. Pour y remédier, plusieurs stratégies peuvent être mises en place, comme augmenter la densité, mutualiser les équipements sportifs dans les écoles et autoriser certains usages commerciaux dans les zones résidentielles. Ces mesures doivent toutefois être évaluées en fonction de leurs impacts (ex. bruits, odeurs) sur la collectivité.

Améliorer les milieux de vie existants passe par des aménagements conviviaux, des espaces extérieurs propices à la socialisation et une plus grande végétalisation, de façon à rendre les déplacements actifs agréables et attractifs. Une meilleure coexistence des différents usages est également cruciale lors de l'ajout de services dans un quartier. L'objectif est de conserver l'échelle du quartier tout en intégrant harmonieusement divers services essentiels à proximité des milieux de vie existants. Pour arriver à cette fin, des aires d'opportunités ont été déterminées et analysées afin de relever les éléments nécessaires pour atteindre des milieux de vie complets (voir l'annexe 1 — Aires d'opportunités). Pour renforcer l'attractivité des rues et dynamiser l'espace public, il est aussi important de privilégier des enseignes à échelle humaine, des façades plus perméables et un encadrement continue de la rue par le bâti, la végétation ou le mobilier urbain.



Une offre plus complète de commerces de proximité et d'équipements collectifs

Pour créer des milieux de vie complets, il est crucial de maintenir une densité de population suffisante en vue de soutenir les services et les équipements collectifs de proximité. Une faible densité résidentielle constitue un frein à leur implantation, qui nécessite un bassin de clientèle minimal pour être viable. L'étalement urbain des dernières décennies, marqué par le développement de quartiers résidentiels monofonctionnels de faible densité, a exacerbé cette problématique.

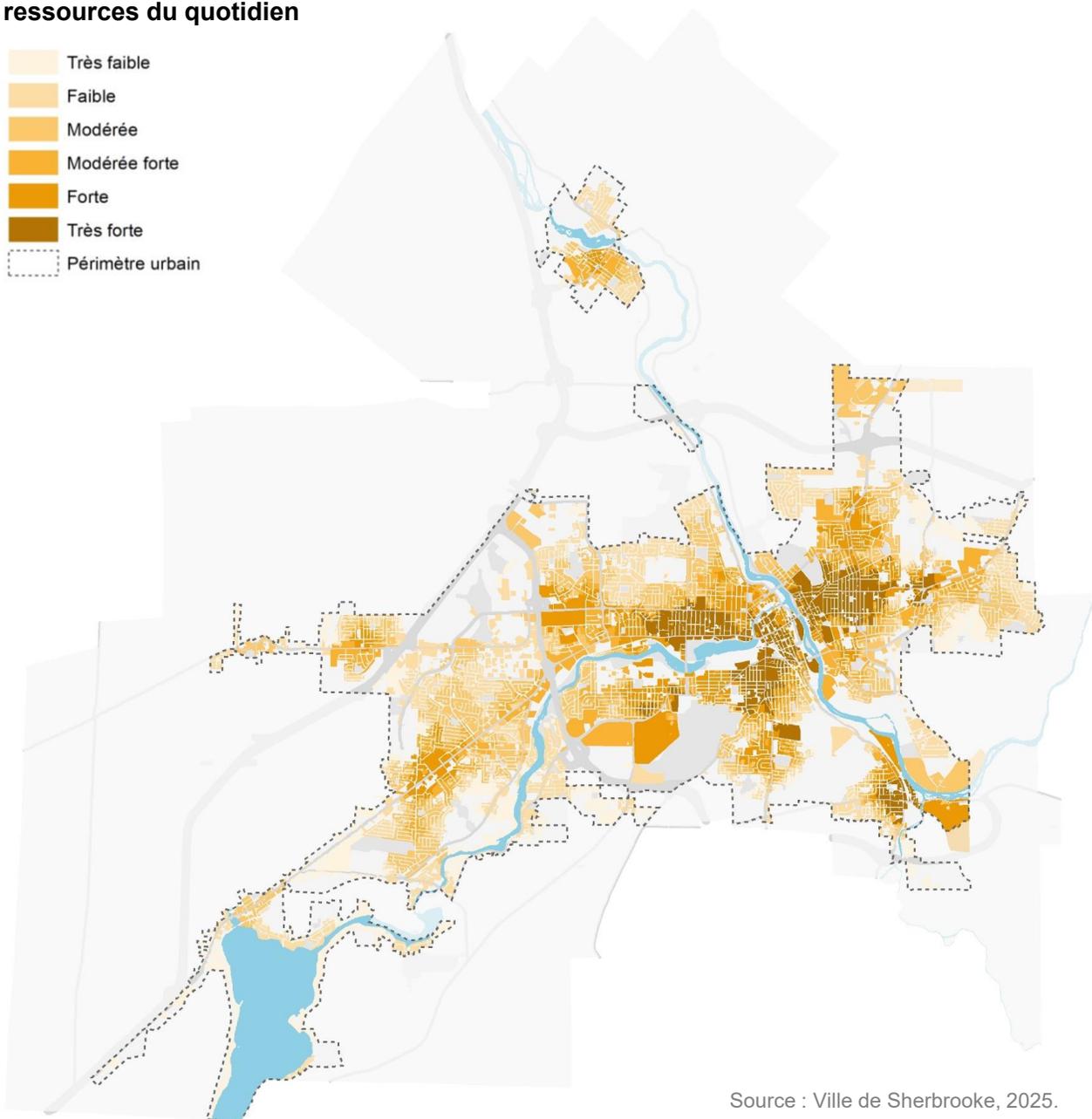
La viabilité des commerces varie selon leur typologie et la densité locale. Une succursale de la Société des alcools du Québec (SAQ) nécessite environ 25 000 clients, tandis que les supermarchés, pharmacies et institutions financières en demandent entre 6 500 et 8 500³. À plus petite échelle, les dépanneurs, salons de coiffure et restaurants rapides supposent un bassin de quelque 1 250 à 2 000 clients pour s'implanter³. Ces seuils soulignent l'importance d'une planification commerciale adaptée aux quartiers.

Actuellement, à Sherbrooke, l'accès aux commerces, aux services de proximité et aux équipements collectifs (ex. écoles, espaces verts, épiceries, lieux communautaires) varie selon leur localisation (carte 6). Les secteurs centraux sont généralement mieux desservis que ceux en périphérie, où les résidentes et résidents doivent habituellement se déplacer au-delà d'une distance de marche raisonnable (évaluée à 800 mètres, ou 15 minutes à pied) pour accéder aux services essentiels dont ils ont besoin.



Carte 6.

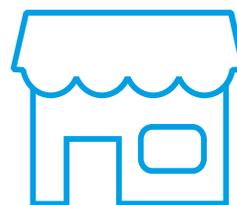
Accessibilité aux ressources du quotidien



Source : Ville de Sherbrooke, 2025.

Note : L'accessibilité est calculée dans une perspective de ville en 15 minutes afin de déterminer une zone de desserte de 800 mètres autour de chaque service, en utilisant le réseau piétonnier. Les zones de desserte des services sont classées par type et par catégorie. Un indicateur d'accessibilité est calculé pour chaque catégorie, avec des scores allant de 0 à 1, reflétant la couverture des services par type.

Offrir des milieux de vie complets réduit les besoins en déplacements tout en répondant aux besoins quotidiens, ce qui bonifie la qualité de vie des citoyennes et citoyens.



L'agriculture urbaine au cœur d'une communauté nourricière

Pour la création de milieux de vie complets, il est essentiel que les citoyennes et citoyens aient accès à des produits alimentaires frais à proximité de leur résidence. En complément des commerces traditionnels et de l'offre des producteurs locaux, l'agriculture urbaine citoyenne et communautaire offre une solution innovante pour enrichir l'offre locale et promouvoir un environnement urbain plus vert et équitable. Le développement des aménagements nourriciers — tels que jardins collectifs, potagers urbains et plantes comestibles dans les espaces publics — offre aussi à la population des moyens créatifs et durables de s'approvisionner localement. Par son Plan d'urbanisme et son Plan de développement d'une communauté nourricière, Sherbrooke souhaite ainsi renforcer les liens entre la population, la nature et les producteurs locaux, tout en favorisant une économie durable et un sentiment d'appartenance à la communauté.



Indicateur – Orientation 1

Part de la population qui habite à moins de 15 min (800 m) de marche des principales ressources du quotidien



Orientation 2.

Une offre diversifiée de logements pour répondre à des besoins variés

Objectifs et mesures

2.1 Favoriser l'accès à des logements abordables et de qualité pour toutes et tous

- Établir un cadre réglementaire et incitatif garantissant l'intégration de logements abordables.
- Développer une stratégie municipale d'acquisition de bâtiments et de terrains pour soutenir le logement hors marché.
- Mettre en place des mesures d'entretien pour préserver l'attractivité du parc de logements.
- Maintenir et renforcer l'abordabilité du parc de logements existant.
- Encourager la mixité sociale dans les nouveaux projets de développement résidentiel

2.2 Accroître l'offre et la diversité de logements

- Favoriser une offre diversifiée de logements en termes de grandeur et de type pour la population.
- Promouvoir une densification douce dans certains quartiers existants, en encadrant le nombre de logements et la volumétrie des bâtiments.
- Étudier la possibilité d'autoriser les logements additionnels sur l'ensemble du territoire.
- Convertir certains bureaux vacants en logements.
- Introduire des usages résidentiels dans les zones commerciales qui s'y prêtent.

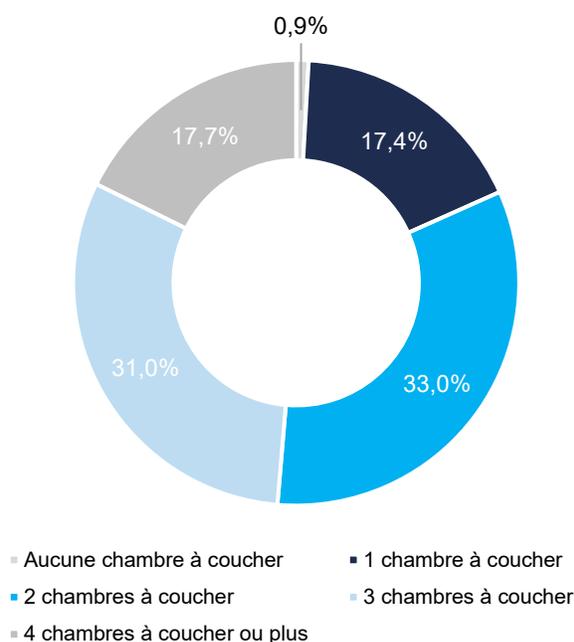
Soutenir une population en croissance

D'après l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), Sherbrooke devrait maintenir un rythme important de croissance dans les prochaines années. Pour répondre à la croissance de sa population, la Ville devra s'assurer que de nouvelles solutions de logement sont accessibles à toutes et tous, tout en préservant la diversité des milieux de vie. Dans ce contexte, l'augmentation de l'offre de logements hors marchés et la préservation des logements existants sont des priorités afin d'éviter une pression excessive sur les budgets des ménages les plus vulnérables, notamment les étudiantes et étudiants, les personnes âgées et les ménages à faibles revenus.

De plus, les ménages monoparentaux sont particulièrement vulnérables à l'augmentation des loyers, étant les seuls à devoir supporter l'intégralité du fardeau financier. Les personnes âgées et à faible revenu sont également particulièrement touchées par cette réalité. Assurer l'abordabilité des logements est donc essentiel afin de garantir un accès équitable au logement pour l'ensemble des Sherbrookoises et Sherbrookoises.

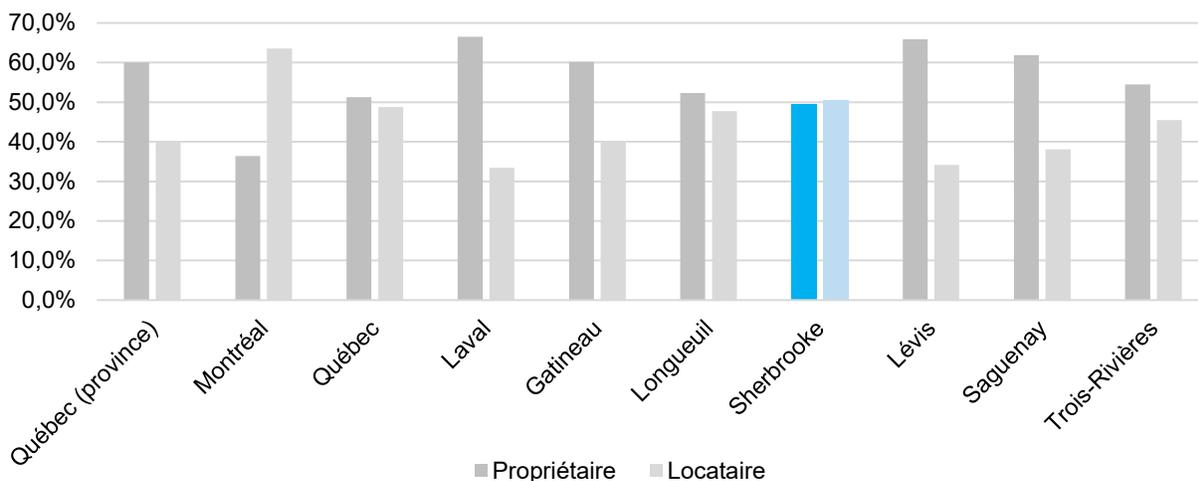
Sherbrooke et Montréal sont les seules villes du Québec où le nombre de locataires dépasse celui des propriétaires (figure 5). Cette réalité est en partie causée par leur statut de villes étudiantes et par leurs revenus médians par ménage, parmi les plus bas au Québec (environ 63 000 \$)². Entre 2022 et 2023, la proportion d'étudiantes et d'étudiants universitaires dans la population était de 17 % à Sherbrooke⁵ contre 11 % à Montréal⁷. Le manque de logements affecte particulièrement la population étudiante, qui se voit confrontée à une rotation régulière de ses résidences en raison de la nature temporaire de ses études, tout en disposant de ressources financières limitées.

Figure 4 : Logements selon le nombre de chambres à coucher, Sherbrooke 2021



Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2021.

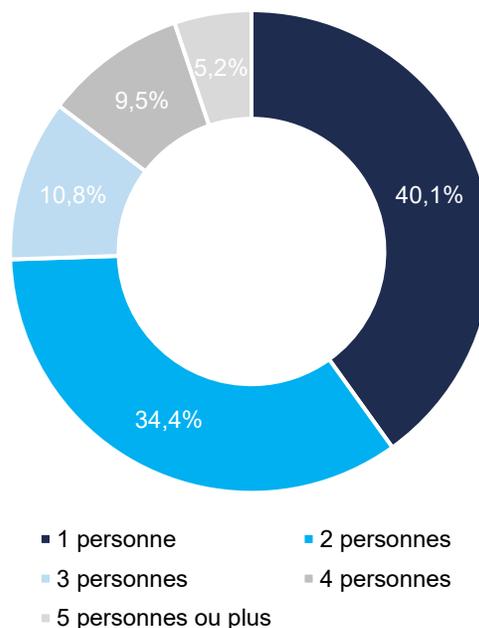
Figure 5 : Ménages privés selon le mode d'occupation, 2021



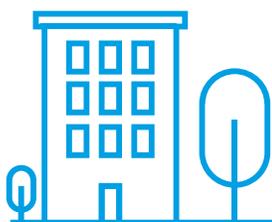
Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2021.

Avec 40,1 % des ménages composés d'une seule personne (figure 6), l'offre de logements d'une chambre reste nettement insuffisante, représentant seulement 18,3 % du parc résidentiel (figure 4). Pour mieux répondre à cette demande, plusieurs leviers peuvent être mobilisés : encourager une densification adaptée dans certains quartiers, favoriser la conversion de bureaux vacants en logements et intégrer des usages résidentiels dans les zones commerciales appropriées. Chaque intervention devra être ajustée aux particularités du secteur afin d'assurer une intégration harmonieuse et efficace.

Figure 6 : Nombre de personnes par ménage, Sherbrooke 2021



Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2021.



La faible proportion de copropriétés, qui s'élève à 10 % à Sherbrooke comparativement à 18 % à Québec et 21,9 % à Montréal, restreint également l'accès à la propriété². Or, la copropriété offre une alternative intéressante à la maison unifamiliale, notamment pour les ménages de deux personnes ou moins, qui représentaient trois quarts des ménages sherbrookoïses en 2021.

Depuis 2019, les loyers à Sherbrooke ont augmenté à un rythme soutenu, exerçant une pression croissante sur les budgets des ménages. Face à l'évolution rapide des prix des loyers et à la hausse du coût des logements, il devient essentiel de maintenir et d'augmenter l'abordabilité du parc résidentiel existant. Afin de répondre à cette demande, la ville doit garantir que l'offre de logements reste accessible en stabilisant le coût des loyers et en augmentant l'accès aux logements abordables.

La Politique de l'habitation est l'une des mesures mises en place afin de réduire les impacts de la crise du logement sur les ménages les plus vulnérables. Elle permet de répondre à la vision du Plan d'urbanisme en précisant les besoins en logements pour les clientèles les plus vulnérables et en proposant des mesures concrètes.



Des logements de qualité

Un des défis majeurs de Sherbrooke est de maintenir un parc immobilier en bon état tout en répondant à la demande croissante. Le vieillissement du parc résidentiel, avec près de la moitié des logements construits avant les années 1980, nécessite un effort soutenu pour préserver leur qualité. Pour maintenir l'attractivité du marché immobilier, un encadrement renforcé de l'entretien des logements existants est primordial.

Bien que la construction de nouveaux logements puisse partiellement répondre à la demande croissante, la rénovation et l'entretien des bâtiments actuels sont tout aussi essentiels. Ces actions permettront de réduire les taux de vacance et de diminuer la pression sur le marché en offrant des logements de qualité. Il est également crucial de préserver le parc de logements en limitant les conversions afin de maintenir l'offre actuelle.



Indicateur – Orientation 2

Nombre de nouveaux logements à l'intérieur des périmètres urbains



Orientation 3.

Une densification orientée vers les milieux dotés d'infrastructures de gestion des eaux et de services publics

Objectifs et mesures

3.1 Orienter la densification en fonction des réseaux de mobilité durable et des pôles d'activités

- Prioriser le développement des espaces sous-utilisés à proximité du réseau projeté de transport structurant et des équipements existants.
- Intensifier les espaces commerciaux à proximité du réseau de transport collectif et des équipements existants.
- Imposer des densités résidentielles minimales adaptées au milieu bâti existant.

3.2 Adapter la densification selon le contexte des milieux de vie et leur capacité d'accueil

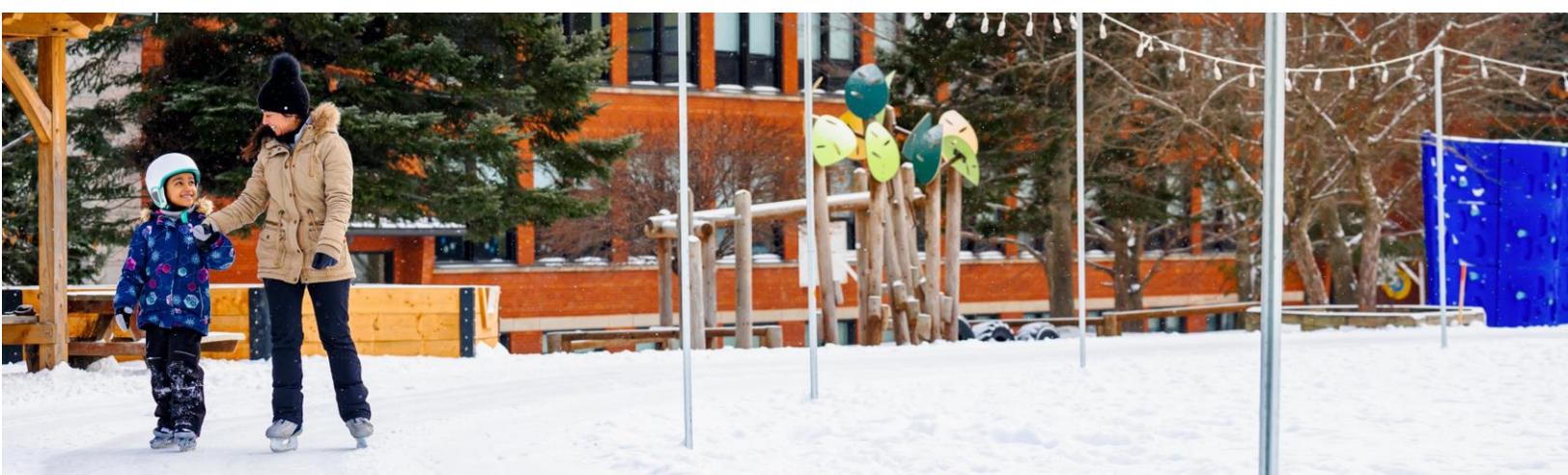
- Densifier en respectant le milieu d'insertion et en mettant en valeur le patrimoine et les paysages.
- Cibler l'intensification des usages dans les secteurs propices.
- Assurer une intégration architecturale cohérente avec le milieu et adaptée à l'échelle humaine.

3.3 Optimiser l'utilisation des infrastructures de gestion des eaux existantes et bonifier leur capacité

- Maximiser l'utilisation des infrastructures existantes en favorisant une gestion efficiente et en augmentant leur capacité.
- Exiger une densité minimale viable pour la rentabilité des infrastructures publiques.
- Prioriser la densification en fonction des capacités actuelles et futures des infrastructures de gestion des eaux.
- Assurer la planification des nouvelles infrastructures de gestion des eaux pour répondre aux besoins de développement futur.

3.4 Planifier les équipements publics et les services en fonction de l'évolution des besoins et des secteurs de densification

- Planifier les équipements publics en fonction de l'évolution de la population et des secteurs ciblés pour la densification.
- Identifier des sites stratégiques pour les dépôts à neige et la gestion des matières résiduelles afin de répondre à l'augmentation de la population et aux exigences opérationnelles.
- Collaborer avec Hydro-Sherbrooke pour planifier l'implantation, la modernisation et la gestion des réseaux électriques dans les projets de développement et de redéveloppement urbain.



Relever le défi de la croissance de Sherbrooke

Selon les projections de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) en date de 2021, la Ville devrait prévoir l'accueil de 18 000 ménages supplémentaires d'ici 2041, ce qui nécessitera autant de logements additionnels. Toutefois, pour répondre à la crise du logement et de l'abordabilité et rétablir l'équilibre entre l'offre et la demande, la SCHL estime qu'un important effort de construction résidentielle sera nécessaire, dépassant les simples projections démographiques⁸. Sherbrooke fait face à une rareté de terrains constructibles sur son territoire, puisque l'offre est bien en deçà des besoins. En 2024, seulement 5 % des espaces vacants à l'intérieur des périmètres urbains de Sherbrooke étaient considérés comme constructibles, tous usages confondus. Parmi ceux-ci, à peine 1,3 % étaient destinés à des fins résidentielles, soit environ 120 hectares. Ces terrains pourraient accueillir environ 10 000 logements, si l'on vise une densité brute moyenne de 80 logements par hectare. La gestion de cette rareté devient cruciale pour assurer le développement équilibré et inclusif de Sherbrooke.

Afin de protéger les milieux agricoles, humides et boisés de l'étalement urbain, la Ville de Sherbrooke souhaite optimiser l'utilisation de son territoire en misant sur la densification de son cadre bâti à l'intérieur des périmètre urbains. Cette densification s'articulera de différentes façons, mais sera privilégiée près des axes de mobilité structurants, des pôles d'activités et des infrastructures urbaines existantes et projetées. Le contexte des milieux de vie actuels devra toutefois être considéré.

La densité sherbrookoise

À Sherbrooke, plusieurs quartiers centraux ont été aménagés selon un modèle compact, caractérisé par une forte occupation du sol et de plus faibles retraits entre les bâtiments et la rue, tout en intégrant des espaces réservés au verdissement et aux infrastructures publiques. L'exemple du centre-ville est intéressant : il se distingue non seulement par son architecture à échelle humaine, mais aussi par une densité qui le positionne de manière compétitive parmi les autres centres-villes du Québec.

Toutefois, la densité moyenne de Sherbrooke, estimée à 489 habitants par km² pour l'ensemble du territoire², reflète la présence de vastes zones rurales et agricoles occupant 68 % du territoire. Lorsqu'on se concentre sur les secteurs urbains, on observe une densité marquée dans les quartiers centraux, mais une forte diminution en périphérie.

Optimiser la densité en consolidant l'urbanisation des secteurs plus ou moins denses en adoptant l'approche de densification respectueuse des milieux de vie existants permettrait de mieux structurer la croissance et d'assurer une utilisation plus efficace des infrastructures existantes, tout en préservant la qualité de vie et l'identité des quartiers.



Quels sont les avantages de la densification du territoire?

La densification du territoire, lorsqu'elle est planifiée avec réflexion et vision, présente de nombreux avantages⁹ :

- **Rentabiliser les infrastructures existantes** en maximisant l'utilisation des terrains déjà desservis;
- **Freiner l'étalement urbain** pour conserver les milieux naturels et les terres agricoles;
- **Favoriser l'accessibilité et la mobilité durable** en réduisant les distances de déplacement;
- **Économiser les ressources naturelles**, et en particulier l'énergie;
- **Favoriser le dynamisme et la vitalité économique** au niveau local;
- **Réduire l'impact de la hausse des valeurs foncières** dans un contexte où les terrains disponibles à l'intérieur des périmètres d'urbanisation se font plus rares;
- **Lutter contre les changements climatiques** et de permettre l'adaptation à ses impacts;
- **Améliorer la santé des populations**, en favorisant de saines habitudes de vie.



La densification, un levier pour une gestion durable des finances publiques

Densifier le territoire contribue à une gestion plus efficiente des finances publiques en maximisant le potentiel foncier de la ville. Un terrain dont l'occupation est optimisée, par exemple avec un bâtiment de plusieurs étages, génère une valeur foncière plus élevée qu'un lot similaire avec une construction de moindre envergure. Cette valorisation se traduit par des revenus fiscaux accrus, qui peuvent ensuite être réinvestis dans les services publics et l'amélioration du cadre de vie.

Au-delà de cet avantage économique, une densité minimale viable est essentielle pour assurer la pérennité et la rentabilité des infrastructures publiques. Les réseaux routiers, les transports collectifs et les services municipaux, tels que l'aqueduc et les égouts, requièrent une concentration suffisante de population pour être exploités de manière optimale et éviter une pression financière excessive sur la collectivité. Développer un quartier urbain coûte en moyenne 59 % moins cher que de développer des banlieues en périphérie¹⁰. Les taxes municipales perçues dans les quartiers urbains sont également 350 % plus élevées que dans les banlieues traditionnelles¹⁰. Favoriser l'optimisation et la densification des sols est donc une stratégie gagnante pour les finances de la Ville et la réduction de l'étalement urbain. Un développement urbain structuré autour de ces principes permet de soutenir une croissance cohérente et résiliente.

Des typologies différentes pour une même densité



Note : Selon l'implantation, la mixité des formes bâties et la typologie des logements, une même densité, ici 180 logements/hectare, peut se traduire par des milieux de vie très différents. La densité n'est pas qu'une question de hauteur : elle dépend aussi de la configuration du site, de la diversité des unités, des espaces publics et de la qualité du design urbain.

Une densification respectueuse des milieux de vie existants

Bien que la densification du territoire présente de nombreux avantages, elle doit être réalisée avec soin pour préserver le caractère des quartiers d'insertion et leur capacité d'accueil.

Certains secteurs sont plus propices à cette transformation, et la densification peut prendre plusieurs formes. La Ville de Sherbrooke souhaite favoriser une densification harmonieuse grâce à trois niveaux d'intensification.

La densification douce

Ce niveau consiste à ajouter des logements dans des quartiers existants sans altérer leur cadre bâti. Par exemple, l'ajout d'unités d'habitation accessoires est déjà permis dans les secteurs résidentiels. De nouvelles mesures pourraient inclure des jumelés, des maisons en rangée ou des duplex dans des secteurs réservés aux habitations unifamiliales. Encadrée par des paramètres de modulation (gabarit et hauteur des bâtiments), la densification douce s'intègre harmonieusement aux quartiers tout en répondant aux besoins urgents en logements.

La modulation des formes urbaines

Ce niveau prévoit un ajustement en fonction des caractéristiques physiques des constructions (volume, implantation, hauteur), pour une transition fluide entre les typologies urbaines. Cette densification adaptée et modérée permet d'éviter les contrastes trop prononcés, tels que la construction d'une tour à côté d'un bungalow, en favorisant des transitions douces qui respectent l'échelle et l'identité des quartiers existants.

L'intensification urbaine

Ce niveau va au-delà de la simple augmentation de logements. Il intègre densification, services, commerces, offres de mobilité et qualité des milieux de vie afin de créer des milieux complets et attractifs. Cette stratégie mise sur la mixité fonctionnelle, la diversité sociale et la qualité des espaces publics, tout en protégeant l'environnement et les paysages.

En adoptant une densification adaptée et respectueuse, Sherbrooke entend répondre aux besoins en matière de logements tout en valorisant l'identité et la qualité de ses quartiers.

La densité résidentielle s'exprime généralement en nombre de logements par hectare (logements/hectare). Pour une même surface, elle peut être aménagée de différentes manières, donnant lieu à des typologies résidentielles variées.



Cibler les secteurs à fort potentiel de densification

Une stratégie clé du Plan d'urbanisme de Sherbrooke consiste à cibler les secteurs avec une forte concentration d'espaces vacants ou sous-utilisés. En transformant et en densifiant ces zones, la Ville peut se reconstruire sur elle-même tout en créant de nouvelles superficies constructibles. Ces changements contribueront à renforcer certains secteurs stratégiques et favoriseront l'émergence de milieux de vie plus mixtes, dynamiques et adaptés aux besoins actuels.

Cibler les secteurs à proximité du transport collectif structurant et des équipements

Dans cette perspective, le développement des espaces sous-utilisés à proximité du réseau projeté de transport collectif structurant et des équipements existants constitue une priorité. En orientant la densification vers ces secteurs (carte 7), la Ville renforce la synergie entre l'aménagement du territoire et les réseaux de mobilité durable, tout en maximisant l'accessibilité aux pôles d'activités. Cette approche permet non seulement d'optimiser l'utilisation des infrastructures existantes, mais aussi de favoriser une urbanisation plus résiliente et inclusive.

L'acceptabilité sociale : la clé d'une densification réussie

L'acceptabilité sociale est la clé d'une densification réussie. Pour la favoriser, la consultation en amont des citoyennes et citoyens, ainsi que de divers acteurs concernés, permet de considérer leurs opinions et préoccupations. Bien que les besoins pressants en logements et en équipements collectifs soient reconnus, des inquiétudes légitimes, voire le phénomène du « pas dans ma cour », peuvent émerger. Ces résistances résultent souvent d'un manque de communication entre promoteurs, municipalités et population. Il est crucial de prendre en compte les éléments suivants¹¹ lors de la planification des secteurs à densifier et de l'ajout de bâtiments plus denses dans les secteurs existants :

- Vues et intimité
- Caractère du quartier
- Patrimoine bâti
- Intégration architecturale
- Conservation des arbres existants
- Impact sur l'ensoleillement
- Qualité et intégration d'aménagements extérieurs (espace public et privé)
- Tranquillité (bruit et nuisances)
- Transformation du tissu social
- Disponibilité du stationnement sur rue
- Circulation automobile accrue
- Variation de la valeur foncière
- Capacité des infrastructures et des équipements publics



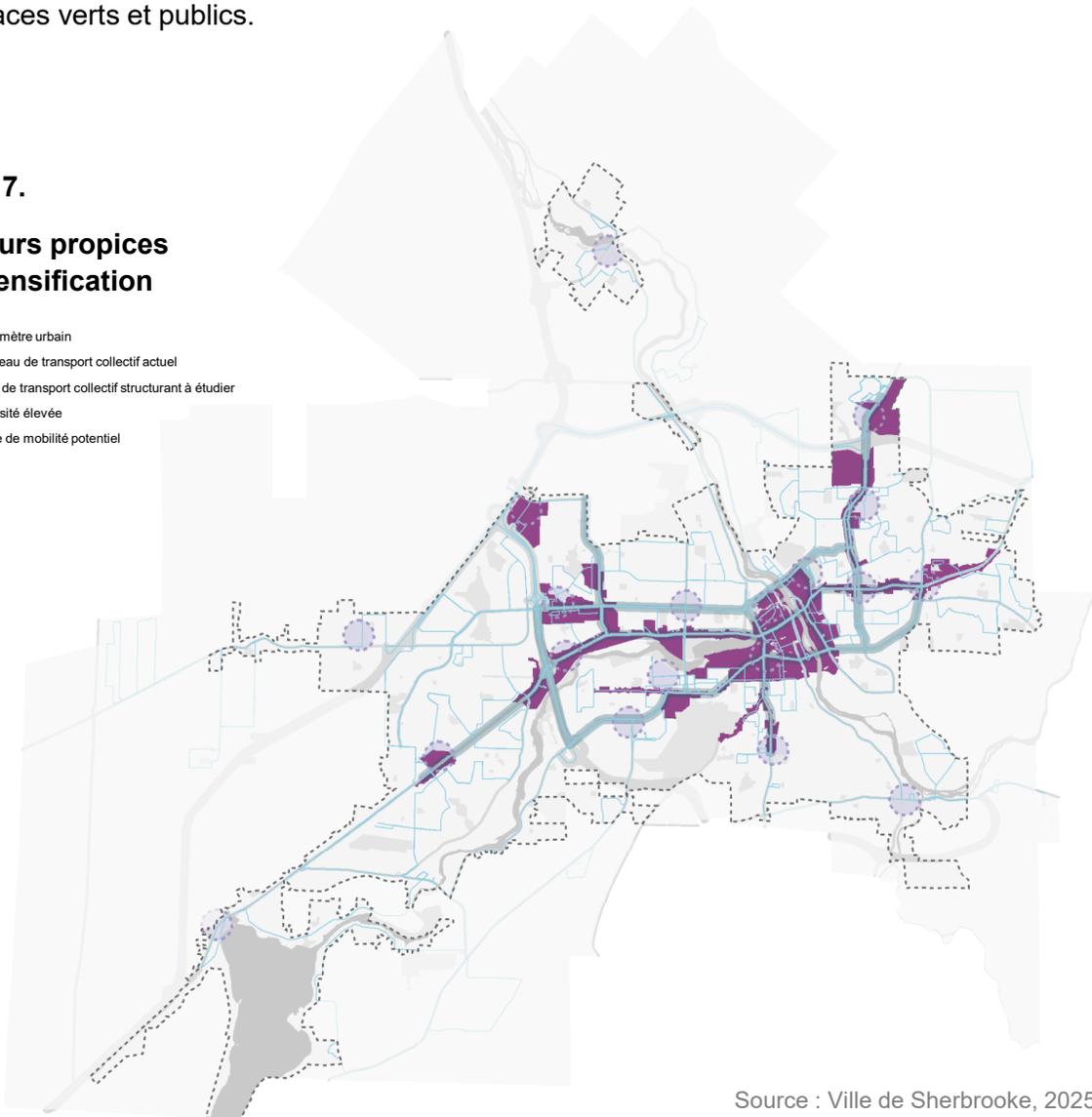
Les secteurs propices à la densification

La desserte en transport collectif, la présence de commerces, de services et d'équipements collectifs sont des critères clés pour identifier les secteurs propices à la densification. Les secteurs ciblés pour leur fort potentiel incluent la rue King Ouest, le boulevard Bourque, la 12^e Avenue Nord ainsi que le centre-ville et les espaces commerciaux majeurs, tels que le Carrefour de l'Estrie, les Galeries Quatre Saisons et le Plateau Saint-Joseph. Ces secteurs, bien desservis et proches de quartiers résidentiels, présentent un fort potentiel pour créer des milieux de vie complets et dynamiques (carte 7). Les zones commerciales offrent de nombreuses opportunités grâce à leurs espaces sous-utilisés, leur accessibilité en transport en commun et leur diversité commerciale. Cependant, pour assurer une qualité de vie dans ces zones souvent marquées par des îlots de chaleur, il est essentiel d'intégrer davantage d'espaces verts et publics.

Carte 7.

Secteurs propices à la densification

-  Périmètre urbain
-  Réseau de transport collectif actuel
-  Axe de transport collectif structurant à étudier
-  Densité élevée
-  Pôle de mobilité potentiel



Source : Ville de Sherbrooke, 2025.

Densification du territoire et capacité des infrastructures de gestion des eaux

Finalement, la stratégie de densification s'appuie sur les capacités actuelles et projetées des infrastructures de gestion des eaux, telles que les égouts pluviaux et sanitaires, les aqueducs ainsi que les infrastructures d'épuration et de traitement des eaux. Les secteurs où ces réseaux peuvent accueillir de nouvelles constructions seront identifiés comme prioritaires pour le développement, bien que ce dernier puisse également se réaliser à la suite de l'extension des capacités des réseaux dans d'autres zones.



Indicateur – Orientation 3

Densité de logements (nombre de logements à l'hectare) à l'intérieur des périmètres urbains



Orientation 4.

Une localisation stratégique des activités économiques contribuant à la vitalité des milieux de vie

Objectifs et mesures

4.1 Favoriser un environnement propice à l'implantation et à la croissance des entreprises

- Accroître la densité d'occupation et optimiser les secteurs commerciaux et industriels.
- Faciliter les synergies entre les établissements d'enseignement, les centres de recherche et les entreprises.
- Requalifier les espaces industriels vieillissants.
- Améliorer l'efficacité du transport de marchandises.
- Soutenir l'agriculture urbaine commerciale à l'intérieur des périmètres d'urbanisation.
- Assurer l'encadrement et l'intégration harmonieuse de projets stratégiques et innovants.

4.2 Dynamiser, consolider et diversifier les pôles d'emploi majeurs

- Accroître l'offre de bureaux attractifs pour les entreprises à haute valeur ajoutée.
- Requalifier les espaces de stationnement sous-utilisés.
- Favoriser l'aménagement des stationnements souterrains ou à étages.
- Aménager des espaces publics de qualité.

4.3 Consolider l'offre commerciale et améliorer l'attractivité des secteurs commerciaux de proximité

- Structurer l'activité commerciale sur certains tronçons et dans les secteurs de densification.
- Développer une stratégie de revitalisation des locaux vacants pour stimuler l'activité commerciale et renforcer l'attractivité des rues commerçantes.
- Bonifier le domaine public pour créer des secteurs commerciaux conviviaux et à échelle humaine

- Prioriser l'implantation d'usages commerciaux aux rez-de-chaussée dans les secteurs de forte densification.

4.4 Bonifier l'offre touristique et culturelle sur le territoire

- Soutenir le développement d'infrastructures et d'équipements culturels adaptés aux besoins des visiteurs et des résidents.
- Planifier des sites favorables à la tenue d'évènements majeurs et de proximité.
- Favoriser la mise en valeur du patrimoine naturel, bâti et historique par des projets phares.
- Développer le tourisme d'affaires par l'ajout d'un centre des congrès et l'amélioration de l'offre hôtelière.

Appuyer une économie en transformation

Grâce à son écosystème axé sur le savoir et l'innovation, Sherbrooke se distingue par son ambition et sa détermination à devenir un modèle de développement économique et de création de richesse collective. Comptant près de 87 500 emplois² et 4 400 entreprises³, elle confirme son rôle de moteur économique de l'Estrie.

Actuellement en pleine transformation économique, la Ville est stimulée par l'émergence de nouvelles entreprises aux modèles d'affaires innovants et par l'évolution des besoins en espace et en main-d'œuvre. Face à cette transformation, les secteurs commerciaux et industriels doivent impérativement s'adapter aux nouvelles dynamiques économiques.

Les commerces, par exemple, doivent se réinventer pour répondre aux nouvelles tendances du marché, tels les achats en ligne et la quête d'expériences renouvelées, qui redéfinissent les habitudes de consommation.

De plus, la demande croissante d'espaces de travail flexibles, tels que les bureaux partagés, pousse les entreprises à repenser leurs aménagements, pour offrir des solutions adaptées aux besoins des entreprises de demain. Quant aux secteurs industriels de Sherbrooke, ils évoluent également, se réorientant vers les hautes technologies et l'innovation, notamment dans le domaine du quantique.

L'agriculture urbaine commerciale est une autre stratégie intéressante pour Sherbrooke, alliant production alimentaire locale, développement économique et conservation de l'environnement. L'implantation de fermes verticales et de serres commerciales dans certains secteurs stratégiques permet de produire des aliments à proximité des lieux de consommation, ce qui réduit les coûts et l'impact environnemental du transport. Cette approche répond également aux enjeux de sécurité alimentaire. En intégrant agriculture et industrie, les entreprises pourraient exploiter des serres sur les toits pour produire des aliments frais et de qualité. Cette approche favorise également la diversification économique locale, crée des emplois durables et stimule l'innovation technologique. Elle réduit la dépendance aux importations alimentaires et renforce l'autonomie de la Ville. En ce sens, la Ville s'engage à adopter une approche souple en matière de réglementation afin d'autoriser l'agriculture urbaine dans les secteurs commerciaux et industriels tout en garantissant une cohabitation harmonieuse entre les divers usages.

Ainsi, des initiatives comme la revitalisation des pôles commerciaux et la consolidation des secteurs industriels qui se consacrent à l'innovation seront essentielles pour soutenir cette évolution. Le Plan d'urbanisme se veut une réponse stratégique pour accompagner ces secteurs en transformation, en visant des aménagements adaptés aux nouvelles réalités économiques et aux besoins de la population, en vue de construire une ville résiliente et innovante, prête à relever les défis de demain. Ensemble, il est possible de renforcer collectivement le potentiel économique de Sherbrooke et de bâtir une ville dynamique et innovante, répondant aux aspirations de sa population.

La diversité des pôles d'emploi à Sherbrooke constitue une base solide pour s'adapter aux évolutions des secteurs d'activité et renforcer sa position de leader régional.

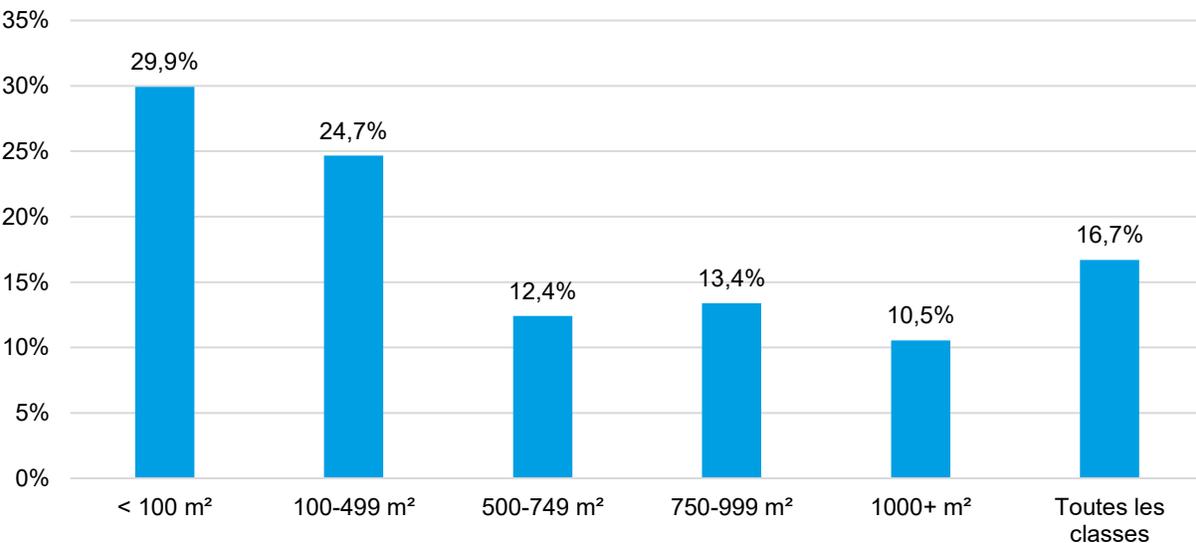


Bureaux inoccupés : le centre-ville en quête de renouveau

La plupart des bureaux inoccupés au centre-ville ont une superficie inférieure à 500 m². En revanche, les espaces de 500 m² et plus présentent un taux d'inoccupation plus bas, étant principalement occupés par des organismes gouvernementaux et de grandes entreprises nationales. Ces derniers, plus stables économiquement, déménagent rarement, ce qui contribue à maintenir un taux d'occupation élevé et à dynamiser le centre-ville.

Toutefois, le parc immobilier du centre-ville est vieillissant, avec plus des deux tiers des immeubles de bureaux datant d'avant 1980³, et son inadéquation avec les besoins actuels constitue un enjeu majeur. Ce sont surtout les petits bureaux qui contribuent à l'augmentation du taux global d'inoccupation. Pour mieux répondre aux besoins des entreprises, une analyse approfondie de la demande en espaces de bureaux est nécessaire. Par ailleurs, la Ville envisage la reconversion des bureaux de petite taille en logements. Souvent mieux adaptés à ce type de transformation, ces espaces pourraient être revalorisés si leur usage professionnel venait à diminuer.

Figure 7 : Taux d'inoccupation des bureaux par classe de superficie au centre-ville, Sherbrooke 2024



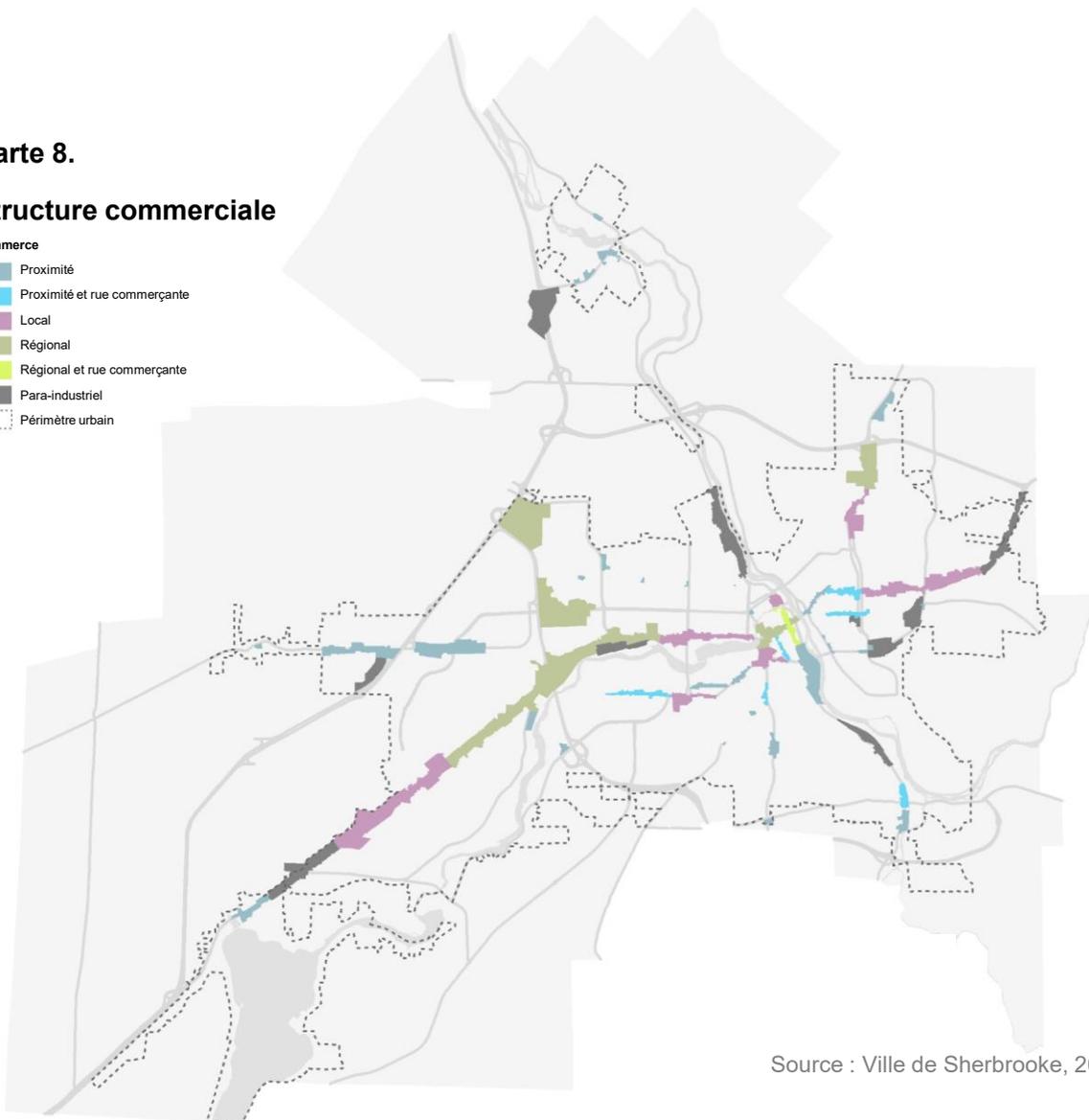
Source : Service du développement économique de la Ville de Sherbrooke, 2024.

Carte 8.

Structure commerciale

Commerce

-  Proximité
-  Proximité et rue commerçante
-  Local
-  Régional
-  Régional et rue commerçante
-  Para-industriel
-  Périmètre urbain



Source : Ville de Sherbrooke, 2025.

Note : L'échelle supérieure de déploiement commercial peut inclure les échelles inférieures. Par exemple, le centre-ville, bien qu'établi à une échelle régionale, se déploie également à une échelle locale et de proximité, répondant ainsi à des besoins spécifiques au niveau du quartier tout en ayant une portée plus large.

Rue commerçante d'ambiance : Une rue commerçante d'ambiance est une rue animée où des commerces de proximité ou d'échelle régionale s'intègrent à un cadre urbain attrayant et convivial, favorisant la marche et les échanges sociaux.

Échelle de proximité : Les zones commerciales de proximité sont généralement situées dans des milieux relativement denses — centre-ville, quartiers ou noyaux urbains — et offrent des commerces de première nécessité tels que des épicerie, pharmacies, restaurants, dépanneurs et salons de soins personnels.

Échelle locale : Les zones commerciales locales regroupent principalement des centres commerciaux en bande ou des commerces spécialisés, offrant des services adaptés aux besoins réguliers des résidents du secteur.

Échelle régionale : Les zones commerciales d'échelle régionale attirent un achalandage important dépassant les limites de la ville. Elles se caractérisent par la présence de commerces de destination, de grandes chaînes nationales, d'une mixité d'usages et d'un dynamisme variable selon le type de milieu.

Para-industriel : Les zones commerciales para-industrielles regroupent principalement des commerces de gros, des entrepôts et des services liés à l'industrie, généralement situés en périphérie urbaine ou près des axes autoroutiers, et dont l'achalandage repose davantage sur des clientèles professionnelles ou spécialisées.

Une structure commerciale en évolution

La structure commerciale de la ville s'articule autour de pôles et d'axes commerciaux, avec certains secteurs clés qui se démarquent et forment l'épine dorsale commerciale de Sherbrooke : le centre-ville, le Carrefour de l'Estrie, le Plateau Saint-Joseph, la rue King (Est et Ouest), le boulevard Bourque et la 12e Avenue Nord. Cette offre contribue au rayonnement régional de la ville et permet à la population d'avoir un accès à des commerces et services de proximité.

Actuellement, les secteurs commerciaux à rayonnement régional et local (carte 8) sont presque exclusivement réservés à des usages commerciaux. Le Plan d'urbanisme propose de revoir cette approche en intégrant la fonction résidentielle, dans le but de créer des secteurs complets, denses, multifonctionnels et bien desservis par des modes de transport durables. La Ville souhaite ainsi favoriser les déplacements de courte distance vers les zones commerciales et encourager les commerces à s'intégrer de manière harmonieuse à l'intérieur ou à proximité des milieux de vie. Pour leur part, les zones commerciales pourront également bénéficier d'une nouvelle clientèle résidant à proximité des lieux de consommation.



La vacance commerciale : un indicateur parlant

En 2024, le taux de vacance commerciale à Sherbrooke³ était de 13 % par unité et de 8 % par superficie, avec une vacance plus élevée pour les petits locaux. Les taux idéaux se situent entre 5 et 10 % par superficie et entre 5 et 15 % par unité. Des taux inférieurs à 5 % par superficie peuvent rendre la recherche de locaux difficile, tandis que des taux supérieurs à 10 % peuvent signifier un risque de dévitalisation. Bien que Sherbrooke tende vers un équilibre commercial global, certains secteurs présentent encore des déséquilibres. La vacance commerciale est un indicateur clé de la vitalité d'un secteur. Le taux d'inoccupation des bureaux à Sherbrooke³, supérieur à 10 %, s'explique par plusieurs facteurs, dont la pandémie, qui a favorisé le télétravail et réduit les besoins en espace pour les entreprises, ainsi que le vieillissement et l'inadéquation de la typologie du parc immobilier. Bien que des projets comme le projet Well Sud aient vu le jour au tournant de 2020, l'offre de bureaux de grande superficie reste limitée, notamment au centre-ville, où prédominent les locaux de moins de 500 m². Pour attirer des entreprises à forte valeur ajoutée et rester compétitive, Sherbrooke doit répondre à cette demande particulière

Le Plan d'urbanisme vise à élargir les possibilités d'implantation des bureaux de plus de 750 m², actuellement restreintes au centre-ville et à son aire d'influence, en les étendant notamment à certains tronçons stratégiques de King Ouest, entre l'autoroute 410 et le centre-ville ainsi que King Est. L'objectif est de favoriser une meilleure cohérence avec le réseau de transport collectif et de contribuer aux objectifs d'intensification urbaine.

Toutefois, les modifications devront garantir une flexibilité pour saisir les nouvelles opportunités tout en consolidant et en bonifiant les acquis du centre-ville. Ce dernier pourrait d'ailleurs profiter de la mise en place d'un programme incitatif afin de renforcer son attractivité et y encourager l'implantation de nouveaux projets.



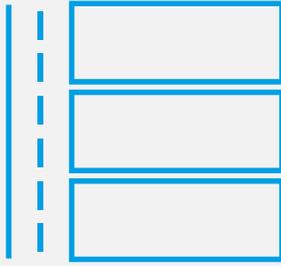
Le développement industriel et technologique

En 2024, il était estimé qu'il ne restait qu'environ 4 % des espaces disponibles pour le développement industriel au sein des parcs industriels de Sherbrooke. La majorité des terrains vacants restants sont soumis à des contraintes de développement diverses, ce qui les rend moins attractifs pour les entreprises. Cette rareté engendre d'abord une pression à la hausse sur les prix de vente des derniers terrains disponibles, puis sur la disponibilité des espaces industriels à la location. En conséquence, les possibilités d'attirer de nouvelles entreprises se trouvent réduites, ce qui freine le développement économique local. Face à cet enjeu, la Ville souhaite mettre en œuvre une stratégie misant sur l'économie régénérative, qui vise à maximiser le potentiel des derniers terrains disponibles, à densifier les secteurs industriels existants et à redévelopper certaines zones afin de soutenir la croissance économique.

La Ville souhaite optimiser l'utilisation et le dynamisme des espaces industriels en favorisant une occupation plus efficace du sol, en permettant une plus grande flexibilité architecturale et en autorisant le développement de projets industriels intégrés. Parallèlement, elle vise à élargir les usages compatibles avec les milieux urbains afin d'accueillir des entreprises à valeur ajoutée sans nuisances significatives, et ce, au-delà des zones industrielles. Par exemple, les « activités de recherche, de développement et d'essai en laboratoire » pourraient être implantées dans des secteurs mixtes, en complément du centre-ville, en raison de leur configuration généralement adaptée aux bureaux.

Parallèlement, la qualité des espaces industriels sera améliorée par l'accroissement du verdissement et de bandes végétalisées. Une mixité d'usages sera envisagée pour que puissent s'y intégrer des services tels qu'un service de garde, un restaurant ou un centre d'entraînement, de façon à améliorer la qualité de vie du personnel sans nuire à l'offre commerciale avoisinante. Enfin, une meilleure desserte des zones industrielles par les transports collectifs et actifs sera mise en place pour attirer des entreprises phares et développer les milieux industriels.





Sherbrooke s'engage à stimuler son développement économique en maximisant l'utilisation des espaces disponibles, en densifiant les secteurs industriels existants et en soutenant l'implantation d'entreprises à forte valeur ajoutée, tout en favorisant la croissance durable.

La logistique et le transport des marchandises

L'efficacité du transport des marchandises est cruciale, notamment en raison de l'essor du commerce en ligne et de la croissance rapide des entreprises qui accentuent les mouvements de marchandises. La Ville de Sherbrooke cherche à améliorer les chaînes logistiques tout en réduisant leur impact sur la population. Ces défis doivent être relevés au moyen de solutions innovantes.

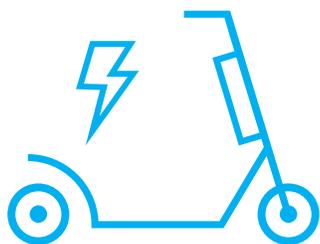
Afin d'optimiser la distribution des matières premières ou des produits finis, la mutualisation des entrepôts et la diversification des espaces d'entreposage seront encouragées. De plus, pour limiter les nuisances et l'usure prématurée des infrastructures routières, les centres de distribution et des entreprises de livraison devraient être implantés près des grands axes routiers et des zones industrielles. Toutefois, dans un contexte où le nombre de terrains industriels est limité, la Ville entend prioriser l'implantation d'entreprises à plus forte valeur ajoutée afin de maximiser le potentiel économique du territoire.

La Ville favorisera également les déplacements courts et l'implantation de microcentres de distribution dans les pôles commerciaux pour faciliter les livraisons sur le dernier kilomètre et optimiser la gestion des espaces urbains. Une réflexion sur l'intégration de solutions de transport plus écologiques, comme les véhicules électriques et les plus petits véhicules, pourrait également être envisagée pour réduire les impacts, tels que l'empreinte carbone.

Le tourisme à Sherbrooke

Grâce à son offre culturelle, à ses espaces naturels et à son patrimoine, Sherbrooke se positionne comme une destination touristique urbaine incontournable. Avantageusement située au cœur de la région des Cantons-de-l'Est, Sherbrooke joue un rôle structurant comme centre urbain et économique. Son offre variée, combinant attraits touristiques, espaces commerciaux et événements culturels, lui confère un fort pouvoir d'attraction. La vitalité de son offre culturelle, notamment en matière de festivals, ainsi que son positionnement en tourisme gourmand, la distinguent des autres territoires des Cantons.

Son principal pôle touristique, situé entre le lac des Nations et le centre-ville, regroupe des attractions phares comme le marché de la Gare, des musées, le circuit des murales et la promenade de la gorge de la rivière Magog.



La richesse de son patrimoine naturel et bâti, principalement localisé au centre-ville, contribue à son caractère unique. Cette authenticité, liée à l'histoire du lieu et à son identité, est de plus en plus recherchée dans la mouvance du tourisme durable.



La mise en valeur de ces éléments, notamment à travers la restauration de la prison Winter et le déploiement du circuit Parcours reliant la gorge de la rivière Magog au centre-ville, viendra enrichir l'offre touristique tout en générant des retombées positives pour le secteur commercial et la qualité de vie des résidentes et résidents.

Par ailleurs, la Ville entend renforcer son positionnement et son offre en tourisme d'affaires, avec notamment l'éventuelle implantation d'un centre de congrès d'envergure pour stimuler l'attractivité économique et soutenir le développement régional. Malgré des rénovations récentes au centre des congrès existant, la capacité d'accueil demeure limitée par rapport aux autres villes de taille comparable. L'ajout d'une infrastructure mieux adaptée permettrait d'attirer des événements d'envergure, ce qui consoliderait les emplois du secteur et favoriserait son essor. Comme pour toute nouvelle infrastructure à potentiel touristique, son intégration urbaine et son emplacement stratégique seront déterminants pour maximiser ses bénéfices économiques et sociaux.



Indicateur – Orientation 4

Coefficient d'occupation du sol des zones industrielles



Orientation 5.

Des transports durables sécuritaires, accessibles et intégrés aux milieux de vie

Objectifs et mesures

5.1 Développer un réseau de mobilité active sécuritaire et accessible à toutes et tous sur l'ensemble du territoire

- Assurer l'accessibilité universelle des bâtiments, espaces publics, infrastructures et pôles de déplacements.
- Améliorer l'étendu et la sécurité des réseaux actifs, et bonifier les connexions entre eux.
- Rendre les déplacements à pied et à vélo plus attractifs et sécuritaires grâce à des aménagements adaptés, dont la sécurisation des intersections.
- Créer des corridors cyclables utilitaires et sécurisés répondant aux besoins actuels et futurs.

5.2 Contribuer à la mise en place d'un réseau de transport collectif structurant et d'une offre adaptée

- Collaborer avec la STS afin de planifier le réseau de transport structurant et d'ajuster l'offre de service en fonction de l'intensification prévue à proximité du réseau projeté et autour des stations.
- Soutenir la performance et l'attractivité du réseau de transport collectif par l'aménagement du territoire.

5.3 Garantir un accès équitable aux services de mobilité durable sur tout le territoire, pour l'ensemble de la population

- Aménager des pôles de mobilité intermodaux adaptés aux réalités locales et garantissant l'accessibilité universelle
- Encourager et encadrer le développement des nouvelles formes de mobilité, comme le vélopartage et l'autopartage.
- Favoriser le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules et vélos électriques.

- Intégrer la saisonnalité et les aléas climatiques dans la planification des infrastructures de mobilité.

5.4 Utiliser le stationnement comme levier de mobilité durable et d'amélioration du cadre de vie et de l'économie locale

- Réviser les exigences de stationnement pour soutenir la densification et la mobilité durable sur le territoire.
- Optimiser l'aménagement et l'utilisation des stationnements hors rue.
- Favoriser l'aménagement de stationnements souterrains, étagés et écoresponsables.
- Élaborer un guide pour l'aménagement des aires en stationnement durable.
- Collaborer avec la STS pour l'intégration de stationnements incitatifs à des endroits stratégiques en vue de favoriser l'intermodalité.
- Utiliser la tarification et l'écofiscalité pour une gestion plus efficace des stationnements.

Redéfinir la mobilité de Sherbrooke

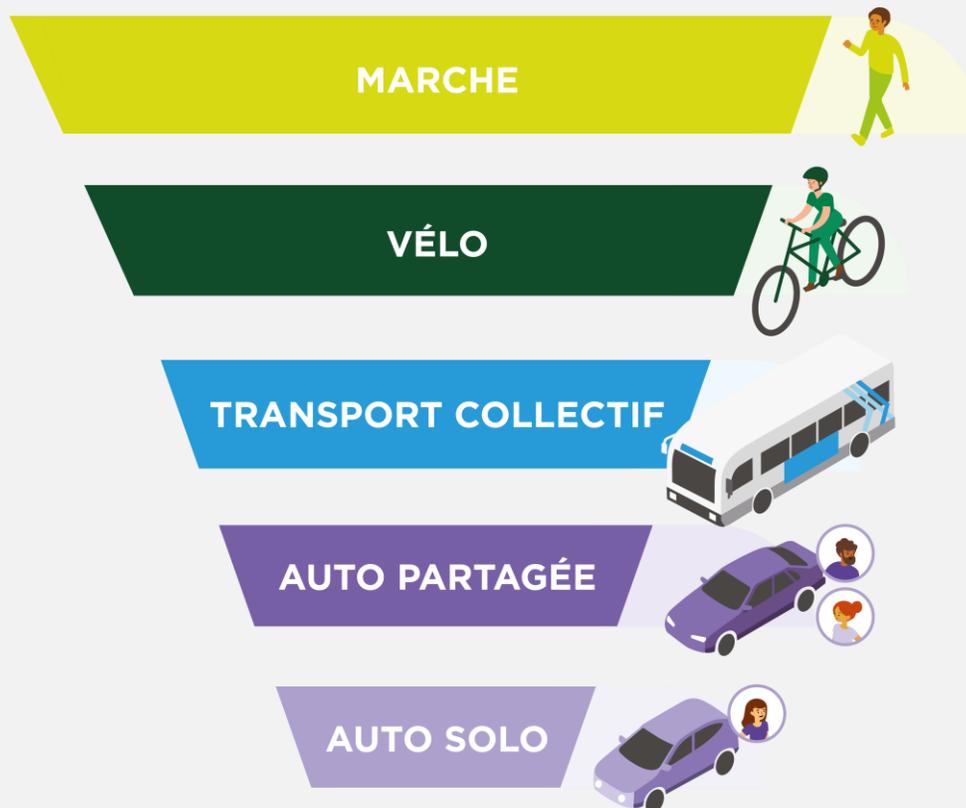
Le transport et la mobilité sont des enjeux essentiels pour la Ville, en influençant son attractivité, son dynamisme économique et la qualité de vie de toute la population. Ils ont également une incidence sur la diversité et la répartition des activités sur le territoire. Les alternatives de mobilité durable, comme le transport collectif et les modes actifs, peinent encore à concurrencer la voiture individuelle, principalement en raison des temps de trajet plus longs, de la couverture insuffisante, du manque de fiabilité, de la sécurité des réseaux, etc. De plus, le nombre de véhicules augmente plus vite que la population, ce qui entraîne des effets notables : le secteur des transports représentait 55 % des émissions de gaz à effet de serre à Sherbrooke en 2021¹². En outre, l'accroissement des véhicules a un impact sur la qualité de vie et la sécurité de toutes et tous. Une réduction de l'usage de l'auto solo contribue à limiter la congestion routière, à améliorer la sécurité des déplacements et à prolonger la durée de vie des infrastructures, réduisant ainsi les coûts d'entretien pour la collectivité.

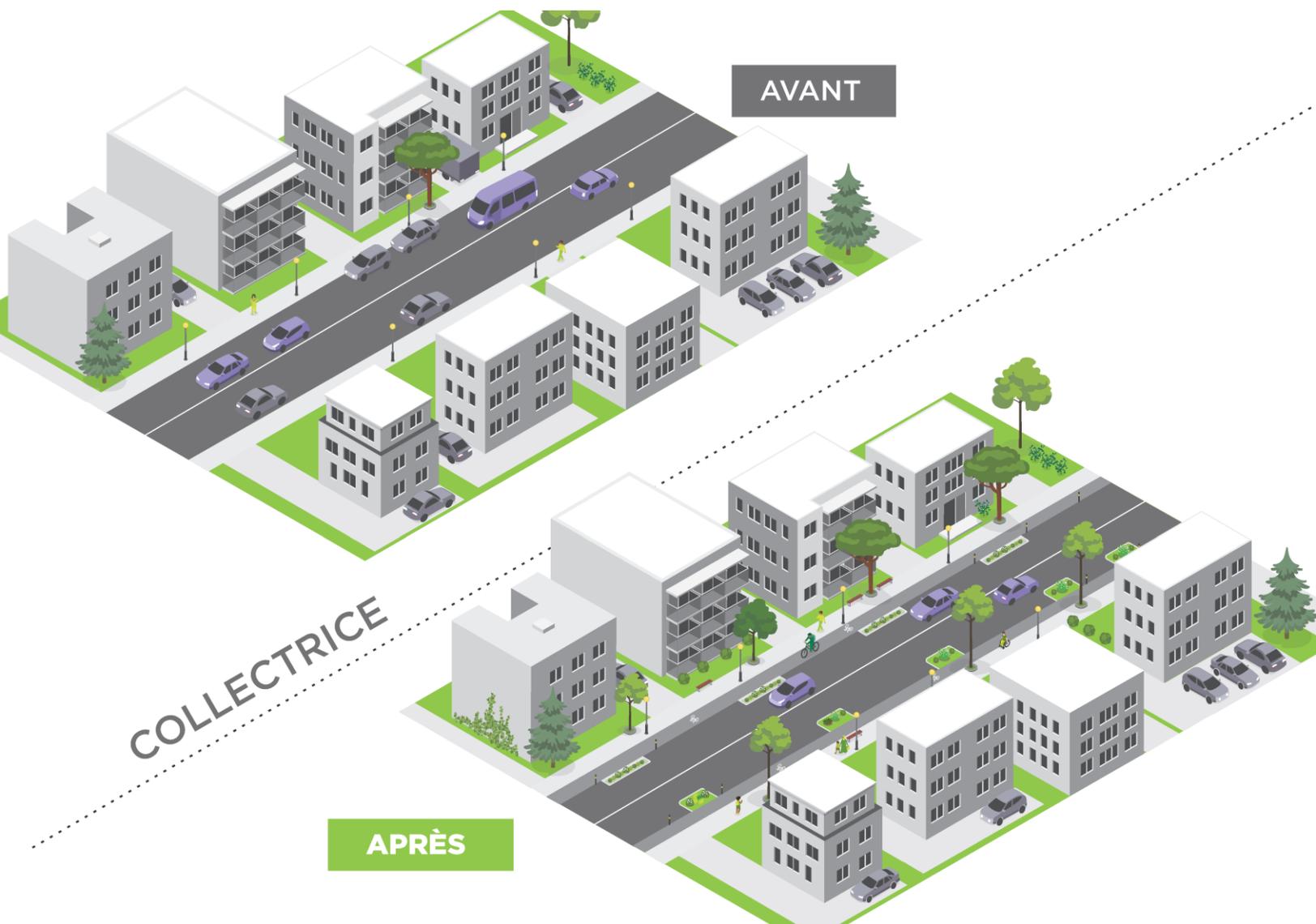
Plus que jamais, les Sherbrookoises et Sherbrookoises souhaitent avoir accès à des modes de mobilité durable. Il est donc essentiel de trouver un équilibre permettant de réduire la dépendance à l'automobile, tout en reconnaissant que les véhicules individuels continueront de répondre à nos nombreux besoins de déplacement.

En cohérence avec le Plan d'urbanisme, la Ville élabore également un **Plan de mobilité durable et intégrée**. Celui-ci permettra de planifier et de mettre en œuvre les projets de mobilité pour les prochaines années.

Que signifie le « repartage » de l'espace entre les modes de transport ?

Le « repartage » de l'espace vise à équilibrer les modes de transport en favorisant les alternatives durables tout en intégrant l'automobile de manière réfléchie. La marche, le vélo, le transport collectif, le covoiturage et l'autopartage sont priorités pour diversifier et faciliter les déplacements. Cette approche permet d'optimiser l'utilisation de l'espace tout en renforçant la sécurité des usagers vulnérables, créant ainsi un environnement de mobilité inclusif et bénéfique pour toutes et tous.



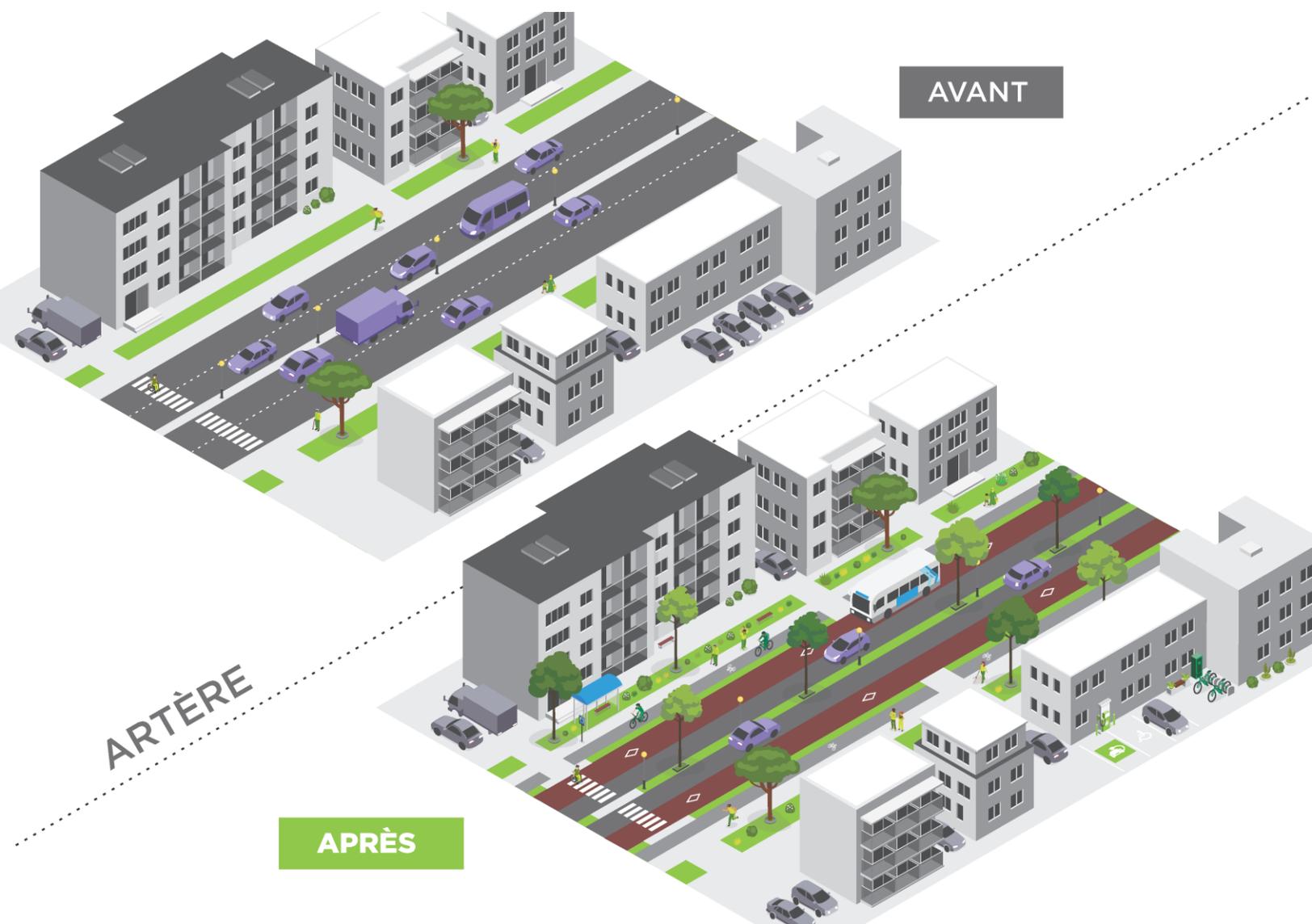


AVANT

La rue est entièrement dédiée aux déplacements motorisés. On y voit deux voies de circulation encadrées par des cases de stationnement de chaque côté. L'espace est minéral, sans végétation ni aménagement pour les piétons ou cyclistes.

APRÈS

La rue a été réaménagée pour mieux partager l'espace public. Une piste cyclable protégée a remplacé une partie de la chaussée. Des saillies de trottoir végétalisées sécurisent les déplacements actifs tout en ajoutant de la verdure. Ces élargissements permettent aussi une meilleure gestion des eaux de pluie, en réduisant le ruissellement. De nouveaux arbres plantés en alignement apportent ombre et fraîcheur, transformant la rue en un milieu plus convivial, sécuritaire et écologique.



AVANT

La rue est dominée par l'automobile, avec deux voies de circulation. L'aménagement est entièrement minéral, sans espace dédié aux autres modes de transport et peu d'espace dédié à la végétation.

APRÈS

L'aménagement a été repensé pour prioriser la mobilité durable. Une voie réservée au transport collectif remplace l'une des voies de circulation, facilitant les déplacements en transport collectif. Un pôle de mobilité occupe l'ancien espace de stationnement, offrant des services comme le stationnement pour vélos, l'autopartage ou des bornes de recharge. Des saillies de trottoir végétalisées sécurisent les traversées piétonnes tout en aidant à la gestion des eaux pluviales. De nouveaux arbres complètent l'ensemble, apportant verdure, ombre et fraîcheur, pour une rue plus conviviale, inclusive et résiliente.

Sherbrooke place les usagers vulnérables au cœur de ses aménagements, dans le but de promouvoir une mobilité durable et accessible à toutes et tous, indépendamment de leur âge ou de leurs capacités.



Le réseau de mobilité active de demain

La prédominance de l'automobile dans le partage de la rue se reflète dans les habitudes de déplacement : en 2021, 87 % des personnes utilisaient la voiture pour se rendre au travail, tandis que seulement 1 % optaient pour le vélo, 5 % pour les transports en commun et 5 % pour la marche². Ces données sont d'autant plus frappantes que de nombreux trajets étaient de courte durée, inférieurs à 15 minutes. Cette dépendance à l'automobile souligne l'importance de repenser l'aménagement urbain et les infrastructures de mobilité afin d'offrir à la population des alternatives efficaces à l'automobile solo.

Arrimer mobilité et urbanisme signifie concevoir les rues non seulement comme des voies de circulation pour une multitude de modes de transport, mais également comme des espaces publics multifonctionnels.

Ces espaces doivent faciliter la mobilité des personnes et des biens, jouer un rôle environnemental (ex. infrastructures vertes drainantes et végétation) et un rôle d'espace publics pour la socialisation (ex. terrasses sur la chaussée et rue-école).

Cette évolution vers un modèle centré sur la mobilité durable exige une attention particulière au contexte urbain et à l'expérience des déplacements au sein du territoire.



Pour développer un réseau de mobilité active universellement accessible et sécuritaire, il est essentiel d'adapter les infrastructures aux besoins variés des usagers. Cela inclut l'amélioration de l'accessibilité aux bâtiments, aux infrastructures et aux espaces publics, afin que toutes et tous puissent se déplacer aisément, que ce soit à pied, à vélo ou en fauteuil roulant. Afin de rendre les parcours de mobilité active à la fois conviviaux et sécuritaires, des aménagements fonctionnels et pratiques doivent être intégrés. Des bancs, un éclairage adapté, des arbres offrant de l'ombre, des fontaines à eau et des stationnements pour vélos sont autant d'éléments qui contribuent à rendre les trajets plus agréables et attractifs, tout en encourageant l'adhésion à ce mode de déplacement.

À Sherbrooke, le relief et les obstacles naturels, tels que les ponts et les rivières, représentent des défis considérables. Afin de garantir une circulation fluide et accessible, il est essentiel d'apporter des solutions adaptées à ces particularités géographiques et de maintenir la continuité des parcours.

La Ville entend aussi collaborer étroitement avec la STS pour intégrer le réseau de mobilité active au transport collectif. Cela permettra de renforcer l'accessibilité et de faciliter les déplacements à pied ou à vélo vers les arrêts et terminaux. La sécurisation des traverses piétonnes sera une priorité afin d'assurer des connexions sûres et fluides sur l'ensemble du territoire, contribuant ainsi à un réseau multimodal cohérent et inclusif.



Un réseau cyclable utilitaire sécuritaire et performant

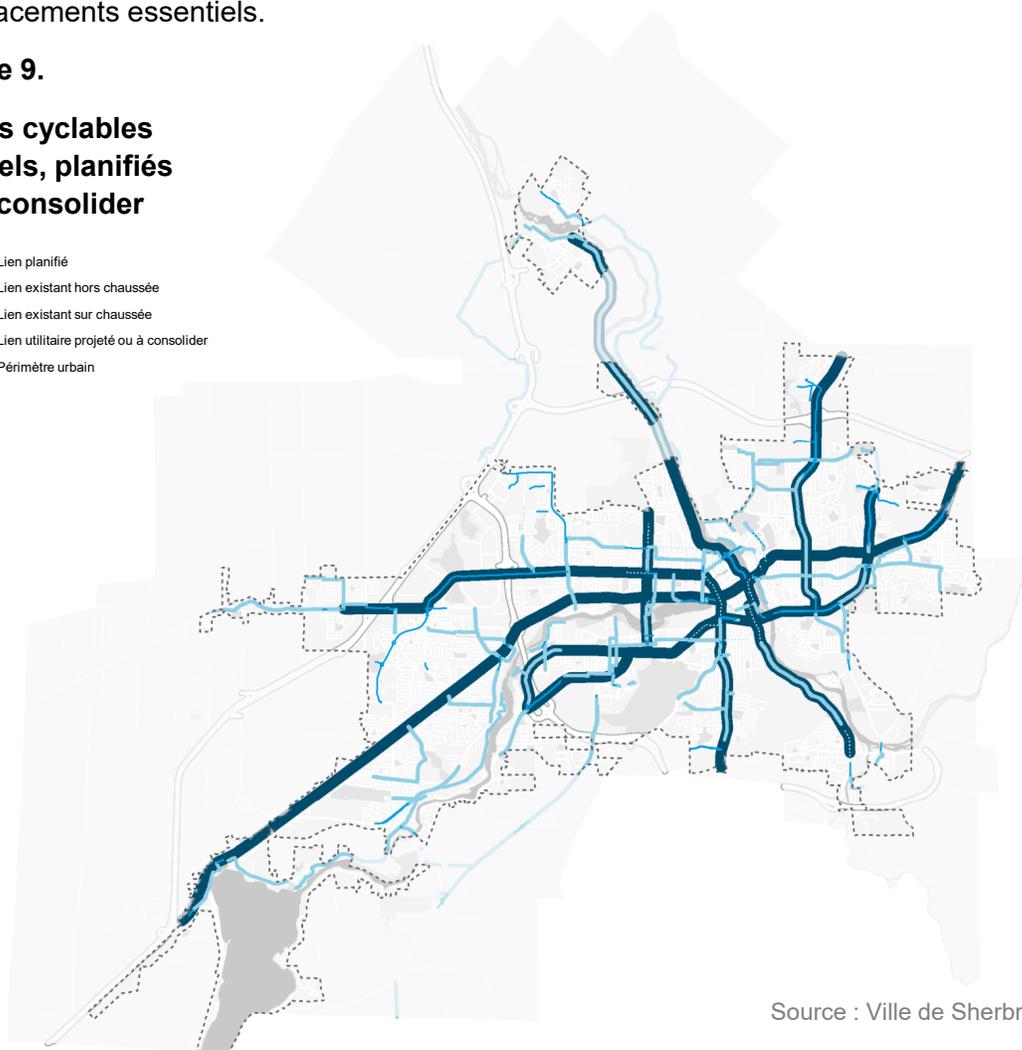
L'essor des vélos à assistance électrique et des vélos en libre-service représente une opportunité pour encourager davantage de Sherbrookoïses à choisir le vélo comme mode de transport quotidien. Pour répondre à cette évolution et aux besoins de déplacements actifs sécuritaires, la Ville travaille activement au développement d'un réseau cyclable utilitaire continu et sécurisé, conçu comme une option de mobilité efficace pour les trajets domicile-travail et autres déplacements essentiels.

La création de corridors cyclables sécurisés et directs, ainsi que l'amélioration des infrastructures existantes de manière ponctuelle sur l'ensemble du territoire, permettront de garantir un réseau bien intégré au tissu urbain (carte 9). Ces aménagements sont pensés pour répondre aux besoins actuels et futurs des usagères et usagers, conçus comme une alternative à l'automobile, durable et adaptée aux exigences des déplacements quotidiens.

Carte 9.

Liens cyclables actuels, planifiés et à consolider

- Lien planifié
- Lien existant hors chaussée
- Lien existant sur chaussée
- Lien utilitaire projeté ou à consolider
- Périmètre urbain



Source : Ville de Sherbrooke, 2025.

Un transport collectif pour les besoins actuels et futurs

Pour se doter d'un réseau de transport collectif efficace, il est essentiel d'adapter les services en fonction des besoins et des spécificités de chaque secteur. La modulation de l'offre de transport, par, notamment, la combinaison d'un service express, d'un service régulier et d'un service sur demande selon les particularités du territoire est essentiel pour un territoire comme Sherbrooke.

Dans les secteurs denses et plus centraux, la Ville souhaite favoriser l'accès à un réseau structurant doté d'une emprise dédiée pour garantir des déplacements fluides, efficaces et compétitifs (carte 7). Cette infrastructure permettra d'assurer une meilleure fréquence, une plus grande rapidité et une attractivité accrue du transport collectif.

La Ville entend collaborer étroitement avec la STS afin d'orienter l'intensification des stations et du réseau structurant, afin de maximiser l'accessibilité et de favoriser une urbanisation axée sur la mobilité durable. En orientant la densification vers ces secteurs stratégiques, il est possible de réduire la dépendance à l'automobile et de renforcer l'offre de transport collectif de manière efficace et cohérente.

L'intermodalité constitue également un élément clé de cette approche, en assurant une complémentarité efficace entre les différents modes de transport. La mise en place de points de correspondance stratégiques facilitera les transitions entre le transport collectif, le transport actif et les autres moyens de déplacement (carte 10).

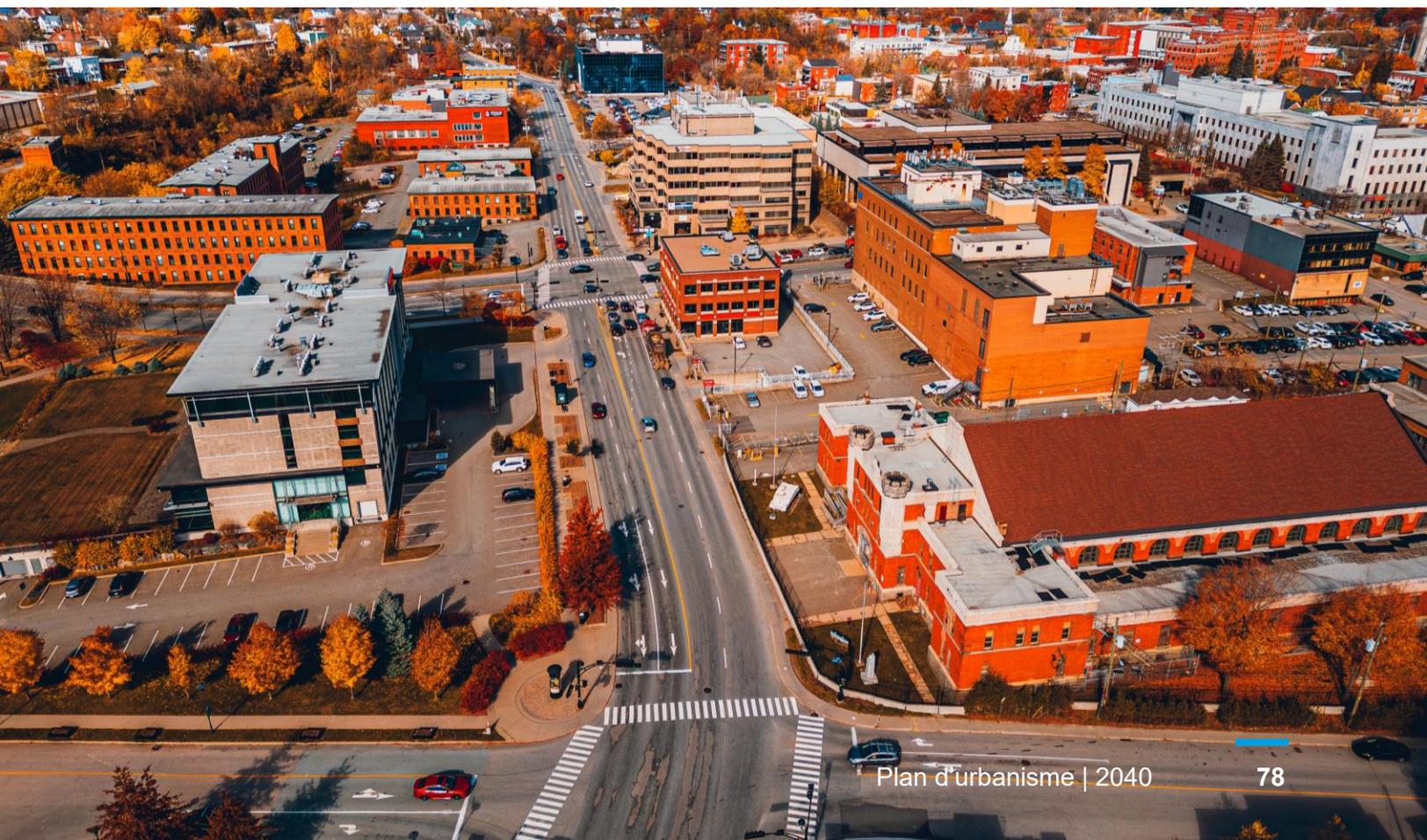


La planification du réseau structurant, menée par la STS en collaboration avec la Ville, repose sur une analyse rigoureuse des besoins actuels et futurs afin de structurer efficacement l'offre de services.

Il s'agira de déterminer les corridors prioritaires, d'adapter les trajets en fonction des flux de déplacements et d'optimiser les fréquences pour répondre aux besoins des usagers. Le principe de priorisation guidera les décisions en matière d'aménagement et d'investissement, en tenant compte des contraintes d'espace et des besoins de mobilité.

Dans certaines zones, la priorité sera donnée aux infrastructures de transport collectif, par exemple des voies réservées aux autobus, alors que d'autres secteurs moins denses pourront être davantage orientés vers le développement du transport actif et partagé.

En définitive, l'objectif central demeure de stimuler l'usage du transport collectif en le rendant plus performant, accessible et attrayant. Grâce à cette collaboration entre la STS et la Ville, la planification du réseau structurant permettra de favoriser une mobilité durable, d'améliorer la qualité de vie des citoyens et de contribuer à la transition écologique grâce à un réseau de transport mieux adapté aux réalités urbaines.

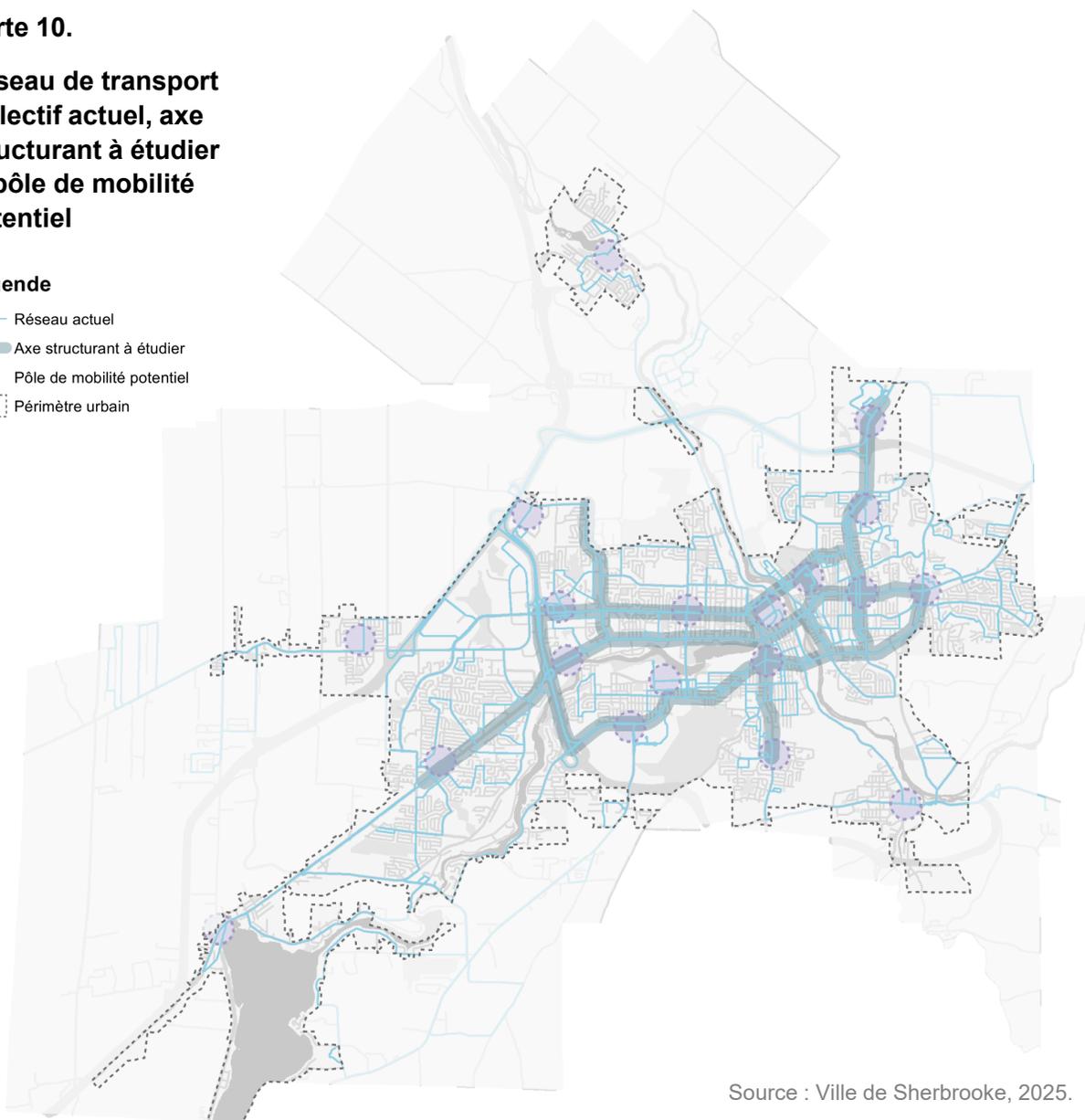


Carte 10.

Réseau de transport collectif actuel, axe structurant à étudier et pôle de mobilité potentiel

Légende

- Réseau actuel
- Axe structurant à étudier
- Pôle de mobilité potentiel
- Périmètre urbain



Source : Ville de Sherbrooke, 2025.

Des services de mobilité durable accessibles toute l'année

Le vaste territoire de Sherbrooke, issu de la fusion municipale de 2002, reflète une planification urbaine influencée par la polycentralité et l'héritage des anciens pôles municipaux. Cette configuration a laissé plusieurs secteurs à faible densité sans potentiel multimodale notamment en matière d'accès efficace au transport collectif, rendant les déplacements sans voiture plus contraignants et ce, pour l'accès aux ressources du quotidien également. Cependant, cette situation peut évoluer avec l'amélioration des infrastructures de mobilité durable et le renforcement de l'intermodalité. Même les secteurs périphériques devraient ainsi bénéficier d'un meilleur accès.

Les pôles de mobilité durable : une stratégie d'intermodalité

Qu'est-ce que l'intermodalité ?

L'intermodalité désigne l'utilisation successive de plusieurs modes de transport au cours d'un même trajet. Elle vise à harmoniser ces options pour les intégrer de manière fluide grâce à une gestion optimisée ainsi qu'à un aménagement efficace des points de connexion.

L'objectif est d'offrir aux usagères et usagers des transitions sécuritaires et simples entre les différents modes de transport.

Qu'est-ce qu'un pôle de mobilité durable ?

Les pôles de mobilité durable sont des lieux de connexion entre différents modes de transport, privés et/ou publics, jouant un rôle clé dans une stratégie intermodale. Ils agissent comme des points d'entrée vers le réseau de transport, des points de correspondance entre plusieurs lignes de transport en commun, ou encore comme terminus. Ils facilitent également l'accès aux services de mobilité active et partagée, comme les vélos en libre-service, l'autopartage ou le covoiturage, ce qui renforce l'intégration des modes de transport durable entre eux. Ces pôles peuvent prendre différentes formes en fonction de leur contexte d'insertion.

Pôle régional

Situé dans les périmètres urbains, il connecte les modes de transport interurbains et urbains.

Pôle urbain

Situé en milieu urbain dense, il se trouve généralement près de grands générateurs de déplacements et/ou d'une station de transport collectif structurant.

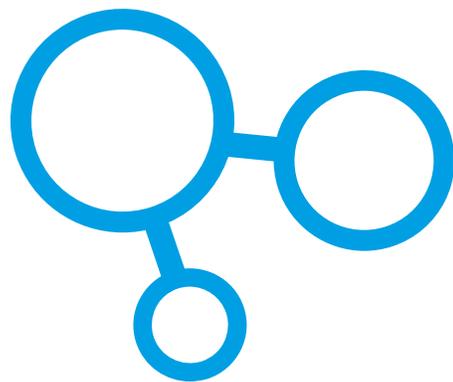
Pôle local

Situé en zone urbaine moins dense, il est généralement implanté dans des secteurs à usages mixtes et facilite ainsi l'accès aux réseaux de transport collectif et/ou partagés.



La création de pôles de mobilité accessibles et adaptés au contexte local représente une solution efficace. Ces pôles peuvent regrouper des services diversifiés, tels que le transport collectif, l'autopartage, le vélopartage ainsi que des stationnements d'infrastructures pour stationner les vélos et des bornes de recharge pour les véhicules et vélos électriques. L'accessibilité aux services de mobilité partagée joue également un rôle clé dans cette transition.

En facilitant l'accès à des solutions comme l'autopartage et le vélopartage, il devient possible de réduire la dépendance à la voiture individuelle et d'élargir les options de mobilité, particulièrement dans les quartiers où le transport collectif est moins fréquent.



L'intégration de ces services aux pôles de mobilité et aux grands axes de déplacement permet d'offrir aux citoyennes et citoyens des options flexibles et complémentaires aux modes de transport traditionnels. En offrant une gamme complète de solutions de transport, ces pôles permettent une répartition plus équitable des services, tout en soutenant une transition vers des modes de déplacement plus durables et accessibles.



Sherbrooke développera des pôles de mobilité stratégiquement localisés pour améliorer l'accès aux transports collectifs et aux modes actifs et partagés, dans le but de réduire la dépendance à la voiture individuelle.

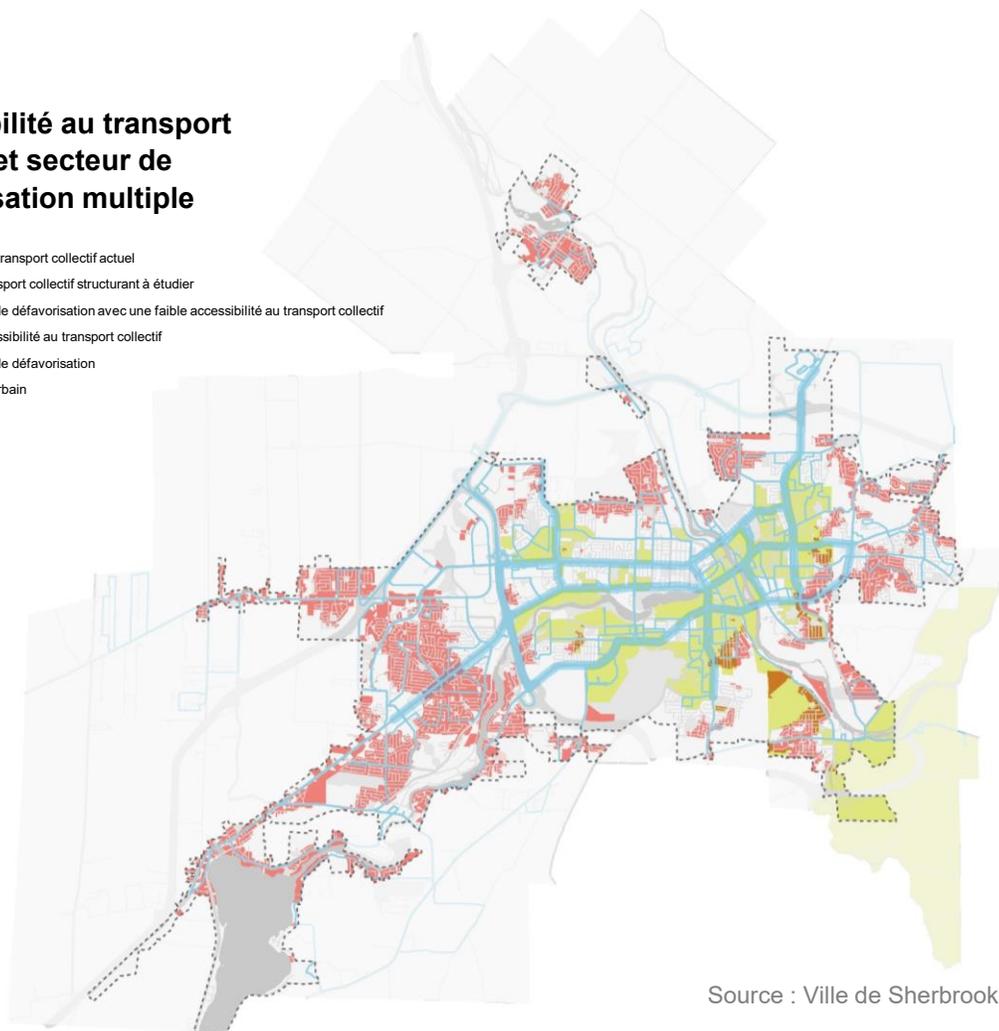
La mobilité est un besoin essentiel. Il est crucial pour la Ville de Sherbrooke de rendre accessibles diverses options de déplacement afin de favoriser une équité économique, sociale et territoriale. Or, les personnes vivant en situation de défavorisation multiple – combinant des facteurs économiques, sociaux et géographiques – sont souvent les plus limitées dans leurs choix de transport. L'absence d'un accès fiable et abordable aux services de transport collectif peut exacerber les inégalités en réduisant les opportunités d'emploi, d'éducation, de soins de santé et de participation sociale (carte 11).

En investissant dans des solutions adaptées aux besoins des populations les plus vulnérables, comme des pôles de mobilité, il devient possible de réduire les inégalités et d'offrir à chacun la possibilité de se déplacer.

Carte 11.

Accessibilité au transport collectif et secteur de défavorisation multiple

- Réseau de transport collectif actuel
- Axe de transport collectif structurant à étudier
- Fort indice de défavorisation avec une faible accessibilité au transport collectif
- Faible accessibilité au transport collectif
- Fort indice de défavorisation
- ⋯ Périmètre urbain



Source : Ville de Sherbrooke, 2025.

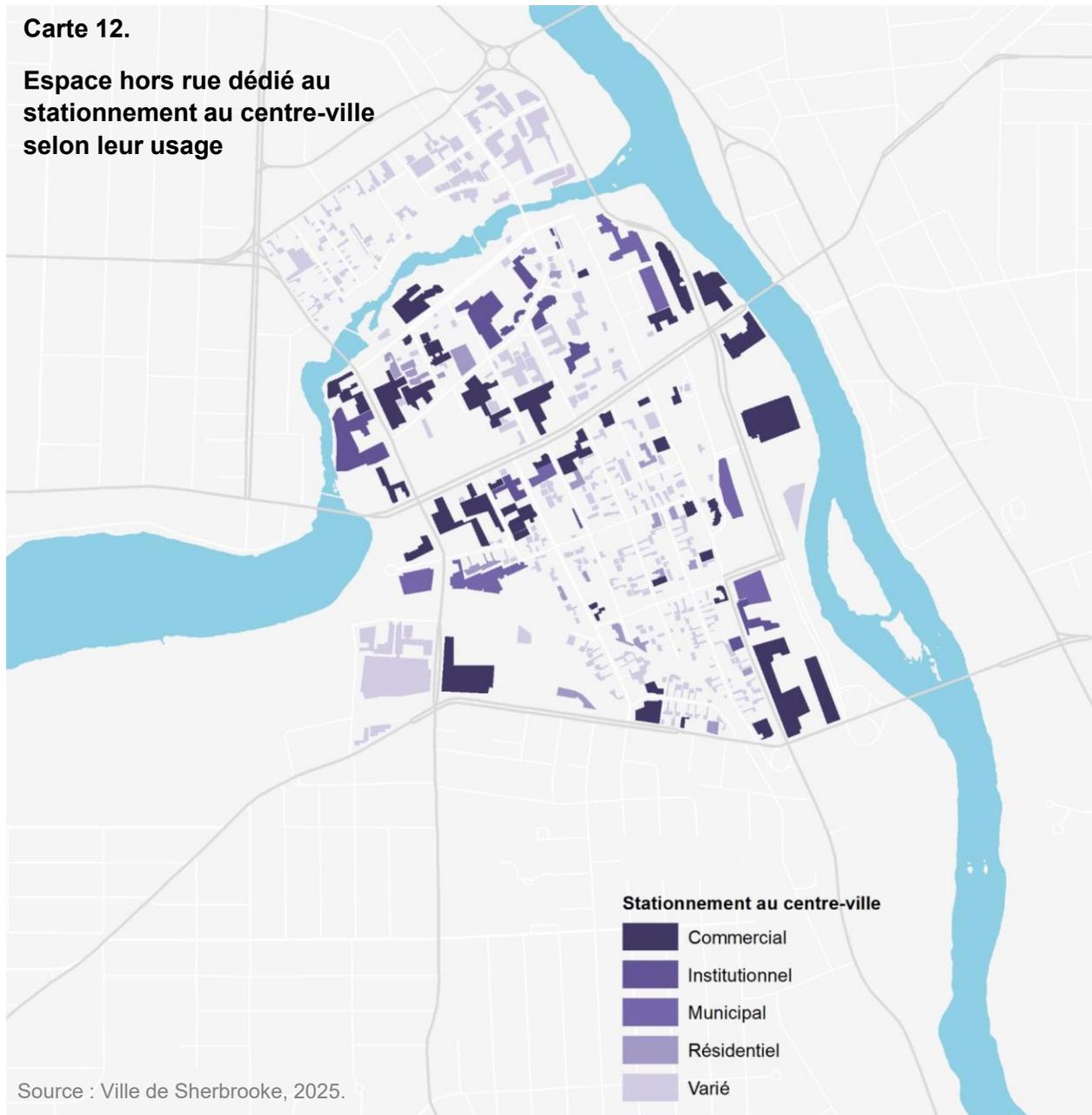
La Ville souhaite intégrer la saisonnalité et les aléas climatiques dans l'aménagement du territoire afin de développer des infrastructures de mobilité résilientes, accessibles et sécuritaires, adaptées aux capacités physiques des usagères et usagers et aux conditions saisonnières. De plus, la Ville reconnaît qu'il s'agit d'une nécessité dans le contexte climatique actuel et futur.

La mobilité est un besoin essentiel. Il est crucial de rendre accessibles diverses options de déplacement afin de favoriser une équité économique, sociale et territoriale.



Carte 12.

Espace hors rue dédié au stationnement au centre-ville selon leur usage



Le stationnement, levier pour la mobilité durable et la qualité de vie

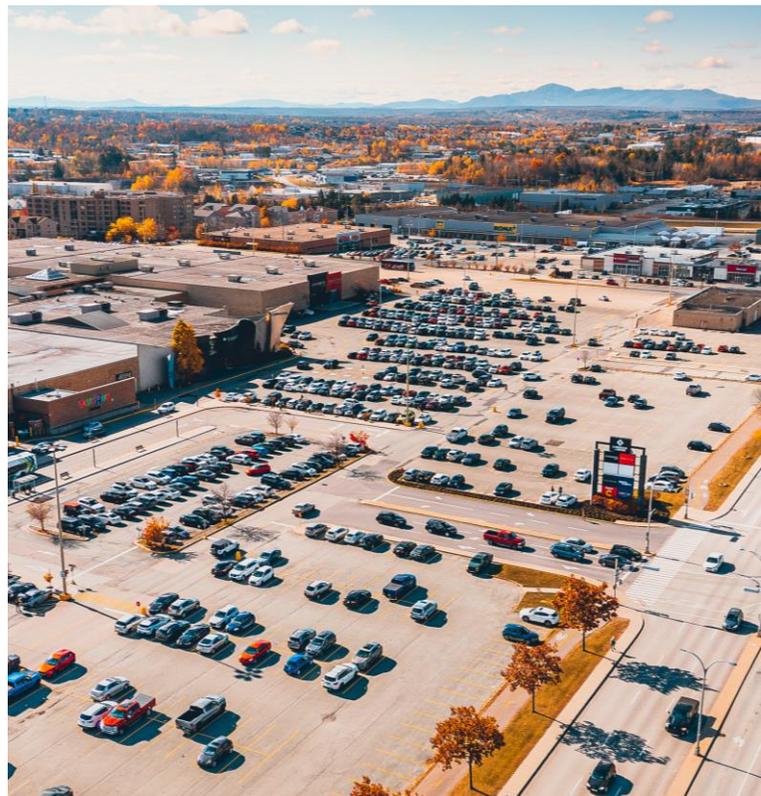
À Sherbrooke, le stationnement de surface hors rue occupe une superficie importante à l'intérieur des périmètres urbains. En 2025, une analyse du centre-ville a notamment révélé que 21 % du territoire central est consacré à ces espaces de stationnement hors rue (carte 12). Cette situation pourrait refléter une réalité similaire sur le reste du territoire urbain. Ces vastes espaces, publics et privés, ont historiquement contribué à favoriser l'automobile comme mode de transport dominant tout en favorisant la création d'îlots de chaleur, la fragmentation urbaine et des défis de gestion des eaux pluviales.

Dans le cadre du Plan d'urbanisme et des documents de planification, Sherbrooke vise à faire du stationnement un levier pour la mobilité durable et l'amélioration du cadre de vie. Pour y parvenir, une partie du stationnement sur rue sera réaffectée à des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, et l'espace réservé au stationnement privé fera l'objet de stratégies de mutualisation, de centralisation, de tarification et d'autres mesures d'écofiscalité

Il est essentiel de réduire l'emprise des stationnements sur les terrains privés afin d'adapter l'espace aux spécificités des secteurs et des usages, de soutenir la densification, de favoriser les alternatives de transport et de créer des milieux de vie de qualité. Les stationnements pourront devenir des espaces de soutien au déploiement des modes de transports alternatifs et à l'accessibilité universelle. Favoriser les stationnements en arrière-cour permet de préserver l'espace public et de limiter l'impact visuel des aires de stationnement sur le paysage urbain.

Enfin, ces espaces peuvent également être aménagés de manière écoresponsable afin de réduire leurs impacts environnementaux, en réduisant les surfaces imperméables et les îlots de chaleur, et en intégrant des mesures favorables à la biodiversité.

La Ville assurera la réduction de leur emprise et l'amélioration de leur implantations pour créer des environnements urbains plus conviviaux et accessibles.



Indicateur – Orientation 5

Part de la population qui a accès au transport collectif fréquent en moins de 15 minutes à pied.



Orientation 6.

Une communauté résiliente, capable de s'adapter aux changements climatiques

Objectifs et mesures

6.1 Améliorer la gestion des risques climatiques pour mieux protéger la population et les infrastructures

- Identifier et caractériser les risques climatiques pour la santé et la sécurité des populations ainsi que pour le cadre bâti.
- Intégrer l'analyse et le traitement des risques dans les projets d'aménagement et la gestion des actifs municipaux, y compris la conception et l'entretien des bâtiments et infrastructures publics.
- Intégrer les impacts sur la santé de la population dans l'aménagement et le verdissement (ex. allergènes et maladies transmises par les insectes et les animaux).

6.2 Renforcer la durabilité et la résilience des communautés face aux changements climatiques

- Promouvoir des pratiques architecturales et d'aménagement durables dans les projets.
- Réduire les surfaces imperméables et améliorer la gestion des eaux pluviales.
- Encourager la réduction de l'empreinte écologique des ménages et des organisations par la gestion des matières résiduelles et des ressources en eau.

6.3 Réduire les îlots de chaleur

- Accroître la végétalisation et la canopée urbaine, tout en protégeant les arbres existants et les infrastructures dans la planification et l'aménagement des milieux de vie.
- Favoriser l'utilisation de matériaux réfléchissants ainsi que d'autres stratégies de conception et d'aménagement pour limiter la captation de chaleur.
- Déminéraliser les sols de façon à créer davantage d'espace pour la végétation.
- Intégrer les infrastructures vertes dans la planification des projets, notamment pour la mobilité active.

- Prioriser les actions visant la réduction des îlots de chaleur dans les secteurs ayant une plus grande densité de population vulnérable.

6.4 Optimiser la performance environnementale et énergétique des bâtiments

- Promouvoir l'architecture bioclimatique, notamment en ce qui a trait à l'enveloppe et à l'orientation des bâtiments.
- Encourager la construction et la rénovation de bâtiments écoénergétiques et sobres en carbone.
- Favoriser les aménagements durables, comme les toitures et murs végétalisés, ainsi que les solutions renforçant la biodiversité.

Relever les défis climatiques

Pour faire face aux défis climatiques, il est impératif de repenser la conception, la gestion et l'aménagement de Sherbrooke. Les années à venir offrent une opportunité décisive pour renforcer notre capacité à affronter les aléas climatiques, à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à améliorer la qualité de vie de toutes et tous. Une ville résiliente ne se contente pas de faire face aux crises, elle les transforme en occasions d'améliorer la qualité de vie de sa population tout en préservant les écosystèmes environnants. Cela nécessite d'adopter des solutions innovantes, inclusives et équitables pour rendre nos infrastructures, quartiers et entreprises plus durables, résilients et sobres en carbone.

Comprendre l'urgence climatique dans le contexte de Sherbrooke

Les aléas climatiques désignent des événements d'origine climatique entraînant des risques pour la santé et la sécurité, des dommages aux infrastructures et au cadre bâti, des perturbations sociales et économiques, une dégradation de l'environnement et des pertes humaines. Ces phénomènes incluent notamment les tempêtes, inondations, vagues de chaleur, sécheresses et ouragans.

Avec l'intensification des changements climatiques, la fréquence et l'intensité de ces événements augmentent, et les conséquences sur les communautés s'amplifient.

Ces aléas provoquent non seulement des dégâts matériels, mais aussi des bouleversements majeurs dans les activités humaines, ce qui souligne l'importance de gérer les risques et d'adopter des stratégies d'adaptation. Face à cette urgence climatique, la Ville de Sherbrooke s'engage à développer des stratégies de résilience, de façon à assurer une meilleure préparation et une réponse efficace pour protéger ses citoyens et citoyennes, ses infrastructures et ses écosystèmes.

Agir ensemble face au changement climatique

Les projections climatiques récentes¹³ décrivent les changements attendus d'ici la seconde moitié du siècle pour les principaux aléas climatiques à Sherbrooke. Ces analyses permettent d'identifier les risques susceptibles d'affecter le territoire, la santé et la sécurité de la population, ainsi que les secteurs les plus vulnérables. Avec l'intensification des événements météorologiques extrêmes liée aux changements climatiques, leurs impacts risquent de s'aggraver. Pour y faire face, Sherbrooke doit déployer des mesures d'adaptation efficaces et durables.

Les principaux aléas climatiques à Sherbrooke

Chaleurs extrêmes

Les vagues de chaleur deviennent de plus en plus fréquentes en Estrie et posent un risque croissant pour la santé publique. Les zones urbaines sans végétation aggravent ces risques. Planter des arbres et renforcer la résilience communautaire sont des solutions essentielles.

Pollen et insectes nuisibles

Le réchauffement climatique prolonge la saison des pollens et favorise la migration des insectes nuisibles. Une gestion stratégique des espaces verts, avec un choix d'espèces adaptées, permettent de limiter les impacts sur la santé tout en préservant la biodiversité.

Sécheresses

Les sécheresses, causées par une évapotranspiration accrue et de faibles précipitations, entraînent des pénuries d'eau et des conflits d'usage. Des sols résilients, des pratiques agricoles adaptées et une utilisation responsable de l'eau sont nécessaires pour minimiser ces effets.

Inondations

Les inondations fluviales, résultant du débordement des rivières dans les zones inondables, ou pluviales, causées par l'accumulation d'eau lors de fortes pluies, peuvent endommager les bâtiments et les infrastructures, notamment dans les secteurs les plus densément bâtis, comme le centre ville et Lennoxville. Un retour à l'état naturel ou l'aménagement d'infrastructures vertes, comme des parcs, des bassins de rétention et des jardins de pluie, contribuent à une meilleure gestion des eaux et à la réduction des risques en milieu urbain.

Tempêtes et vents violents

Ces événements causent des dégâts matériels et perturbent les services essentiels. Utiliser des matériaux résistants et planter les bons arbres aux bons endroits contribue à limiter les impacts.

Gel et dégel

Les fluctuations hivernales endommagent les infrastructures et la végétation. Utiliser des matériaux durables et des plantes adaptées contribue à réduire ces impacts et assurer la pérennité des milieux urbains.

Afin de préparer Sherbrooke aux défis imposés par les changements climatiques, il est impératif de mettre en place un cadre urbanistique ambitieux, clair et durable qui répond également aux aspirations citoyennes.



Construire une résilience collective face aux défis climatiques

Sherbrooke vise à intégrer des analyses climatiques dans la gestion de ses actifs, depuis la conception jusqu'à la modernisation des bâtiments et infrastructures publiques. Cette approche permettra d'identifier et de prioriser les pratiques urbanistiques et architecturales durables à inclure dans les futurs projets d'aménagement. La Ville souhaite développer plus d'infrastructures vertes sur les espaces publics et mieux encadrer les pratiques sur les terrains privés. Un suivi rigoureux sera mis en place pour garantir des aménagements adaptés aux enjeux climatiques. La planification du territoire prendra aussi en compte les éléments naturels comme l'eau et le relief, afin de mieux prévenir les inondations et gérer les risques liés à l'eau. Sherbrooke vise à favoriser la construction et la rénovation de bâtiments qui respectent et protègent la biodiversité locale. Pour ce faire, la Ville privilégie l'intégration de solutions innovantes, telles que des fenêtres conçues pour réduire les collisions d'oiseaux, des systèmes d'éclairage extérieur adaptés pour ne pas perturber la faune nocturne ainsi que des aménagements paysagers facilitant le déplacement des espèces locales. Cette approche contribue à créer des espaces urbains durables tout en préservant la biodiversité.

La mobilisation représente également un pilier fondamental de cette vision. En impliquant activement la population et les organisations dans des initiatives telles que l'adoption des énergies renouvelables, la réduction de la consommation d'eau potable et la gestion durable des matières résiduelles, Sherbrooke vise à réduire son empreinte écologique collective tout en renforçant sa résilience face aux impacts climatiques.

Une attention particulière sera portée à l'amélioration des pratiques de gestion des déchets à l'échelle des projets, en favorisant l'accès au recyclage et au compostage. Il s'agira d'intégrer ces considérations dès la planification, en veillant à prévoir des espaces suffisants sur les sites pour les conteneurs et autres infrastructures nécessaires.

Pour les immeubles à plus forte densité résidentielle ainsi que pour les immeubles commerciaux et industriels, des exigences seront mises en place afin d'assurer des infrastructures adaptées à la collecte, au tri et à la valorisation des matières résiduelles.

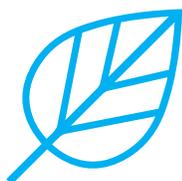
Des infrastructures vertes pour une ville fraîche



- 1 Parc éponge qui absorbent l'eau de pluie et réduit les risques d'inondation
- 2 Parc non minéralisé
- 3 Noue végétalisée qui capte et filtre les eaux pluviales
- 4 Bande filtrante en bordure qui nettoie les eaux de ruissellement
- 5 Bassin de rétention végétalisé pour retenir temporairement l'eau

- 6 Architecture bioclimatique (bâtiment conçu pour optimiser la lumière, la chaleur et la ventilation naturelle, réduisant les besoins en énergie)
- 7 Transport collectif fréquent
- 8 Piste cyclable et trottoir
- 9 Multifonctionnalité (résidentiel, commercial, culturel, éducatif, autres)

En mettant en place ces mesures et en encourageant des pratiques durables à toutes les échelles, Sherbrooke affirme sa volonté d'adapter son cadre bâti et ses habitudes de vie aux défis climatiques.

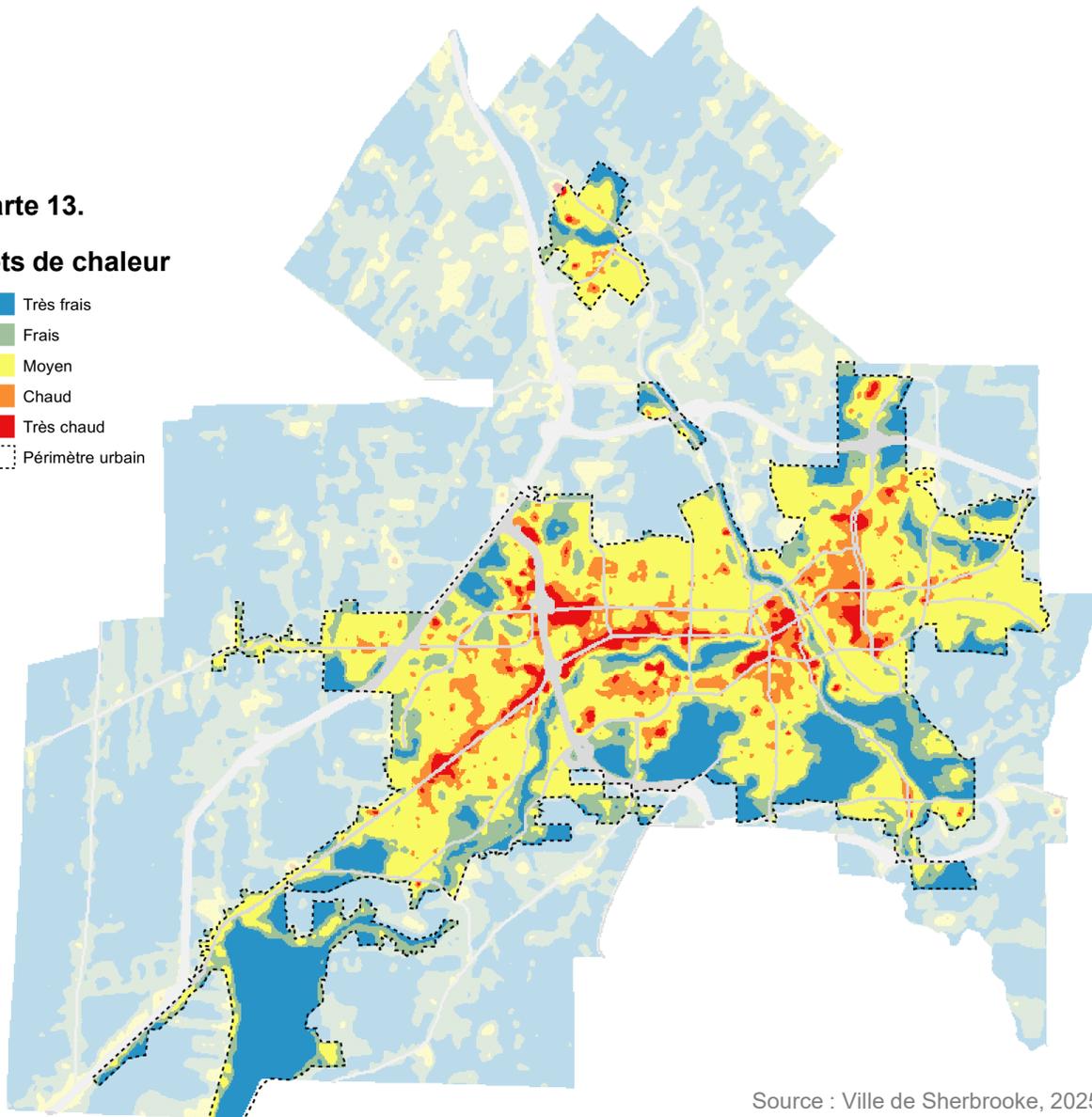


En combinant infrastructures durables, pratiques urbanistiques innovantes et mobilisation citoyenne, Sherbrooke adopte une approche proactive et intégrée pour relever les défis climatiques et bâtir un avenir résilient.



Carte 13.

Îlots de chaleur



Source : Ville de Sherbrooke, 2025.

Vers une ville plus fraîche

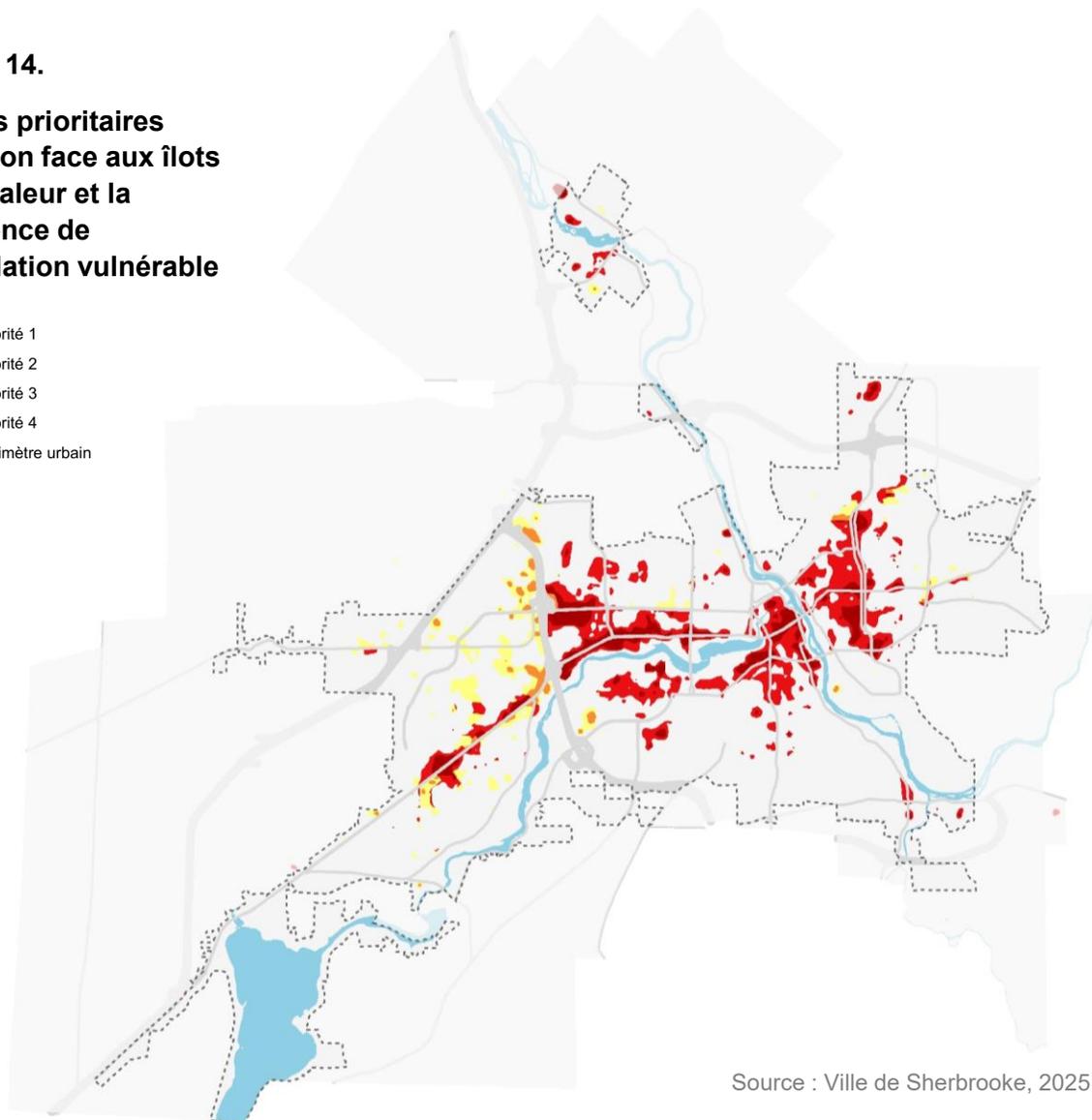
Avec une canopée couvrant 42 % de son milieu urbain, Sherbrooke se classe deuxième parmi les centres urbains québécois les plus végétalisés. Pourtant, des îlots de chaleur persistent dans les secteurs plus densément urbanisés, tels que les pôles commerciaux et industriels, ainsi que le long des grandes artères commerciales, comme la rue King Ouest et le boulevard Bourque.

Ces zones d'îlots de chaleur occupent une superficie de près de 16 km², soit 5 % du territoire sherbrookoïse et 14 % du périmètre urbain en 2025 (carte 13). Elles sont le résultat de la minéralisation des sols (ex. rues, stationnements, toitures des bâtiments) et sont amplifiées par les activités humaines qui émettent de la chaleur, telles que le transport, la climatisation et les activités industrielles.

Les îlots de chaleur touchent particulièrement les populations sensibles au stress thermique (carte 14), telles que les aînées et aînés, les jeunes enfants, les personnes défavorisées¹⁴ (voir note sous la carte 14) et la main-d'œuvre travaillant dans les environnements extérieurs. Leur impact est d'autant plus préoccupant que la proportion de personnes aînées passera de 22 % en 2020 à 26 % en 2051, selon les prévisions de 2024¹⁵. La qualité des logements et l'accès limité à la climatisation aggravent ces vulnérabilités.

Carte 14.

Zones prioritaires d'action face aux îlots de chaleur et la présence de population vulnérable



Source : Ville de Sherbrooke, 2025.

Note : La priorisation s'appuie sur l'Indice de défavorisation multiple de Statistique Canada, croisé avec les données d'îlots de chaleur. Elle vise à identifier les secteurs cumulant une forte exposition thermique et une vulnérabilité socioéconomique. Les zones sont classées selon l'intensité de l'îlot de chaleur et la présence de défavorisation, les plus prioritaires étant celles où ces deux facteurs sont les plus marqués (1. Îlots de chaleur très chauds avec présence de populations vulnérables – 2. Îlots de chaleur chauds avec défavorisation – 3. Îlots de chaleur très chauds sans présence de populations vulnérables – 4. Îlots de chaleur chauds sans présence de populations vulnérables).

La lutte contre les îlots de chaleur permet d'améliorer la qualité des milieux de vie et de se prémunir contre un bon nombre de conséquences liées aux vagues de chaleur, un aléa qui devrait augmenter en raison des changements climatiques.

Pour répondre à ce défi, Sherbrooke mise sur des méthodes innovantes et naturelles pour rafraîchir la ville tout en améliorant les milieux de vie et s'appuie, entre autres, sur le principe 3-30-300. De plus, la Ville s'appuie sur trois stratégies éprouvées et efficaces qui agissent en synergie :

- **Matériaux réfléchissants et perméables** : Remplacer les surfaces imperméables et sombres par des matériaux réfléchissants ou perméables limite l'accumulation de chaleur et améliore le rafraîchissement urbain.
- **Déminéralisation et verdissement** : Remplacer le béton par des espaces végétalisés réduit la chaleur, améliore la gestion des eaux, renforce la biodiversité et crée des lieux conviviaux propices aux échanges.
- **Conservation et valorisation des milieux naturels** : Protéger la végétation existante et développer la canopée urbaine renforcent la résilience face aux vagues de chaleur et soutiennent une biodiversité essentielle aux écosystèmes urbains.

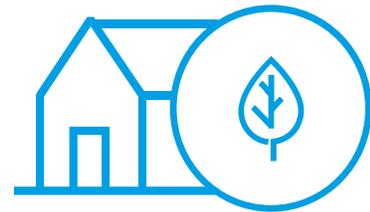
Sherbrooke se donne des racines durables

En alignement avec la Politique de l'arbre et du verdissement (PAV) et dans le cadre de l'aménagement du territoire, Sherbrooke doit définir des exigences de plantation, notamment quant à la localisation des arbres et aux mesures de protection et d'entretien. Chaque arbre devra être planté au bon endroit, en fonction de ses besoins mais également des contraintes d'aménagement, telles que les fils électriques, les infrastructures souterraines, les liens cyclables et les chemins piétonniers.



Bâtiments écoénergétiques et durables

L'optimisation de la performance énergétique et environnementale des bâtiments est cruciale pour renforcer la résilience de Sherbrooke face aux aléas climatiques et réduire son empreinte écologique. Cela implique l'accélération de la construction et de la rénovation de bâtiments écoénergétiques, qui non seulement améliorent l'efficacité énergétique, mais réduisent aussi les coûts de chauffage et de climatisation, et s'adaptent mieux aux variations climatiques. En 2025, les bâtiments résidentiels, commerciaux, industriels et institutionnels représentent 38 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) de Sherbrooke¹²; il s'agit de la deuxième source d'émissions après le transport.



Les constructions et les rénovations utilisant des matériaux durables, à faible empreinte carbone, recyclés ou hautement performants, offrent des avantages multiples : elles réduisent les GES, améliorent l'efficacité énergétique et assurent la pérennité des infrastructures. La Ville encourage activement l'adoption d'énergies renouvelables et la mise en œuvre de mesures d'efficacité énergétique, comme l'utilisation de thermopompes, de systèmes géothermiques ou de panneaux solaires. Elle soutient également des initiatives novatrices, telles que la valorisation de la chaleur résiduelle et l'architecture bioclimatique, qui exploite intelligemment l'orientation et l'enveloppe des bâtiments afin d'optimiser l'usage des ressources naturelles, notamment la chaleur solaire. Cela contribue à améliorer le confort intérieur tout en réduisant la consommation énergétique.

Les aménagements durables, comme les toitures végétalisées ou réfléchissantes, les murs végétalisés et les revêtements perméables, jouent un rôle clé en régulant la température, en limitant les îlots de chaleur et en optimisant la gestion des eaux pluviales. Ces solutions participent à un refroidissement naturel et à une meilleure résilience face aux vagues de chaleur et aux fortes précipitations.

En intégrant ces pratiques à la planification et à la construction, Sherbrooke se positionne pour créer un environnement bâti durable, écoénergétique et résilient, capable de relever les défis climatiques de demain.

- 1 Panneaux solaires
- 2 Thermopompe
- 3 Orientation du bâtiment et fenestration
- 4 Toit en pente
- 5 Isolation
- 6 Toit blanc
- 7 Matériaux durables
- 8 Barils de récupération de pluie
- 9 Gestion des matières résiduelles



Sherbrooke ouvre la voie vers un développement urbain durable en faisant de la nature une alliée essentielle pour bâtir une ville résiliente, vivante et inclusive, garantissant à toutes et tous un accès équitable aux arbres et à leurs bienfaits.



Indicateur – Orientation 6

Superficie et intensité des îlots de chaleur.



Orientation 7.

Une Ville qui protège et valorise ses paysages, ses milieux naturels et agricoles ainsi que son patrimoine

Objectifs et mesures

7.1 Favoriser la conservation des milieux naturels et leur interconnexion

- Favoriser la conservation des milieux naturels par la densification et la conservation de la superficie des périmètres urbains.
- Maintenir les corridors écologiques fonctionnels et restaurer les corridors potentiels.
- Améliorer la mise en réseau des parcs et des espaces naturels.
- Protéger et améliorer la qualité de l'eau des milieux hydriques.

7.2 Valoriser les espaces verts et riverains, et garantir un accès équitable pour toutes et tous

- Améliorer l'accessibilité aux espaces verts en toute saison.
- Mettre en valeur les corridors riverains et renforcer leur accessibilité tout en protégeant la biodiversité.
- Aménager des espaces verts de qualité, sécuritaires et inclusifs.
- Intégrer aux espaces naturels protégés des activités compatibles avec leur conservation.

7.3 Protéger et mettre en valeur le patrimoine sherbrookoïse

- Conserver les immeubles patrimoniaux, notamment vacants, par des actions de restauration et de réutilisation adaptative.
- Informer et sensibiliser la population quant au patrimoine bâti de Sherbrooke.
- Réviser les outils encadrant les interventions dans les secteurs sensibles et sur les immeubles patrimoniaux.
- Intégrer harmonieusement les nouveaux projets immobiliers contemporains en respectant les paysages et le patrimoine.

- Acquérir des connaissances sur les paysages et évaluer les moyens de les valoriser.

7.4 Valoriser la zone agricole et rurale ainsi que ses activités

- Protéger et maintenir les terres agricoles et les espaces forestiers en zone agricole permanente.
- Maintenir la ceinture rurale comme zone tampon entre le périmètre urbain et la zone agricole.
- Promouvoir les activités agricoles locales et encourager les pratiques agroenvironnementales et complémentaires, comme la mise en marché de proximité, la transformation, le tourisme gourmand, l'agrotourisme, l'économie circulaire et la vente directe à la ferme.

Préserver l'identité de Sherbrooke

Dans un contexte de transformation rapide et de densification urbaine, préserver nos milieux agricoles, naturels et notre patrimoine bâti est indispensable pour façonner l'avenir de Sherbrooke. Ces éléments, porteurs de notre mémoire collective, enrichissent notre identité, la qualité de nos paysages et la vitalité de nos écosystèmes.

Les milieux naturels et les terres agricoles remplissent chacun des fonctions vitales complémentaires. Les milieux naturels soutiennent la biodiversité, régulent les ressources en eau et le climat, et offrent des lieux de rencontre et de bien-être. De leur côté, les terres agricoles assurent la production alimentaire et dynamisent l'activité économique locale.

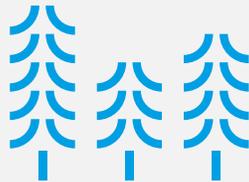


Leur conservation et leur mise en valeur créent des connexions visuelles et physiques à travers Sherbrooke, enrichissant les paysages, améliorant la qualité de vie et renforçant le sentiment d'appartenance de la population.

Le patrimoine reflète la richesse des quartiers, l'importance des institutions et la diversité des communautés ayant façonné Sherbrooke. Reconnaître la valeur de ces milieux, c'est s'engager ensemble pour un développement qui privilégie la conservation et la mise en valeur, afin de construire une ville équilibrée et respectueuse de son identité.

Les trois axes de conservation et de mise en valeur du territoire

- 1 **Les milieux naturels** englobent des espaces et paysages ayant une valeur écologique, esthétique, sociale, historique ou scientifique, tels que les parcs, forêts et rivières. Ces lieux soutiennent des valeurs écologiques, culturelles et patrimoniales essentielles pour la communauté.
- 2 **Le patrimoine bâti** comprend les bâtiments, monuments, paysages, structures et vestiges archéologiques, qu'ils soient visibles ou enfouis. Ce patrimoine reflète l'histoire et l'évolution des sociétés, renforçant l'identité culturelle et collective du territoire.
- 3 **Le territoire agricole** fait référence à des secteurs géographiques spécifiquement destinés à l'agriculture et à la production alimentaire. Ce territoire est protégé par la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* et joue un rôle central dans l'approvisionnement alimentaire local, provincial et national. Enrichissant l'économie, renforçant la biodiversité et préservant la beauté des paysages, ce territoire dynamique et précieux est essentiel pour relever les défis alimentaires et environnementaux de demain.



Les milieux naturels

La nature en ville, au cœur de la vision d'urbanisme

Sherbrooke se distingue par la richesse et la diversité de ses paysages et de ses milieux naturels, essentiels à la qualité de vie des citoyennes et citoyens et à la préservation de la biodiversité. Ces espaces, qui embellissent les paysages, contribuent au bien-être collectif grâce aux services écologiques indispensables qu'ils fournissent. Intégrés au Plan d'urbanisme, ils incarnent une vision où humains et nature coexistent de manière durable et harmonieuse.

En tant que municipalité locale exerçant des compétences de MRC, Sherbrooke s'est dotée d'un Plan régional des milieux humides et hydriques (PRMHH) et a choisi d'aller plus loin en y incluant les milieux boisés. Cela a mené à l'adoption du Plan nature, qui vise à conserver, à valoriser et à pérenniser les milieux naturels, tout en protégeant les services écologiques qu'ils rendent à la communauté. En cohérence avec le Plan nature, le Plan d'urbanisme et les règlements qui en découleront permettront de conserver une partie importante du territoire en milieu naturel.

Sherbrooke a également adopté une Politique de l'arbre et du verdissement (PAV), qui vise à enrichir la forêt urbaine, à réduire les îlots de chaleur et à rendre les quartiers plus attractifs grâce à un couvert végétal dense et bien réparti.

Le Plan d'urbanisme joue un rôle central dans la mise en œuvre de ces initiatives stratégiques. En les intégrant à sa vision d'aménagement, Sherbrooke réaffirme son engagement en faveur d'une ville où nature et urbanisme s'enrichissent mutuellement.

Les bénéfices de la nature pour la ville

L'équilibre des milieux naturels repose sur des processus écologiques essentiels, qui soutiennent diverses fonctions écologiques assurant le bon fonctionnement des écosystèmes. Ceux-ci génèrent de précieux services écologiques, apportant de nombreux bénéfices à la collectivité :

- **Régulation environnementale et climatique** : Amélioration du climat urbain, qualité de l'air, atténuation des changements climatiques.
- **Gestion de l'eau et des sols** : Hydrologie urbaine, filtration naturelle, stabilisation des sols.
- **Soutien à la biodiversité** : Habitats pour la faune, connectivité écologique, renforcement des écosystèmes.
- **Bien-être et santé humaine** : Espaces de contemplation, amélioration de la santé physique et mentale, qualité de vie.
- **Services économiques et alimentaires** : Soutien à l'agriculture urbaine, attractivité économique.

Ces services écologiques font de la nature un partenaire essentiel pour bâtir un Sherbrooke durable où convergent qualité de vie, innovation et résilience environnementale



Le Plan d'urbanisme intègre pleinement la conservation des milieux naturels du Plan nature et les priorités de la Politique de l'arbre et du verdissement, affirmant ainsi la conservation des espaces naturels comme un des piliers centraux de la vision d'aménagement de la Ville. Par le biais de ces engagements, Sherbrooke affirme sa volonté de protéger son environnement naturel tout en enrichissant la qualité de vie de sa population grâce à des espaces verts connectés et durables.

Les principes de la conservation

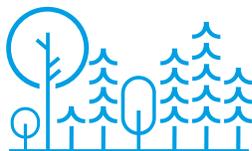
La conservation englobe un ensemble d'interventions visant à garantir la pérennité des écosystèmes, de leur biodiversité et des services écologiques qu'ils procurent :

- **Protection** : Préserver l'état, la structure et la dynamique naturels des écosystèmes en mettant en place des mesures pour prévenir ou atténuer les menaces à la biodiversité.
- **Restauration écologique** : Intervenir sur des milieux dégradés ou artificialisés pour restaurer leur composition, leur structure et leurs fonctions écologiques. Cela peut inclure la plantation d'espèces indigènes, la renaturalisation des sols ou des cours d'eau, et la réhabilitation des habitats afin de renforcer la résilience des écosystèmes.

- **Utilisation durable** : Encourager des usages responsables des ressources naturelles et des services écologiques, en veillant à ne pas dépasser leur capacité de régénération. Une gestion prudente des prélèvements et des activités humaines est essentielle pour éviter des impacts négatifs sur la biodiversité et les fonctions écologiques.

La mise en œuvre de ces trois pratiques de la conservation permet de faire face aux défis environnementaux tout en répondant aux besoins des générations actuelles et futures.

Bien que Sherbrooke bénéficie d'une grande richesse naturelle, son urbanisation pose des défis importants, comme la perte de connectivité écologique. Le Plan d'urbanisme intègre la connectivité écologique comme levier essentiel, permettant la création, la restauration et la conservation de corridors écologiques. Ces corridors permettent de relier les habitats naturels, facilitent la mobilité des espèces, favorisent la dispersion des semences et renforcent la résilience des écosystèmes urbains (carte 15). En conséquence, la connectivité contribue à un meilleur équilibre des populations fauniques, à la réduction des maladies et à la diversification génétique.



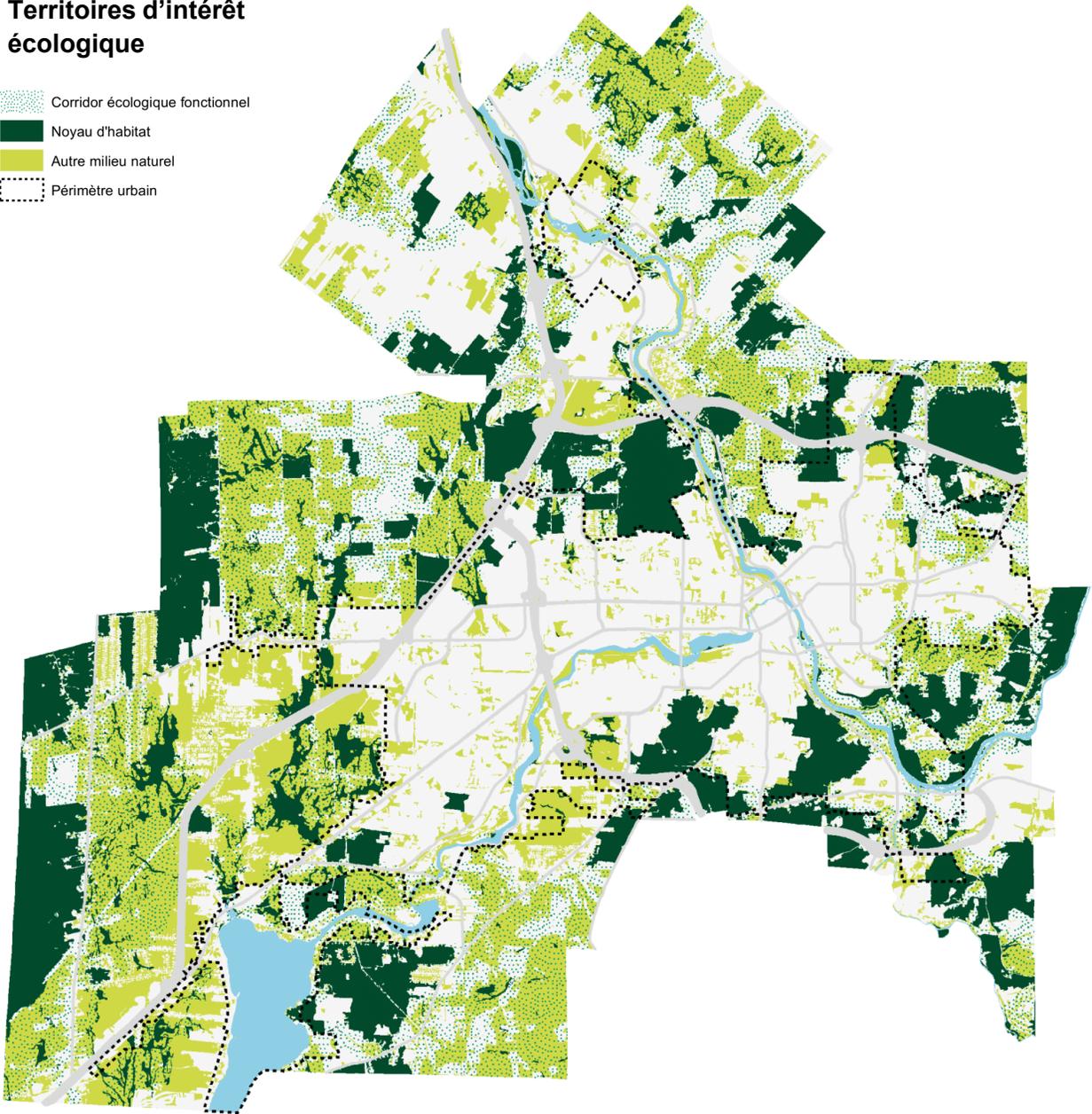
À l'échelle locale, la Ville mise aussi sur les corridors « pas-à-pas », constitués de petits fragments naturels dispersés entre les grands noyaux d'habitat. Ces fragments, comme des bandes riveraines végétalisées ou des alignements d'arbres, fournissent un abri et des ressources aux espèces, facilitant leur déplacement. Par exemple, ces corridors profitent aux passereaux et aux insectes pollinisateurs, même en milieu urbain.



Carte 15.

Territoires d'intérêt écologique

-  Corridor écologique fonctionnel
-  Noyau d'habitat
-  Autre milieu naturel
-  Périmètre urbain



Source : Ville de Sherbrooke, 2025.

Note : Les noyaux d'habitat désignent des milieux boisés et humides ayant le plus fort potentiel pour abriter une grande biodiversité; ils sont identifiés à l'aide d'une analyse multicritère. Les corridors écologiques fonctionnels, constitués de milieux naturels ou aménagés, assurent la connectivité entre ces noyaux, en fonction des besoins de déplacement d'espèces focales. Les autres milieux naturels regroupent les boisés et les milieux humides situés en dehors des noyaux et des corridors.

La conservation et la valorisation des écosystèmes naturels, tels que les milieux humides, les rives des rivières et des ruisseaux, sont essentielles à la connectivité écologique du territoire. Ces milieux jouent un rôle clé dans la régulation du cycle de l'eau, la protection des ressources hydriques et la conservation de la biodiversité.

En agissant comme filtres naturels, ils purifient l'eau, réduisent la pollution des nappes phréatiques et des cours d'eau, et contribuent à un écoulement hydrique harmonieux.

Leur mise en réseau avec les parcs et autres espaces verts permet de renforcer la connectivité écologique du territoire, en favorisant les corridors biologiques et en maximisant les bénéfices environnementaux de ces milieux. Cette interconnexion renforce la résilience des écosystèmes face aux événements climatiques extrêmes, tout en améliorant la gestion des risques liés à l'eau.

Conserver et gérer ces espaces de manière intégrée est essentiel pour garantir à long terme la qualité de l'eau et offrir un environnement sain aux générations futures.



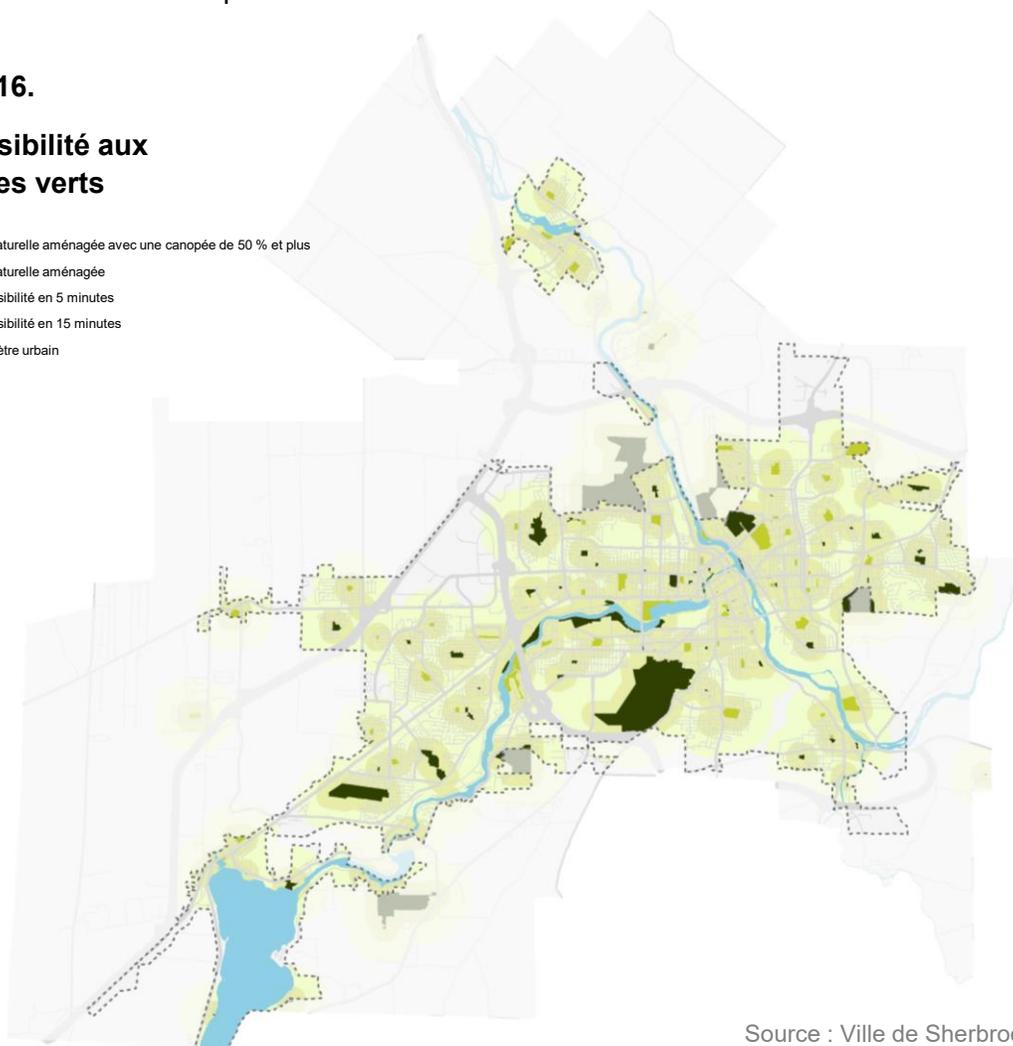
Une nature accessible à toutes et tous

Sherbrooke compte de nombreux parcs et espaces végétalisés couvrant environ 7,5 km², soit 6 % de son territoire urbain (carte 16). Parmi ceux-ci figurent des parcs d'envergure régionale, tels que le parc Victoria, le parc Jacques-Cartier, le parc du Mont-Bellevue et le parc du Bois-Beckett. Ces espaces offrent des lieux privilégiés pour les activités de plein air tout en jouant un rôle essentiel dans la conservation de la biodiversité et le renforcement de la résilience écologique. Pour réduire ces écarts, la Ville s'engage à bonifier le réseau de parcs de proximité, en intégrant des espaces végétalisés dans les projets de réaménagement urbain et en priorisant les quartiers les plus défavorisés. Cela inclut la création de corridors piétons et cyclables sécurisés, ainsi que l'amélioration de l'accessibilité aux milieux naturels, en facilitant le franchissement des obstacles physiques ou structurels qui peuvent en limiter l'accès. Avec la bonification de la connectivité entre les parcs urbains, les berges, les boisés et les autres espaces publics, la Ville renforce également l'accessibilité aux espaces de nature et favorise les déplacements actifs.

Carte 16.

Accessibilité aux espaces verts

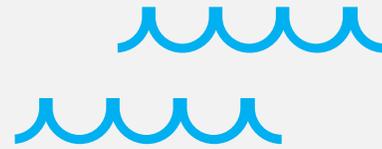
-  Aire naturelle aménagée avec une canopée de 50 % et plus
-  Aire naturelle aménagée
-  Accessibilité en 5 minutes
-  Accessibilité en 15 minutes
-  Périmètre urbain



Source : Ville de Sherbrooke, 2025.

Le Plan d'urbanisme vise également à favoriser l'accès aux rives et à valoriser les corridors riverains des rivières Magog et Saint-François, en renforçant leur rôle écologique tout en les aménageant pour la mobilité active et la contemplation. Ces initiatives contribueront à la protection des cours d'eau et à l'amélioration de la qualité de l'eau, en offrant des solutions durables pour en améliorer l'accès.

L'aménagement d'espaces verts et bleus inclusifs et sécuritaires est une priorité, avec des mesures concrètes telles que l'utilisation d'infrastructures adaptées, un éclairage respectueux de la faune et des passages fauniques pour préserver la biodiversité. Ces actions favorisent une coexistence harmonieuse entre conservation et usages récréatifs ou éducatifs, permettant à chacun de profiter pleinement de la nature tout en respectant son intégrité écologique.



Sherbrooke s'engage à offrir à chaque citoyenne et citoyen un cadre de vie enrichi par la nature, dans une démarche d'équité visant la connectivité et la conservation des milieux naturels.



Le patrimoine bâti

Des outils pour valoriser le patrimoine

Les bâtiments d'intérêt patrimonial, témoins du passé, participent à l'identité de Sherbrooke tout en façonnant son avenir. Cependant, ils sont parfois confrontés à des menaces comme la dégradation, l'abandon ou la démolition. Certains devront subir des transformations importantes, tandis que d'autres devront changer de vocation pour garantir leur conservation et assurer leur utilisation durable.

Pour mieux relever ces défis, une connaissance approfondie du patrimoine bâti s'impose. Entre 2017 et 2020, la Ville de Sherbrooke a réalisé un inventaire détaillé de 51 secteurs, recensant près de 200 bâtiments d'intérêt patrimonial. Ce travail a permis d'identifier les bâtiments nécessitant une protection particulière et de poser les bases d'une stratégie de préservation et de mise en valeur à long terme.

Des outils concrets ont été développés pour accompagner cette démarche, notamment un glossaire imagé et le *Guide des typologies architecturales*, qui soutiennent les interventions sur les bâtiments patrimoniaux. Pour maximiser l'impact de ces initiatives, la diffusion élargie de ces connaissances est essentielle. La mobilisation des citoyennes et citoyens, des professionnels et des acteurs urbains autour du patrimoine architectural de Sherbrooke contribuera à garantir sa protection et sa mise en valeur durable.



Pour une classification claire des bâtiments

La protection du patrimoine bâti repose sur une classification des immeubles et des outils pour encadrer leur gestion. Ces catégories définissent le niveau de reconnaissance et de protection, orientant les interventions et sensibilisant les propriétaires à l'importance de ces témoins du passé. Voici les principales distinctions adoptées par la Ville :

- **Immeubles protégés** : Bénéficient d'un statut officiel (classé, cité ou situé dans une zone patrimoniale protégée). Sherbrooke prévoit des démarches pour obtenir des classements provinciaux ou attribuer des statuts locaux, de manière à en renforcer la protection.
- **Immeubles inventoriés** : Reconnaissance officielle en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel, sans pour autant que cela confère un statut protégé. Les inventaires architecturaux, tant urbains que ruraux, constituent des références essentielles pour orienter les actions de conservation.
- **Immeubles anciens ou ancestraux** : Bâtiments historiques sans obligation légale pour les propriétaires, mais pouvant faire l'objet d'initiatives volontaires pour conserver leur valeur patrimoniale.

La Ville utilise des outils comme un glossaire imagé, le Guide des typologies architecturales et le Plan d'implantation et d'intégration architectural (PIIA) pour encadrer et accompagner les interventions. Sherbrooke prévoit également développer d'autres moyens de sensibilisation et de soutien pour aider les propriétaires à conserver leur patrimoine bâti.

En assurant la pérennité de notre patrimoine bâti, la Ville garantit sa capacité à inspirer et enrichir les générations futures, tout en renforçant son attractivité en tant que destination unique pour les visiteurs et les investisseurs.



La préservation du patrimoine bâti de Sherbrooke repose sur une vision collective et un engagement partagé. Au moyen d'outils d'inventaire, d'incitatifs pour la conservation, d'actions de sensibilisation et d'un encadrement des interventions dans les secteurs sensibles, la Ville a l'opportunité de protéger les bâtiments historiques et de les adapter aux besoins actuels, tout en honorant leur valeur culturelle. Les bâtiments patrimoniaux sont bien plus que des vestiges du passé : ils racontent notre histoire commune, nourrissent notre identité et renforcent le sentiment d'appartenance.

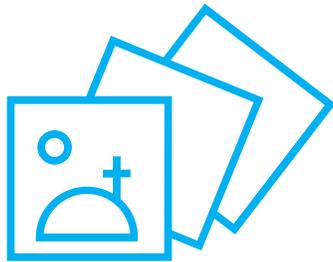
Un dialogue architectural alliant héritage et innovation

Le paysage urbain de Sherbrooke évolue sans cesse, façonné par la densification, les dynamiques démographiques et une volonté de protéger ses espaces naturels. Pour relever ces défis, la Ville adopte une vision ambitieuse qui valorise son riche patrimoine bâti et favorise, simultanément, une architecture contemporaine audacieuse et durable. Cette approche équilibrée fait de l'innovation et de la conservation les moteurs du développement, tout en affirmant l'identité unique de Sherbrooke.

En considérant les enjeux actuels, Sherbrooke s'engage à moderniser ses outils d'urbanisme pour garantir la qualité et la pérennité de l'environnement urbain. L'objectif est de transformer d'anciens bâtiments sans perdre leur caractère distinctif, en misant sur une architecture et un design urbain respectueux et créatifs. Cela inclut l'utilisation de matériaux modernes et durables, ainsi que de techniques architecturales qui valorisent l'existant.



La Ville entend encourager le développement de projets novateurs intégrant des pratiques respectueuses de l'environnement. Cette approche mise sur une planification adaptée aux particularités du territoire, notamment dans les secteurs patrimoniaux denses, où l'équilibre entre préservation du patrimoine bâti et innovations architecturales doit être soigneusement pensé. En favorisant une conception réfléchie, la Ville vise à allier identité locale et solutions contemporaines, contribuant ainsi à un cadre bâti harmonieux et durable.



Dans son Plan d'urbanisme, Sherbrooke affirme sa vision d'unir passé et avenir, protégeant les piliers de son identité historique tout en accueillant résolument l'innovation.

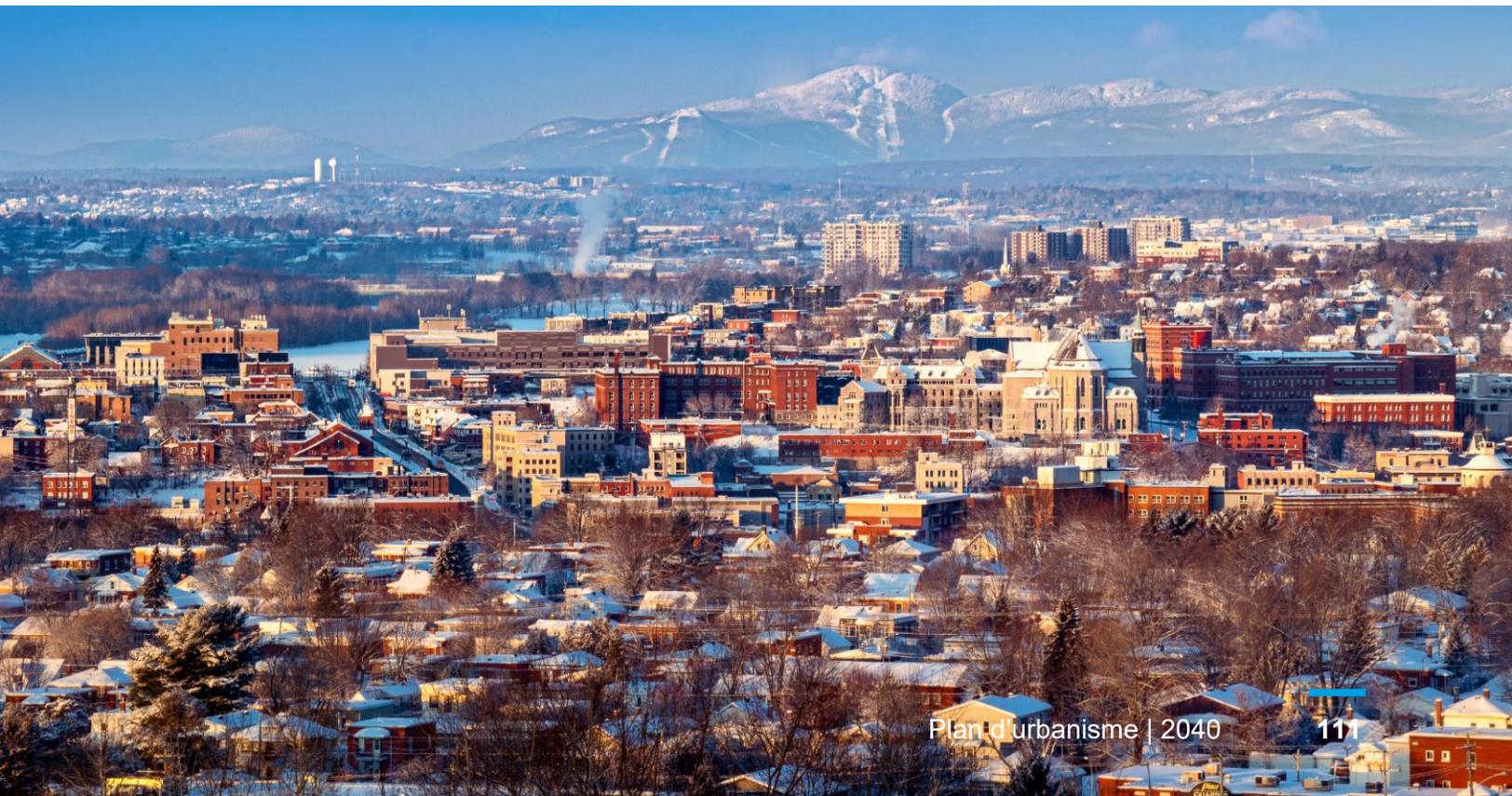
Comprendre et valoriser les paysages urbains de Sherbrooke

La Ville de Sherbrooke reconnaît que le paysage est une composante importante pour la population. Profondément ancré dans le quotidien des Sherbrookoises et Sherbrookoises, le paysage constitue un élément essentiel de leur attachement à la ville.

Les perspectives uniques qu'offre Sherbrooke, que ce soit à travers ses panoramas urbains ou ses vues imprenables sur la nature environnante, font partie intégrante de son caractère distinctif. Ce lien particulier entre la ville et son relief exceptionnel mérite d'être préservé et mis en valeur.

Dans le cadre de son Plan d'urbanisme, Sherbrooke s'engage à approfondir ses connaissances sur les paysages du territoire, notamment pour identifier certaines vues emblématiques et des corridors de visibilité. Une fois cette analyse réalisée, la Ville souhaite évaluer les outils et mécanismes nécessaires pour encadrer l'évolution du cadre bâti afin qu'il respecte les caractéristiques distinctives du paysage, notamment grâce aux outils discrétionnaires.

Cette démarche vise à harmoniser développement et préservation, ce qui protégera le patrimoine visuel qui définit l'identité évolutive de Sherbrooke.



Le territoire agricole

L'agriculture, un des piliers de l'identité de Sherbrooke

L'agriculture et la ruralité sont au cœur de l'identité de Sherbrooke. La proximité des terres agricoles avec les zones urbaines constitue un atout majeur pour promouvoir les produits locaux, tandis que la forêt apporte des bénéfices écologiques, économiques et récréatifs essentiels.

Les activités agricoles et forestières jouent un rôle vital dans la dynamique locale, en offrant des produits frais, en soutenant l'économie et en renforçant les liens avec la nature. Entre 2015 et 2020, le nombre d'entreprises agricoles à Sherbrooke est passé de 71 à 83, une progression qui marque l'essor des fermes maraîchères³. Cette dynamique s'accompagne de la popularité des paniers de légumes, marchés publics et ventes directes, qui facilitent l'accès à des produits locaux de qualité et soutiennent les producteurs.

La Ville dispose d'outils pour soutenir la vitalité agricole et répondre aux besoins de la communauté, comme le Plan de développement de la zone agricole (PDZA) et le Plan de développement des communautés nourricières (en cours d'élaboration) (voir encadré ci-dessous). Ces initiatives s'inscrivent dans la vision globale du Plan d'urbanisme, qui soutient une gestion cohérente et durable du territoire.

Valoriser la zone agricole et renforcer le système alimentaire local

Le Plan de développement de la zone agricole (PDZA), soutenu par le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ), est un outil stratégique de planification destiné à dynamiser les activités agricoles et à favoriser un développement durable dans les zones agricoles des MRC du Québec.

Par ailleurs, Sherbrooke travaille à l'élaboration d'un Plan de développement d'une communauté nourricière (PDCN), dont l'adoption est prévue en 2025. Ce Plan vise à mobiliser les acteurs du territoire autour d'une vision commune pour :

- favoriser un système alimentaire durable, local et résilient;
- renforcer l'autonomie alimentaire au Québec;
- assurer un accès équitable à une saine alimentation pour tous les résidents, en tout temps.

La ceinture rurale de Sherbrooke

Sherbrooke se distingue par sa ceinture rurale, une zone intermédiaire qui sépare en grande partie les secteurs urbanisés des terres agricoles. S'étendant sur près d'un tiers du territoire, elle offre une diversité d'usages : agriculture diversifiée, sylviculture, vastes espaces boisés, activités de plein air et résidences en harmonie avec ce milieu naturel.

Cette ceinture joue un rôle fondamental comme zone tampon, protégeant les terres agricoles des pressions urbaines et servant de corridors écologiques fonctionnels essentiels à la biodiversité. Elle contribue également à la résilience des écosystèmes locaux en atténuant les effets des activités humaines.

Sherbrooke s'engage à protéger et à enrichir les caractéristiques distinctives de cette ceinture rurale. Cela inclut la promotion des pratiques agricoles durables, le développement d'activités culturelles et patrimoniales ainsi que la mise en lumière de son riche héritage naturel et historique.



Soutenir l'agriculture locale et ses activités complémentaires

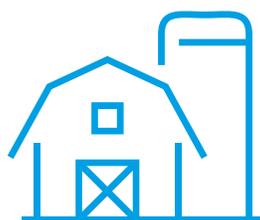
Dans la zone agricole permanente, l'usage des sols est consacré prioritairement à l'agriculture et aux activités agricoles dans une approche durable qui vise le dynamisme du secteur. La Ville entend également promouvoir les activités agricoles locales en encourageant des pratiques complémentaires qui renforcent l'économie locale et la durabilité de celles-ci, soit :

La transformation agricole : Créer des produits finis (confitures, sauces, produits artisanaux) valorisant les récoltes, renforçant l'identité régionale et ouvrant des perspectives économiques.

L'économie circulaire : Réutiliser les ressources locales, comme transformer les déchets organiques des fermes en compost ou en biogaz, pour réduire l'empreinte écologique et renforcer la résilience des systèmes agricoles.

Le tourisme rural et gourmand : Accueillir des visiteurs à la ferme pour des visites, ateliers ou événements, de façon à générer des revenus et à connecter le public au monde agricole.

La vente directe et les circuits courts : Favoriser la vente de produits frais directement à la ferme, pour créer un lien de confiance entre producteurs et consommateurs tout en réduisant l'empreinte carbone liée au transport.



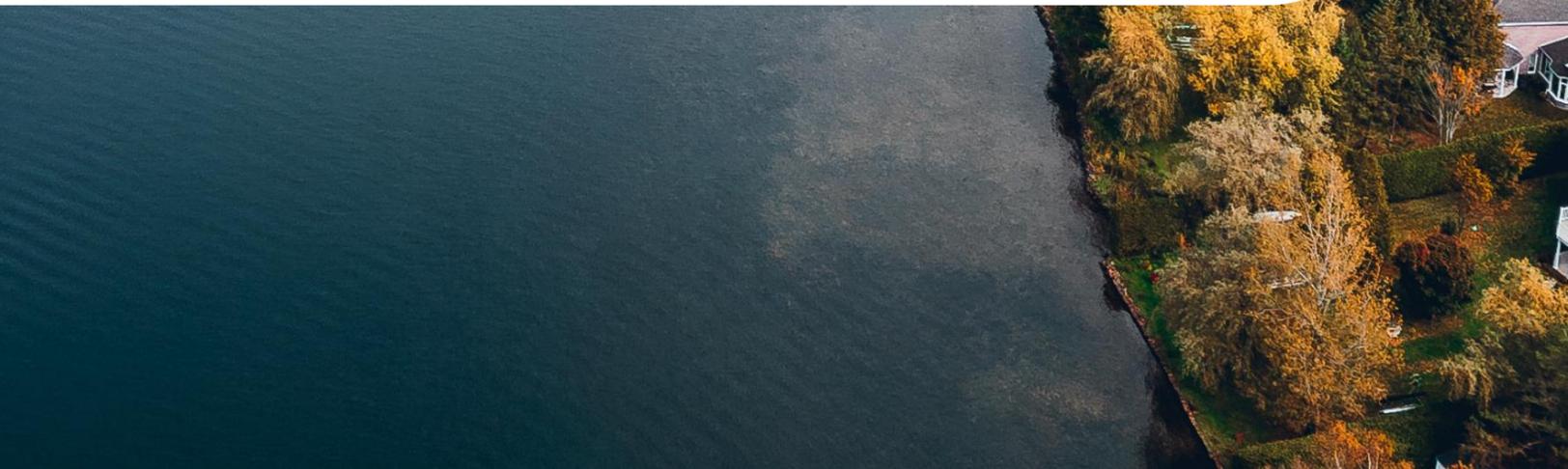
Indicateur – Orientation 7

Part de la population ayant accès à un parc ou un espace vert en moins de 15 minutes à pied.



Chapitre 3

Visions d'avenir



Six visions pour bâtir Sherbrooke de demain

Les visions d'avenir du Plan d'urbanisme ciblent des secteurs stratégiques prioritaires, choisies pour leur potentiel à dynamiser le territoire de Sherbrooke (carte 17). Ces visions répondent aux défis actuels et futurs de notre ville en matière de densification, d'aménagement et de mobilité durable ainsi que de protection des milieux naturels, tout en encourageant l'innovation urbaine et en améliorant le bien-être de nos communautés.

Les six visions s'alignent avec les orientations du Plan d'urbanisme et reflètent une approche ambitieuse et cohérente pour façonner l'avenir de Sherbrooke.

1

La rue King Ouest : réinventer un secteur multifonctionnel, incarnant les principes d'urbanisation durable et de mobilité inclusive

2

Le secteur sud du lac des Nations – zone d'innovation : transformer les zones industrielles en secteurs mixtes propices à l'innovation et au développement économique.

3

Le centre-ville : concentrer la densification, bonifier la diversité des usages et assurer la conservation du patrimoine bâti, en affirmant son rôle de pôle économique, culturel et social.

4

Les corridors des rivières Magog et Saint-François : connecter les milieux naturels et habités et offrir des espaces publics favorisant la mobilité active et les interactions sociales.

5

Les grands espaces commerciaux : transformer les zones sous-utilisées en milieux de vie mixtes et dynamiques, de façon à répondre aux besoins de logement et à renforcer la résilience urbaine.

6

Le boisé Ascot-Lennox : préserver et valoriser les écosystèmes naturels urbains, en illustrant l'engagement de la Ville à l'égard de ses espaces verts et l'inclusion sociale.

D'ici 2040, ces six visions serviront à orienter la transformation de Sherbrooke en une ville à échelle humaine, résiliente et innovante, capable de relever les défis climatiques, économiques et sociaux des décennies à venir.

Les critères de sélection des visions

1. Un fort potentiel de développement

Capacité de dynamiser l'économie locale, d'innover en aménagement urbain et de créer des pôles attractifs, comme des quartiers durables ou des espaces culturels.

2. Une localisation stratégique

Proximité des réseaux de transports en commun ou actifs, aux entrées de la ville ou dans des secteurs de développement prioritaires.

3. Une réponse aux enjeux de densification

Localisation dans des secteurs propices à une densité accrue en habitations, commerces et services pour répondre à une population croissante tout en limitant l'étalement urbain.

4. Un potentiel de conservation et de mise en valeur

Potentiel de conservation d'espaces naturels et de valorisation de sites culturels ou écologiques susceptibles d'enrichir l'environnement urbain.

5. Impact à l'échelle de la ville

Capacité à structurer l'organisation du territoire et à générer un rayonnement qui dépasse les limites du quartier.

Quels sont les leviers d'action possibles pour concrétiser les visions?

1 Cadre réglementaire et zonage

Ajustement des règlements d'urbanisme pour faciliter les développements souhaités, notamment par la révision des normes de construction, des hauteurs et des usages permis.

2 Plan d'actions incitatives

Mise en place de mesures favorisant l'investissement, telles que des exemptions fiscales temporaires, la réduction des frais de permis ou l'accélération des processus d'approbation.

3 Planification détaillée

Élaboration de documents de planification traduisant la vision d'aménagement en interventions concrètes à l'échelle locale.

4 Investissements ciblés

Investissements et partenariats pour appuyer des projets de transformation, de requalification, de conservation et de valorisation, en lien avec la vision du Plan d'urbanisme.

La portée des visions

Les visions d'avenir du Plan d'urbanisme ont pour objectif de définir le cadre des grands projets d'aménagement. Elles reposent sur plusieurs éléments clés, tels que la situation géographique du secteur, son rôle économique et social, ainsi que ses caractéristiques environnementales et patrimoniales.

Les six "visions d'avenir" de la Ville de Sherbrooke ont été élaborées selon une approche prospective, qui présente les transformations comme si elles étaient déjà réalisées. Cette méthode permet de mieux visualiser l'avenir souhaité pour la Ville, ce qui facilitera la projection des citoyennes, citoyens, décideurs et partenaires dans un cadre urbain transformé.

En adoptant un ton affirmatif, ces descriptions rendent les orientations stratégiques concrètes et permettent une compréhension claire des objectifs à atteindre. L'approche vise à inspirer l'action et à fédérer les acteurs autour d'un développement harmonieux, durable et inclusif.

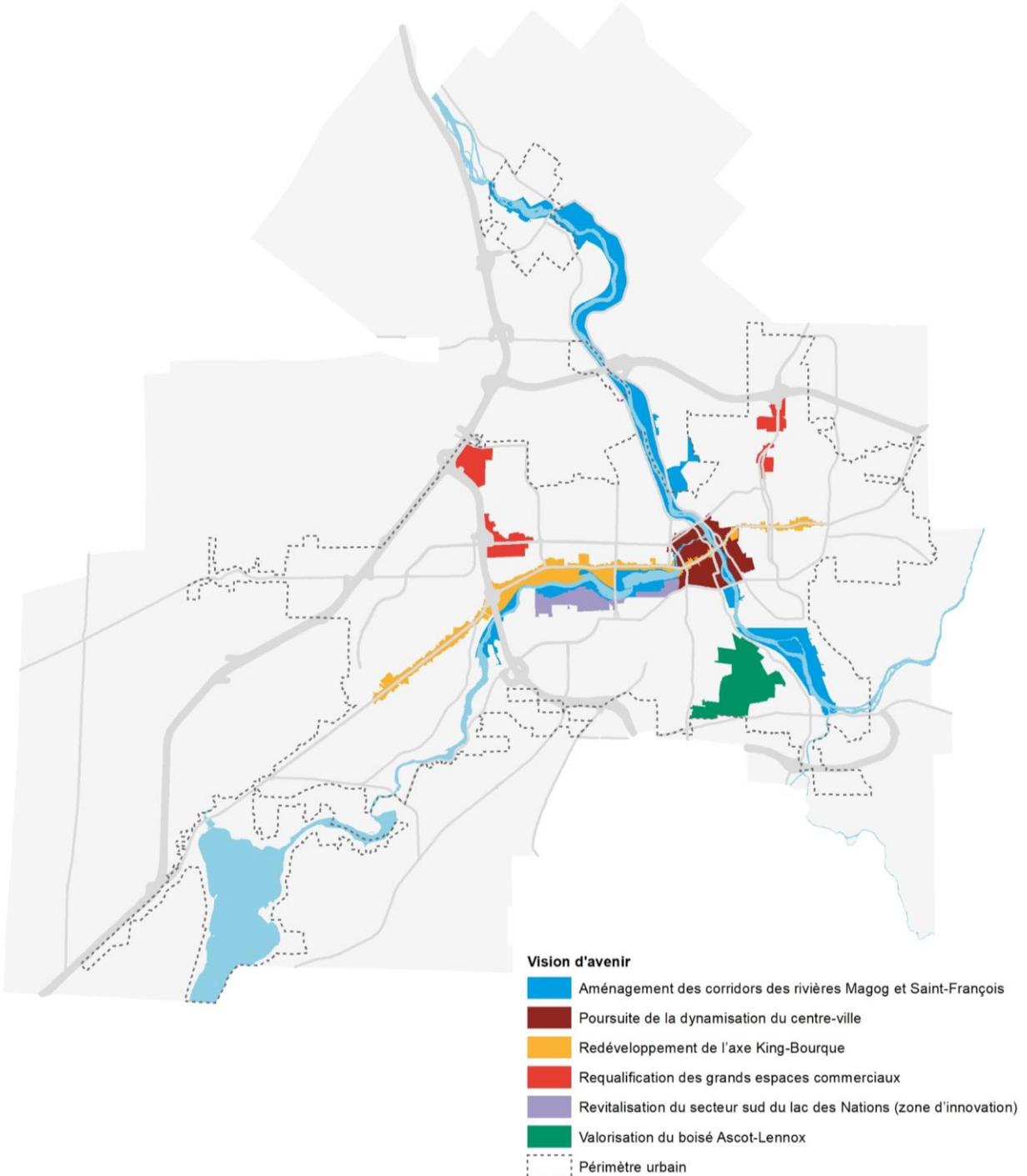
Enfin, des lignes directrices d'aménagement sont établies pour guider les actions nécessaires à la réalisation de cette vision, assurant une cohérence et une efficacité dans la mise en œuvre des projets et dans l'élaboration de la planification stratégique détaillée.



En anticipant les besoins des générations futures et en intégrant des solutions novatrices et écoresponsables, Sherbrooke souhaite se positionner comme un modèle inspirant de transformation positive.

Carte 17.

Localisation des visions d'avenir



Source : Ville de Sherbrooke, 2025.

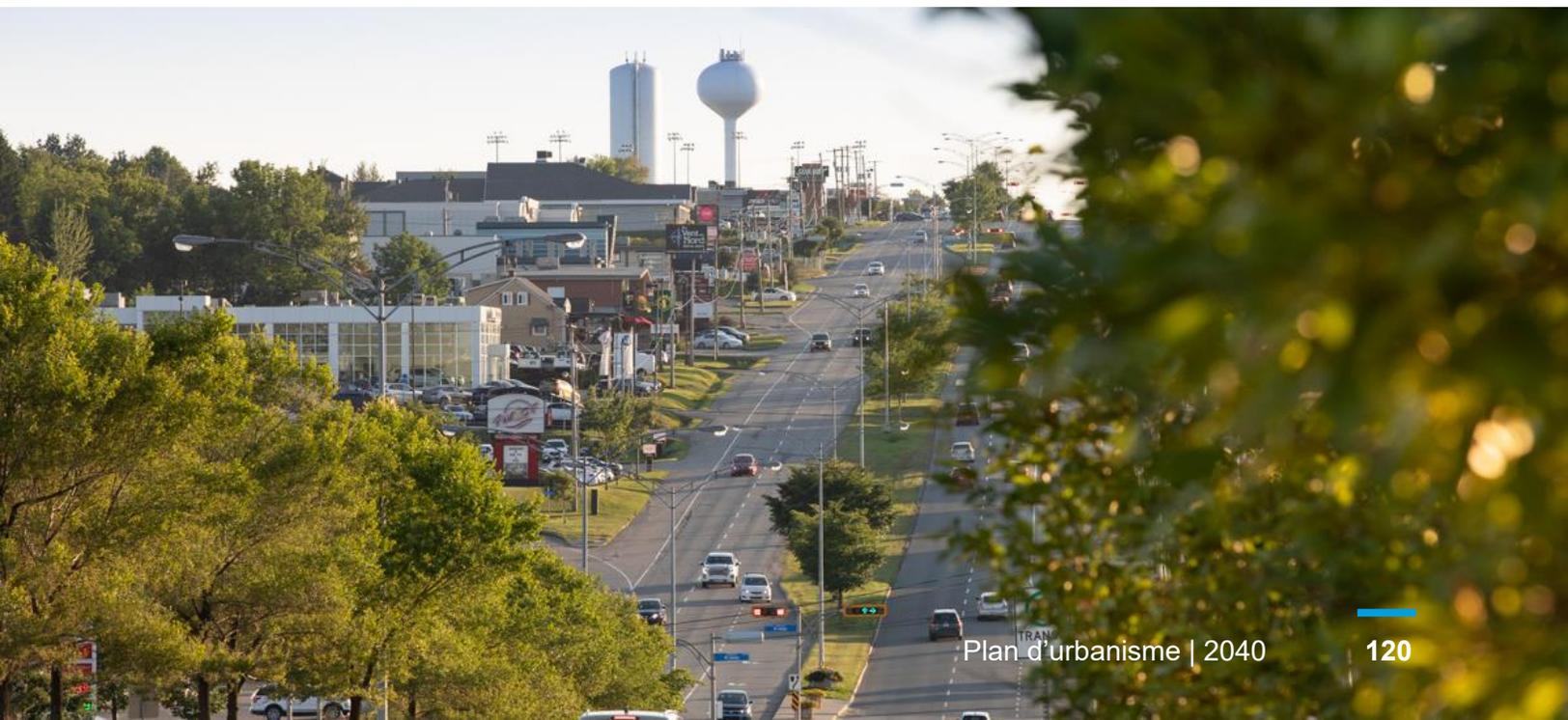
Vision d'avenir 1 — Redéveloppement de l'axe King-Bourque

Contexte

Les rues King Ouest, King Est et Bourque forment l'une des artères les plus importantes de Sherbrooke, traversant la ville d'est en ouest, reliant des secteurs commerciaux, résidentiels et institutionnels. En passant par le centre-ville, elles jouent un rôle essentiel dans les déplacements quotidiens.

Cependant, cet axe à vocation variée fait face à plusieurs défis urbains. Son fort volume de circulation automobile entraîne des congestions fréquentes, tandis que sa configuration actuelle, principalement axée sur l'usage de la voiture individuelle, limite l'accessibilité et le confort des piétonnes, piétons et cyclistes, rendant les déplacements actifs difficiles et peu sécuritaires. De plus, le manque d'espaces verts, couplé à la prédominance d'espaces de stationnement extérieurs sous-utilisés, contribue aux effets d'îlots de chaleur à l'intérieur des périmètres urbains.

Malgré ces défis, l'axe King-Bourque offre une opportunité majeure de réaménagement. En adaptant son offre de logements, en bonifiant la place des modes alternatifs et en consolidant les pôles commerciaux de proximité qui ponctuent l'axe, il serait possible de répondre à la demande croissante en modes de transport durables et de satisfaire les besoins en logements, tout en favorisant un environnement urbain plus inclusif, dynamique et complet.



Vision 2040

En 2040, l'axe King-Bourque est en pleine transformation, évoluant vers un corridor urbain structurant, où cohabitent dynamisme économique et qualité de vie. Autrefois dominé par des stationnements sous-utilisés et des commerces dispersés, ce secteur offre désormais un cadre de vie intégré, combinant une mixité d'usages, une densité optimisée et des espaces publics de qualité. La diversification de l'offre résidentielle, avec des logements accessibles et abordables, a favorisé une plus grande inclusion sociale, tout en soutenant l'activité commerciale et la mobilité durable.

Le secteur se distingue par une convivialité accrue, avec un cadre bâti consolidé et continu ainsi qu'une architecture de qualité, créant un environnement accueillant et à échelle humaine.

Un moyen de transport collectif structurant est déployé sur l'axe et est connecté aux réseaux de mobilité active pour faciliter l'intermodalité grâce à des pôles de mobilité intégrés. Les aménagements visent à assurer confort et sécurité pour les déplacements piétonniers et cyclistes. L'axe est désormais végétalisé, intégrant un certain nombre de parcs et placettes qui agissent comme îlots de fraîcheur. Ces espaces publics, soigneusement aménagés, favorisent la biodiversité, facilitent la gestion de l'eau de pluie et améliorent la qualité du milieu de vie, tout en créant des liens continus avec le corridor de la rivière Magog. Cette connectivité facilite l'accès aux milieux naturels, encourage la mobilité active et renforce l'attractivité du secteur en tant qu'espace de vie et de rencontre.

Lignes directrices pour concrétiser la vision

- **Requalifier les espaces sous-utilisés**

Transformer les espaces sous-utilisés en milieux de vie complets incluant logements et équipements publics, tout en préservant la vitalité commerciale de l'axe.

- **Accroître la densité**

Créer un milieu de vie inclusif avec une diversité de logements adaptés à toutes et tous.

- **Renforcer la convivialité**

Améliorer la continuité du bâti, réaménager les voies publiques, promouvoir une architecture de qualité et tenir compte du patrimoine existant.

- **Implanter un transport collectif structurant**

Déployer un système de transport intégré aux réseaux de mobilité active, favorisant l'intermodalité via des pôles stratégiques.

- **Améliorer les infrastructures de transport durables**

Assurer efficacité, confort et sécurité des déplacements durables en bonifiant l'étendu des réseaux (collectif et actif), l'offre de mobilité partagée, le mobilier urbain et la signalisation.

- **Végétaliser le secteur**

Verdir l'axe et les environs, aménager des parcs et placettes avec des îlots de fraîcheur.

- **Optimiser les connexions avec la rivière Magog**

Renforcer l'accès aux berges en maximisant les liens avec le corridor fluvial et en mettant en valeur les connexions existantes.

Vision d'avenir 2 — Revitalisation du secteur sud du lac des Nations (zone d'innovation)

Contexte

En 2022, le gouvernement du Québec a financé le développement d'une zone d'innovation à Sherbrooke, centrée sur trois pôles stratégiques : le secteur sud du lac des Nations, le centre-ville et le Parc d'innovation de l'Université de Sherbrooke. Cette initiative vise à stimuler l'innovation, à renforcer les collaborations entre entreprises et institutions de recherche (universités, collèges, centres de recherche) et à soutenir la croissance économique.

Au-delà de son impact économique, la zone d'innovation représente une vision ambitieuse de transformation urbaine. Tandis que le centre-ville et le Parc d'innovation évoluent simultanément, la Ville se concentre sur la revitalisation du secteur sud du lac des Nations, destiné à devenir un modèle exemplaire de redéveloppement industriel.

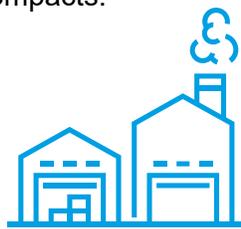
Autrefois dominé par de grandes industries textiles, telles que Dominion Textile sur la rue du Pacifique et l'usine Sherwood près de la rue Roy, ce secteur a été confronté aux défis de la mondialisation, ce qui a donné lieu à des terrains et à des bâtiments sous-utilisés avec une faible occupation du sol.

Aujourd'hui, Sherbrooke considère ces espaces comme une opportunité d'accueillir des entreprises à forte valeur ajoutée. Le secteur dispose de plusieurs bâtiments industriels qui témoignent de l'histoire manufacturière de Sherbrooke et présentent un potentiel de conservation et de réhabilitation. Combinée aux espaces disponibles, cette richesse patrimoniale offre une occasion de redéfinir le secteur comme un milieu d'emploi attractif basé sur le concept «vivre, travailler et se divertir », tout en valorisant son identité et son ancrage historique.



Vision 2040

En 2040, le secteur sud du lac des Nations se développe selon un modèle d'urbanisme durable. Grâce à une planification détaillée du secteur des rues Roy et du Pacifique, ce dernier se transforme en un milieu de vie et de travail multifonctionnel qui intègre espaces résidentiels, commerciaux et récréatifs et favorise la mixité sociale et fonctionnelle. La rue Roy est devenue un environnement industriel novateur qui met en valeur l'identité historique industrielle et accueille des entreprises à forte valeur ajoutée, grâce à des infrastructures modernes et à des technologies vertes. Ce pôle d'innovation attire des entreprises dynamiques et génère des emplois, tout en optimisant l'espace avec une occupation du sol efficace et des bâtiments compacts.



Des lieux publics de qualité sont créés pour favoriser une cohabitation harmonieuse, alliant architecture contemporaine et durabilité.

L'augmentation de la canopée et la réduction des surfaces imperméables limitent les effets d'îlots de chaleur et améliorent le confort des usagères et usagers.

Enfin, des infrastructures de mobilité continues assurent une fluidité des déplacements actifs, tout en renforçant la sécurité et l'accessibilité du secteur. En connectant efficacement les réseaux de transport actif et collectif, ces aménagements favorisent une mobilité durable adaptée aux besoins des usagères et usagers. Le secteur sud du lac des Nations est une zone industrielle mixte exemplaire, où cohabitent innovation, durabilité et qualité de vie, contribuant ainsi à une prospérité économique équilibrée et résiliente.

Lignes directrices pour concrétiser la vision

- **Transformer et mettre en valeur le secteur de la rue du Pacifique et Galt Ouest**
Requalifier ce secteur en un espace multifonctionnel inclusif, accessible et adapté aux besoins de toutes et tous en proposant des services de proximité comme des commerces locaux, tout en mettant en valeur son patrimoine industriel.

- **Faire évoluer l'offre du secteur de la rue Roy**

Développer un pôle industriel novateur pour accueillir des entreprises à forte valeur ajoutée.

- **Favoriser des modèles de construction compacts, flexibles et innovants**

Valoriser une architecture de qualité, l'intégration de techniques et de stratégies innovantes en matière de bâtiment durable et d'économie circulaire et optimiser l'utilisation des espaces vacants ou sous-exploités.

- **Renforcer les espaces publics et les connexions à la rivière**

Aménager des lieux conviviaux favorisant une cohabitation harmonieuse et une accessibilité à échelle humaine, tout en mettant en valeur les liens et les percées visuelles avec la rivière pour renforcer l'expérience urbaine et le cadre de vie.

- **Augmenter la canopée et réduire les surfaces imperméables**

Minimiser les îlots de chaleur et renforcer la résilience écologique.

- **Garantir des infrastructures efficaces de mobilité durable**

Assurer une offre de service efficace et des infrastructures de mobilité durables sécuritaires et confortables, connectées aux réseaux adjacents.

Vision d'avenir 3 — Poursuite de la dynamisation du centre-ville

Contexte

Le centre-ville de Sherbrooke, situé au confluent des rivières Saint-François et Magog et traversé par la rue King Ouest, se distingue par son rôle de pôle d'emploi et d'institutions, sa richesse culturelle, son patrimoine bâti et ses paysages remarquables.

Au cours des dernières années, le centre-ville a connu une importante revitalisation grâce à des investissements publics et privés significatifs. Parmi ces initiatives, on compte notamment la construction du nouveau pont des Grandes-Fourches et le réaménagement de la rue Wellington Sud, qui ont contribué à transformer le visage de ce cœur urbain.

Le déplacement du pont a libéré des sites stratégiques propices au développement et à la mise en valeur des berges, ce qui a favorisé l'évolution du cadre urbain et une meilleure intégration des espaces riverains. Dans la même perspective, plusieurs espaces de stationnement extérieurs, actuellement sous-utilisés, offrent un fort potentiel de redéveloppement. L'augmentation de la population résidente devient alors un levier essentiel pour renforcer la vitalité et l'attractivité du centre-ville tout en optimisant l'utilisation des ressources disponibles.

Au surplus, certains secteurs nécessitent encore des efforts de consolidation pour accroître la densité et diversifier les activités, tout en veillant à une meilleure cohabitation entre les différentes populations. Il demeure également primordial de maîtriser les effets de la gentrification et de considérer la réalité de l'itinérance.



Vision 2040

En 2040, le centre-ville de Sherbrooke reste multifonctionnel et se dynamise, mieux adapté aux besoins de sa population et visiteurs, tout en maintenant sa vitalité économique. Grâce à des projets d'aménagement stratégiques, il devient un carrefour de vie combinant commerces, logements, bureaux de professionnels et d'organismes, loisirs et culture.

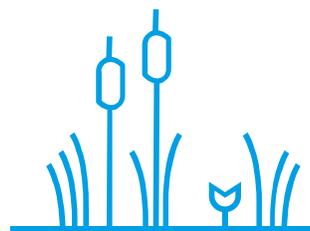
La densification des espaces sous-utilisés et le développement des terrains vacants augmentent le nombre de résidentes et résidents, avec l'ajout de logements diversifiés favorisant un milieu de vie inclusif et harmonieux, respectueux du patrimoine bâti et naturel. Ce renouveau crée un environnement animé et accessible pour toutes et tous.

Des espaces publics attrayants et des voies réaménagées améliorent la convivialité et renforcent les liens sociaux. Une architecture de qualité associée à l'intégration de nouveaux espaces verts favorisent l'augmentation de la canopée et la réduction des surfaces imperméables, ce qui contribue à la lutte contre les îlots de chaleur et crée un cadre de vie plus agréable et confortable.

L'accessibilité est renforcée par une diversité de modes de transport, incluant le transport collectif et actif, ainsi que par l'implantation de pôles de mobilité stratégiques. Ces derniers permettent des correspondances fluides entre les différents réseaux et facilitent les déplacements au sein du centre-ville et vers le reste du territoire.

Les berges des rivières Saint-François et Magog sont mises en valeur par de nouveaux points d'accès. Ainsi, ces richesses naturelles sont accessibles à toutes et tous, et leur rôle dans le tissu urbain se verra renforcé.

Enfin, des projets phares, notamment la mise en valeur de la prison Winter et la valorisation des terrains vacants à proximité du pont des Grandes-Fourches, renforcent l'identité unique du centre-ville, le positionnant comme un pôle régional d'attractivité économique, touristique, culturel et social, apte à contribuer à la prospérité et à la durabilité de Sherbrooke.



Lignes directrices pour concrétiser la vision

- **Réinvestir les espaces sous-exploités**

Transformer les bâtiments et terrains vacants en projets mixtes et en espaces publics adaptés aux besoins, afin de dynamiser la croissance urbaine et de renforcer l'attractivité du centre-ville.

- **Réconcilier la ville avec son environnement naturel**

Repenser l'écosystème urbain pour s'adapter aux dynamiques naturelles de l'eau, restaurer les berges et intégrer des solutions durables favorisant la résilience climatique.

- **Créer un cadre de vie inclusif, sécuritaire et équilibré**

Développer une offre de logements diversifiée et intégrée au patrimoine bâti, tout en favorisant la convivialité, les services de proximité et une cohabitation inclusive des usagers du centre-ville grâce à une démarche concertée.

- **Renforcer l'attractivité du centre-ville**

Créer des espaces publics accueillants, notamment des sites pour accueillir des événements majeurs ou de proximité, et promouvoir une architecture de qualité reflétant l'identité unique du centre-ville.

- **Améliorer la résilience écologique**

Augmenter la canopée et réduire les surfaces imperméables pour lutter contre les îlots de chaleur.

- **Faciliter les déplacements en transport collectif et actif vers et depuis le centre-ville**

Déployer un système de transport collectif intégré aux réseaux de mobilité active (piétons et vélos) sécuritaires et conviviaux, favorisant l'intermodalité via des pôles stratégiques.

- **Valoriser les projets emblématiques et le patrimoine**

Miser sur des projets phares, tels que la mise en valeur de la prison Winter et la valorisation des terrains vacants à proximité du pont des Grandes-Fourches, afin de renforcer l'attractivité du centre-ville et d'affirmer son rôle de pôle régional incontournable, tout en préservant et en mettant en lumière le patrimoine bâti, culturel et naturel.

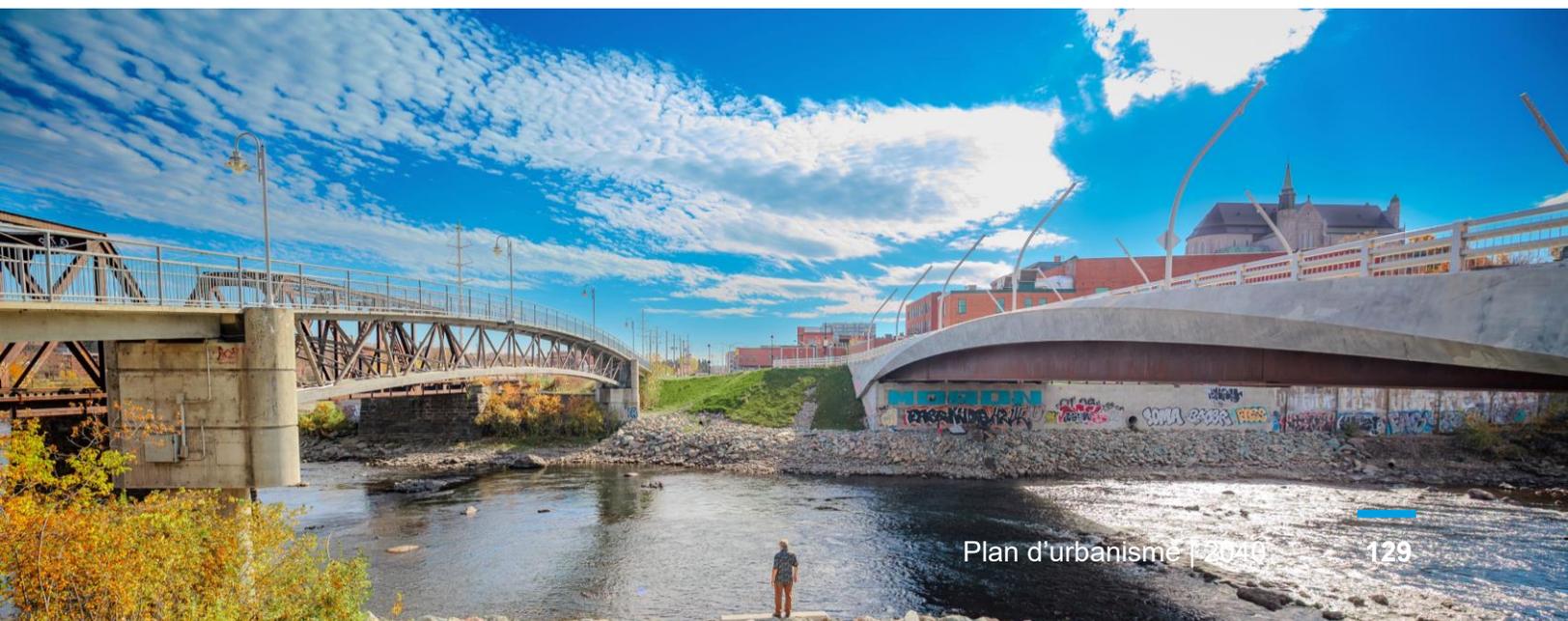
Vision d'avenir 4 — Aménagement des corridors des rivières Magog et Saint-François

Contexte

Le territoire de Sherbrooke se distingue par un patrimoine hydrique remarquable, structuré autour de quatre rivières principales, Saint-François, Magog, Massawippi et aux Saumons, ainsi que deux lacs emblématiques, le lac Magog et le lac des Nations. Les rivières Saint-François et Magog forment des vallées naturelles qui convergent vers le centre-ville, offrant des corridors naturels qui traversent la ville. La rivière Saint-François s'étend du nord au sud, tandis que la rivière Magog, venant du sud-ouest, se jette dans la Saint-François.

Les rivières de Sherbrooke ont façonné son histoire, d'abord par l'implantation des moulins, puis par l'hydroélectricité. Elles ont aussi engendré des inondations récurrentes dans les territoires adjacents à la rivière Saint-François, souvent causées par la fonte des neiges, des embâcles de glace ou des pluies abondantes. Aujourd'hui, ces corridors fluviaux jouent un rôle central dans le paysage urbain, agissant comme des leviers stratégiques pour le développement durable, l'attractivité et la qualité de vie.

Ces espaces offrent une opportunité précieuse pour faciliter l'accès des milieux naturels aux zones habitées tout en répondant aux défis climatiques, écologiques et sociaux. Plusieurs infrastructures permettent une connectivité, telles que le lien cyclable longeant l'est de la rivière Saint-François, le sentier traversant les gorges de la rivière Magog et la promenade autour du lac des Nations. Cependant, la voie ferrée à l'ouest de la rivière Saint-François constitue une barrière physique majeure; sa présence limite en effet l'accès aux aménagements et la continuité de ceux-ci.



Vision 2040

En 2040, les corridors riverains des rivières Magog et Saint-François sont reconnus comme des atouts écologiques majeurs et des destinations touristiques au cœur de Sherbrooke. Grâce aux efforts de conservation et de mise en valeur, ces espaces urbains d'exception protègent l'intégrité écologique des rivières, améliorent la connectivité écologique du territoire, renforcent la résilience face aux inondations et offrent un cadre de vie attrayant et durable.

En bordure des rivières, les initiatives pour renforcer la biodiversité et augmenter la canopée créent des espaces verts rafraîchissants, essentiels pour atténuer les îlots de chaleur.

Ces corridors incarnent ainsi une vision exemplaire de durabilité, reliant harmonieusement la nature et la vie urbaine, tout en devenant un véritable attrait touristique pour les visiteurs.

Le potentiel touristique est pleinement exploité, avec des pôles d'accueil intégrés et accueillants, permettant aux résidents et aux visiteurs de profiter des berges et de redécouvrir ces milieux naturels. Ces corridors deviennent des lieux rassembleurs où les Sherbrookoises et Sherbrookoises se réapproprient leurs espaces naturels, dans des aménagements inclusifs, sécuritaires et adaptés tant aux saisons qu'aux aléas climatiques.



Lignes directrices pour concrétiser la vision

- **Protéger et conserver l'intégrité écologique des rivières**

Préserver la biodiversité et l'écosystème des rivières en limitant les impacts des aménagements et en favorisant la re-naturalisation des berges et la qualité de l'eau.

- **Favoriser l'accès aux berges pour la population et la cohabitation inclusive des usagers**

Offrir des accès stratégiques aménagés, bien signalés et adaptés à divers besoins pour garantir une accessibilité universelle et la sécurité en tenant compte des réalités sociales présentes en bordure des rivières.

- **Encourager l'appropriation et la mise en valeur récréotouristique des rivières**

Valoriser le patrimoine naturel et l'histoire des rivières Magog et Saint-François pour renforcer le lien des citoyennes et citoyens à leur environnement et mettre en lumière leur potentiel récréatif et touristique dans le respect des écosystèmes.

- **Consolider l'offre de services et d'infrastructures publiques**

Offrir des infrastructures accessibles et accueillantes en toute saison, assurant confort, sécurité et en respect des écosystèmes.

- **Améliorer les connexions entre milieux de vie et espaces récréatifs pour favoriser la continuité des aménagements piétonniers et cyclables**

Favoriser la mobilité active et l'utilisation fluide du réseau riverain pour renforcer les liens entre les zones résidentielles adjacentes, les quartiers inter-rives et les espaces de loisirs.

- **Accroître les habitats naturels en bordure des rivières**

Développer des habitats naturels pour améliorer la biodiversité et créer un corridor écologique de manière à rafraîchir le centre-ville.

Vision d'avenir 5 — Requalification des grands espaces commerciaux

Contexte

Dans les années 1970, Sherbrooke se modernise grâce à la démocratisation de l'automobile et au développement périphérique stimulé par les premières autoroutes. C'est à cette époque que naissent deux grands centres commerciaux régionaux : le Carrefour de l'Estrie (1973) et les Galeries Quatre-Saisons (1974). À la fin des années 1990, le modèle traditionnel évolue vers les mégacentres commerciaux, qui regroupent principalement des commerces de grandes surfaces. Sherbrooke adopte ce modèle en 2004 avec le Plateau Saint-Joseph, situé au croisement des autoroutes 10 et 410.

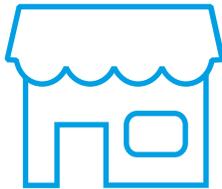
Aux alentours de 2020, ce modèle est remis en question par l'essor du commerce en ligne, la pression foncière, le vieillissement des centres commerciaux et la nécessité de s'adapter aux changements climatiques. Les propriétaires repensent alors l'utilisation de ces espaces.

Cette vision d'avenir offre l'opportunité de réaménager les développements précédents pour créer un véritable milieu de vie, y compris des bâtiments résidentiels, des aménagements favorisant la mobilité active et le verdissement des vastes espaces de stationnement.



Vision 2040

En 2040, ces vastes espaces commerciaux se transforment en milieux de vie inclusifs et dynamiques, où la mixité fonctionnelle et la qualité des aménagements urbains favorisent un cadre de vie attrayant. L'intégration harmonieuse de commerces variés et de services de proximité revitalise ces zones et renforce leur vitalité économique. La convivialité est au cœur du réaménagement, avec des espaces publics accueillants et une architecture qui offre un encadrement des espaces publics.



Les infrastructures piétonnes et cyclables sécurisées sont développées pour favoriser la mobilité active, tandis que de nouveaux espaces verts viennent atténuer les îlots de chaleur et améliorer la qualité de vie.

Parallèlement, des mesures spécifiques sont mises en place pour limiter les nuisances sonores et réduire l'empreinte environnementale de ces secteurs. En repensant ces espaces selon des principes de densification et de développement durable, Sherbrooke façonne de nouveaux milieux de vie conviviaux, résilients et adaptés aux besoins de la population.

Lignes directrices pour concrétiser la vision

- **Créer des milieux de vie complets et inclusifs**

Requalifier les espaces commerciaux et les stationnements sous-utilisés en y intégrant du logement, pour créer des milieux de vie complet et inclusifs, limitant les nuisances routières et les îlots de chaleur.

- **Favoriser la mixité des milieux**

Développer des quartiers denses et compacts avec une diversité de logements, de commerces et de services de proximité pour répondre aux besoins variés de la population et dynamiser le tissu économique local.

- **Favoriser une mobilité durable et sécuritaire**

Développer des infrastructures sécuritaires pour faciliter les déplacements actifs à pied ou à vélo et améliorer la desserte en transport collectif afin de donner une alternative efficace à l'automobile.

- **Créer des espaces publics de qualité**

Augmenter les espaces publics pour diminuer les îlots de chaleur, offrir des lieux de rencontre et de détente, favoriser la biodiversité, améliorer la gestion des eaux de pluie et renforcer le tissu communautaire.

- **Aménager des espaces publics accueillants et conviviaux**

Encadrer les voies publiques par des constructions harmonieuses et adopter une architecture de qualité pour rendre les lieux plus agréables et favoriser les interactions sociales à l'intérieur du milieu de vie.

Vision d'avenir 6 — Valorisation du boisé Ascot-Lennox

Contexte

Le boisé Ascot-Lennox, un massif forestier d'environ 280 hectares, s'étend sur les arrondissements des Nations et de Lennoxville. Malgré sa grande valeur écologique, il ne bénéficie d'aucun statut officiel de conservation ni d'une délimitation formelle.

Ce vaste espace naturel abrite une riche biodiversité et offre un habitat essentiel pour de nombreuses espèces en milieu urbain. Toutefois, sa proximité avec les secteurs résidentiels environnants génère une pression humaine importante, notamment en raison de l'usage informel de sentiers de VTT, de chemins pédestres, de dépôts de déchets et de petits campements.

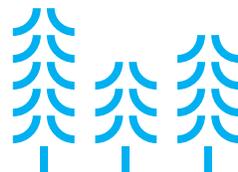
Le boisé Ascot-Lennox offre un fort potentiel de conservation et de mise en valeur. Des aménagements respectueux de l'écosystème pourraient favoriser des activités éducatives et récréatives, contribuant ainsi à sensibiliser la population à l'importance de préserver les milieux naturels. En somme, le boisé Ascot-Lennox se transforme en un lieu de détente et de rencontre, un patrimoine naturel précieux et partagé par toutes et tous.



Vision 2040

Le boisé Ascot-Lennox est reconnu comme un espace naturel protégé, valorisé pour sa richesse écologique, son rôle pour la communauté et son potentiel pour les activités de plein air. Les écosystèmes sensibles, y compris les habitats fauniques et floristiques en situation de précarité, sont protégés. Un cadre réglementaire garantit une gestion durable capable de concilier la protection de ce milieu naturel avec une cohabitation respectueuse des activités humaines.

Des aménagements permettent à la population sherbrookoise et aux visiteurs de découvrir les sentiers et de profiter pleinement de cet espace unique au cœur du périmètre urbain, notamment par la pratique d'activités de plein air accessibles en toutes saisons. Le boisé devient également un lien essentiel entre les milieux de vie environnants, intégrant harmonieusement les communautés voisines et renforçant la connexion entre nature et vie urbaine.



Lignes directrices pour concrétiser la vision

- **Faire du boisé Ascot-Lennox un espace naturel protégé**

Travailler à obtenir le statut officiel d'espace naturel protégé pour le boisé Ascot-Lennox, afin de garantir sa conservation à long terme.

- **Instaurer un cadre réglementaire**

Limitier les activités susceptibles de nuire à la conservation.

- **Adopter des pratiques de gestion durables**

Respecter les écosystèmes tout en permettant des activités humaines encadrées et compatibles avec la conservation.

- **Garantir une accessibilité universelle et un accès aux activités de plein air**

Aménager des accès inclusifs, sécuritaires et de qualité pour l'ensemble des usagères et usagers, en tenant compte des besoins de chacun et en facilitant l'accès aux espaces naturels et aux activités de plein air.

- **Développer une offre de services et d'infrastructures publique**

Offrir des infrastructures accessibles et accueillantes en toute saison, assurant confort, sécurité et en respect des écosystèmes.

- **Créer des connexions durables avec les quartiers environnants**

Établir des accès sécurisés et adaptés, tout en minimisant les impacts sur les secteurs voisins.

- **Mettre en valeur l'histoire et la biodiversité**

Aménager des sentiers, panneaux d'interprétation et espaces d'apprentissage pour faire découvrir l'histoire du lieu et la richesse de ses milieux naturels, afin de sensibiliser la population et les visiteurs à l'importance de sa préservation.



Chapitre 4

Organisation spatiale



Organisation spatiale

Carte 18.

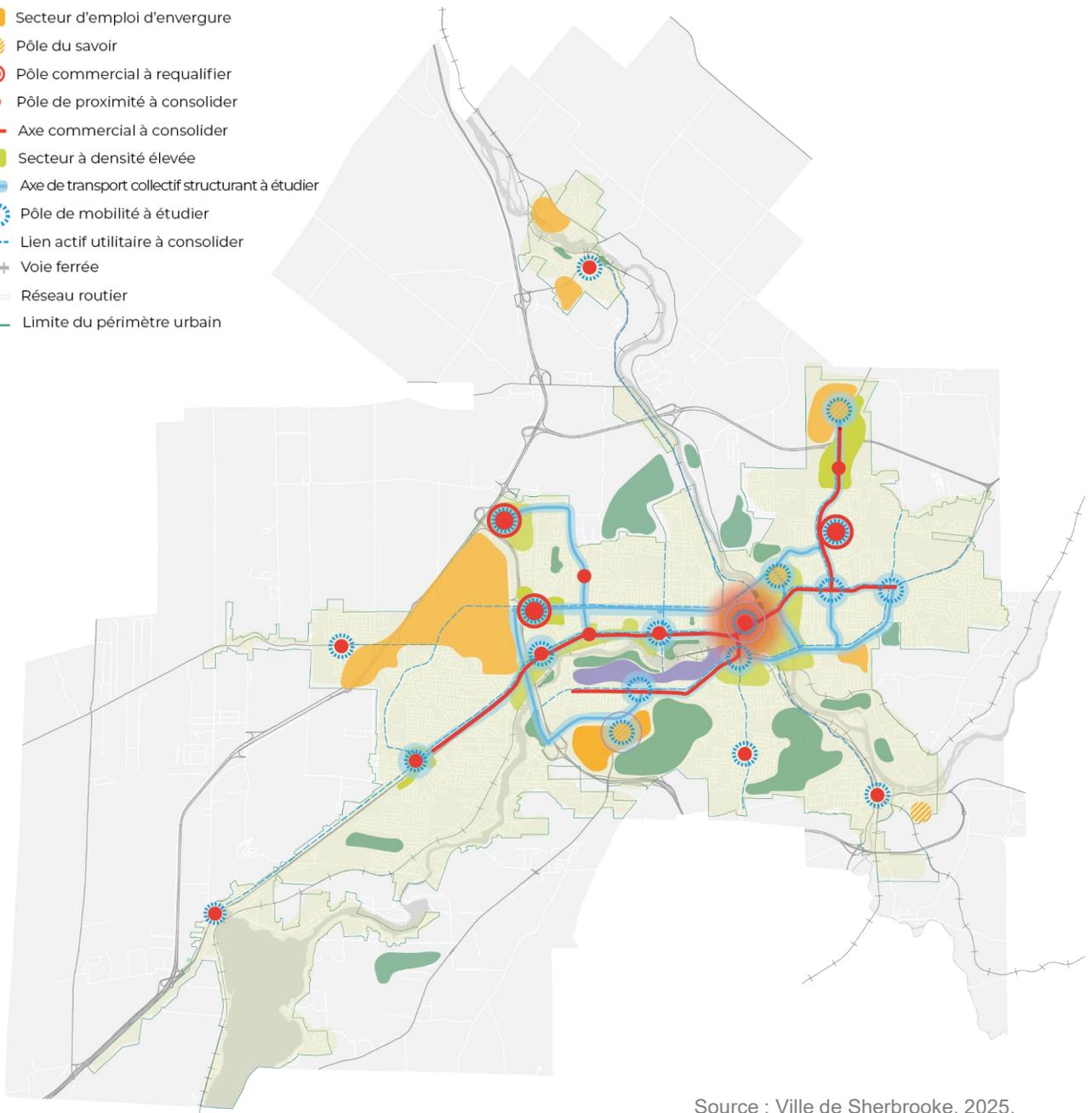
Plan concept d'organisation spatiale

Organisation du territoire

- Écosystème à valoriser
- Centre-ville
- Secteur manufacturier innovant
- Secteur de la zone d'innovation
- Secteur d'emploi d'envergure
- ▨ Pôle du savoir
- ⊙ Pôle commercial à requalifier
- Pôle de proximité à consolider
- Axe commercial à consolider
- Secteur à densité élevée
- Axe de transport collectif structurant à étudier
- ⊙ Pôle de mobilité à étudier
- - - Lien actif utilitaire à consolider
- + Voie ferrée
- Réseau routier
- Limite du périmètre urbain

Concept

Le concept d'organisation spatiale présente schématiquement les principales composantes du territoire visées par le Plan d'urbanisme (carte 18). Il établit ainsi le lien entre les éléments définis, les orientations d'aménagement et les visions.



Source : Ville de Sherbrooke, 2025.

Description de la légende

Écosystèmes à valoriser

Espaces naturels jouant un rôle clé dans l'organisation du territoire et la conservation de la biodiversité. Leur conservation soutient l'équilibre écologique et favorise les dynamiques territoriales, tout en apportant des avantages aux secteurs environnants grâce à leur superficie et à leur rayonnement sur tout le territoire.

Centre-ville

Cœur dynamique de la ville caractérisé par une forte densité de population et une concentration d'activités économiques, culturelles et commerciales. Il abrite de nombreux commerces, services, institutions publiques et infrastructures de transport et constitue un pôle essentiel pour la vie urbaine.

Secteur manufacturier innovant (zone d'innovation)

Secteur regroupant des entreprises, des institutions et des centres de recherche et voués à l'innovation technologique et quantique. Ce regroupement facilite les échanges entre acteurs économiques et scientifiques en vue de stimuler la recherche et le développement. Le secteur manufacturier est relié aux deux autres pôles de la zone d'innovation : le quartier général de l'entrepreneuriat au centre-ville et le parc innovation ACELP, situé à proximité de l'Université de Sherbrooke.

Secteur d'emploi d'envergure

Secteur caractérisé par une concentration significative d'emplois liés à des activités économiques majeures, telles que des zones industrielles, des centres commerciaux ou des complexes de services. Il joue un rôle essentiel dans l'économie locale et exerce un impact important sur les besoins en mobilité.

Pôle du savoir

Secteur d'emploi axé sur la connaissance et l'innovation, où se trouvent des institutions de recherche et des établissements d'enseignement, tels que des universités et des collèges d'enseignement général et professionnel (CÉGEP). Ce pôle contribue à l'attractivité et au dynamisme de la ville, générant d'importants besoins en mobilité pour la communauté étudiante, les chercheuses et chercheurs et le personnel académique.

Pôle commercial à requalifier

Secteur commercial nécessitant une transformation importante dans son fonctionnement ou de sa vocation, qui pourrait s'opérer par un changement d'activité (intégration de mixité) ou de forme afin d'en améliorer l'attractivité, de faciliter les déplacements et de moderniser l'offre tout en s'adaptant aux nouvelles attentes et aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

Pôle de proximité à consolider

Secteur regroupant des commerces et services de proximité destinés à répondre aux besoins quotidiens de la population locale, mais qui nécessitent une optimisation de l'utilisation du territoire afin d'en assurer la rentabilité, de retenir des activités ou d'en attirer de nouvelles et de tirer profit des qualités du milieu de vie existant. Les pôles à proximité sont identifiés en lien avec les éléments de mobilité; cette identification n'est pas exhaustive.

Axe commercial à consolider

Artère commerciale d'importance qui doit être renforcée pour améliorer son attractivité, faciliter les déplacements, diversifier son offre et accroître sa compétitivité, tout en favorisant l'implantation de bâtiments résidentiels afin de répondre aux défis urbains et aux besoins croissants de mixité.

Secteur de densité élevée

Secteurs où les seuils minimaux de densité nette sont parmi les plus élevés du territoire. La densité minimale y est déterminée en fonction de critères stratégiques tels que la localisation, l'accessibilité aux services et au transport collectif ainsi que le potentiel de développement. Ces secteurs présentent également un potentiel d'intensification, permettant une évolution graduelle de la densité afin d'optimiser l'occupation du territoire et d'accompagner la croissance urbaine de manière cohérente.

Axe de transport collectif structurant à étudier

Corridor de transport clé jouant un rôle essentiel dans la connectivité entre les principaux générateurs de déplacements et les secteurs de forte densité, identifié comme étant stratégique pour l'implantation d'un mode de transport structurant destiné à améliorer l'efficacité et la fluidité des déplacements urbains.

Pôle de mobilité à étudier

Secteur stratégique pour l'implantation potentielle d'un pôle de mobilité durable, visant à améliorer l'efficacité des déplacements urbains et interurbains en facilitant les pratiques multimodales grâce à diverses alternatives à l'automobile individuelle.

Axe actif utilitaire à consolider

Corridor identifié pour l'implantation d'une infrastructure de déplacements actifs utilitaires, comme le vélo et les autres formes de micromobilité. Il vise à optimiser la mobilité quotidienne, notamment pour les trajets liés au travail, aux études ou aux activités essentielles, en offrant une alternative efficace et durable à l'automobile.

Affectations

Les affectations correspondent à des secteurs d'utilisation du sol relativement homogènes (carte 19) qui permettent une diversité de fonctions compatibles (Annexe 1). Chaque fonction implique des usages spécifiques, qui sont ensuite définis et encadrés par le règlement de zonage, de façon à assurer une gestion cohérente et adaptée du territoire. Le règlement de zonage peut utiliser une nomenclature différente ou apporter des précisions supplémentaires sur les usages, à condition que les règles de compatibilité établies pour chaque affectation et fonction soient respectées.

En structurant les affectations et en alignant les règlements, la Ville vise à optimiser l'utilisation de l'espace urbain, tout en favorisant une cohabitation harmonieuse entre les différentes fonctions.

Le Plan d'urbanisme identifie **14 aires d'affectation** :

- Résidentielle
- Mixte
- Activités diversifiées
- Industrielle et commerciale
- Industrielle de haute technologie, de recherche et de développement
- Publique et institutionnelle
- Publique utilitaire
- Grand parc et récréation
- Rurale
- Rurale résidentielle
- Rurale industrielle commerciale
- Rurale forestière
- Agricole
- Agricole forestière



Type de fonction

Pour chaque affectation du sol, deux types de fonctions peuvent être autorisés :

- **Fonction dominante** : Il s'agit des fonctions principales pour une zone donnée. Elles sont autorisées sur l'ensemble du territoire correspondant à cette affectation.
- **Fonction complémentaire** : Ce sont des fonctions où les activités principales sont autorisées à titre de complément de la fonction dominante dans l'aire d'affectation, et/ou sous certaines conditions. Une affectation peut recevoir des usages de la fonction complémentaire à la condition que la fonction dominante soit respectée.

Définitions des fonctions

Fonction	Définition	Exemples d'usage (liste non limitative)
Habitation	Bâtiment destiné à une utilisation résidentielle, comprenant un ou plusieurs logements.	Habitation unifamiliale, habitation multifamiliale, habitation collective, maison mobile
Bureau	Établissement destiné à des activités professionnelles, d'affaires et gouvernementales, dont la superficie de plancher brute est inférieure à 750 mètres carrés.	Services professionnels, services d'affaires, services personnels, services de communication, services immobiliers, finances et assurances, administration gouvernementale
Bureau d'envergure	Établissement destiné à des activités professionnelles, d'affaires et gouvernementales, dont la superficie de plancher brute est égale ou supérieure à 750 mètres carrés.	Services professionnels, services d'affaires, services personnels, services de communication, services immobiliers, finances et assurances, administration gouvernementale
Collectif et institutionnel	Bâtiment ou local abritant des équipements collectifs ou institutionnels, desservant la population locale et destinés à des activités éducatives, sociales, sportives, culturelles ou municipales.	École primaire, école secondaire, centre communautaire, bibliothèque, garderie, poste de police, caserne d'incendie, piscine intérieure, lieux de culte

Collectif et institutionnel d'envergure	Bâtiment ou local abritant des équipements institutionnels ou collectifs structurants à l'échelle régionale, destinés à des activités éducatives, sociales, sportives, culturelles, municipales ou gouvernementales.	Hôpital, palais de justice, université, cégep, centre de détention, centre local de services communautaires (CLSC), aréna, stade, centre de foire ou de congrès
Commerce de proximité	Établissement destiné à des fins commerciales, répondant aux besoins courants de la population, avec une superficie de plancher brute inférieure à 500 mètres carrés.	Dépanneur, boucherie, boulangerie, épicerie de quartier, pharmacie, salon de beauté ou de coiffure, cordonnerie, buanderie, restaurant sans service au volant
Commerce	Établissement destiné à des fins commerciales, avec une superficie de plancher brute inférieure à 5 000 mètres carrés ou un regroupement de bâtiments occupant une superficie brute inférieure à 30 000 mètres carrés.	Vente au détail, restaurant, quincaillerie, supermarché, pharmacie, magasin de vêtements, d'ameublement ou d'électronique, animalerie
Commerce d'envergure	Établissement destiné à des fins commerciales, avec une superficie de plancher brute égale ou supérieure à 5 000 mètres carrés ou un regroupement de bâtiments occupant une superficie brute égale ou supérieure à 30 000 mètres carrés.	Vente au détail, centre de rénovation, magasin de vêtements, d'ameublement ou d'électronique
Commerce de divertissement et hébergement	Établissement destiné à des fins commerciales, pour l'hébergement et les activités culturelles, récréatives et de loisirs.	Cinéma, théâtre, salle de spectacles, salon de quilles, débit d'alcool, hébergement
Commerce lourd	Établissement destiné à des fins commerciales, générant des nuisances potentielles en lien avec l'équipement ou les services proposés.	Concessionnaire automobile, mécanique automobile, débosselage, vente en gros, vente et service de machinerie lourde, vente et location d'outils

Commerce para-industriel	Établissement destiné à des fins commerciales, nécessitant de vastes espaces extérieurs pour l'exposition ou le stockage de produits.	Vente de maisons mobiles et de roulottes, cours à bois, entreposage extérieur, centre de distribution, vente en gros contraignante
Industrie légère	Industrie générant peu d'impacts significatifs sur le milieu environnant, notamment en matière de bruit, de poussière ou d'odeurs à la limite de son emplacement.	Fabrication, transformation et assemblage de produits finis et semi-finis (aliments, boissons, meubles, textile, électronique), industrie artisanale
Industrie	Industrie ayant des impacts sur le milieu environnant en raison de ses activités ou de ses infrastructures.	Fabrication, transformation et assemblage de produits finis et semi-finis : atelier d'usinage, aciérie, aluminerie, fonderie, sidérurgie, papetière, chimie, pétrochimie, scierie
Industrie de haute technologie, de recherche et développement	Industrie axée sur des activités technologiques avancées, reposant sur la recherche et l'innovation.	Activité de recherche, de développement et d'essai en laboratoire, produits pharmaceutiques et médicaments, matériel électronique, scientifique, professionnel et informatique
Équipement, infrastructure et réseau d'utilité publique	Infrastructure destinée à des services publics essentiels, tels que les réseaux d'énergie, d'eau et de télécommunications.	Dépôt à neige, transport d'électricité, usine d'épuration, aqueduc, poste électrique, antenne de communication
Gestion des matières résiduelles	Infrastructure destinée à la réception, au tri ou au traitement des matières résiduelles. Cette fonction ne comprend pas les sites d'enfouissement ni de traitement des déchets.	Écocentre, centre de tri, centre de transfert, centre de matériaux secs
Récréative intensive	Territoire prévu pour des activités récréatives nécessitant des infrastructures ou des aménagements importants.	Terrain de golf, base de plein air, camping, centre équestre, piscine extérieure, piste de course
Récréative extensive	Territoire prévu pour des activités récréatives nécessitant peu d'aménagements et préservant le caractère naturel des lieux.	Parc et terrain de jeux, espace de détente, lien cyclable et sentier

Conservation	Territoire prévu pour la conservation et la mise en valeur des milieux naturels ou écologiques.	Lieu de conservation, réserve naturelle, poste d'observation
Agricole	Territoire prévu pour des activités agricoles telles que définies dans la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i> (L.R.Q., c. P-41.1).	Culture du sol et des végétaux, élevage des animaux, sylviculture, acériculture
Agrotouristique	Territoire destiné à des activités touristiques complémentaires aux activités agricoles, ayant lieu sur une exploitation agricole, qui met en relation des producteurs agricoles et des touristes.	Promotion et vente de produits agroalimentaires, hébergement, restauration mettant en valeur les produits de la ferme
Exploitation et extraction	Territoire dédié à des activités d'exploitation et de transformation liées à l'extraction du sol.	Carrière, sablière



Les affectations et leurs fonctions

Affectation : Résidentielle

Intention réglementaire

Une aire principalement résidentielle incluant des secteurs où coexistent des activités variées, telles que des espaces commerciaux associés à des habitations. L'affectation de ces espaces vise à préserver leur caractère résidentiel tout en encourageant l'amélioration et le renforcement des infrastructures, commerces et services de proximité, ce qui contribue à tendre vers un milieu de vie plus complet. Ces zones n'offrent généralement pas de possibilités de transformation urbaine majeure et correspondent en grande partie à des secteurs propices à une intensification faible à modérée.

Fonctions dominantes autorisées

- Habitation

Fonctions complémentaires autorisées

- Bureau
- Équipement collectif et institutionnel
- Équipement collectif et institutionnel d'envergure
- Commerce de proximité
- Équipement, infrastructure et réseau d'utilité publique
- Récréative extensive
- Activité de conservation

Affectation : mixte

Intention réglementaire

Une aire permettant une variété de fonctions, incluant l'habitation, et visant principalement les secteurs à intensification intermédiaire ou élevée. Cette affectation couvre des zones présentant un fort potentiel d'augmentation de la densité résidentielle ou commerciale.

Fonctions dominantes autorisées

- Habitation
- Bureau
- Équipement collectif et institutionnel
- Commerce de proximité
- Commerce
- Récréative extensive

Fonctions complémentaires autorisées

- Bureau d'envergure
- Équipement collectif et institutionnel d'envergure
- Commerce d'envergure
- Commerce de divertissement et hébergement
- Commerce lourd
- Commerce para-industriel
- Industrie légère
- Équipement, infrastructure et réseau d'utilité publique
- Récréative intensive
- Activité de conservation

Affectation : activités diversifiées

Intention réglementaire

Une aire située au centre de la ville de Sherbrooke où se côtoient des usages variés, incluant l'habitation, des activités commerciales, des services et des espaces à vocation publique.

Fonctions dominantes autorisées

- Habitation
- Bureau
- Bureau d'envergure
- Équipement collectif et institutionnel
- Équipement collectif et institutionnel d'envergure
- Commerce de proximité
- Commerce
- Commerce de divertissement et hébergement
- Récréative extensive

Fonctions complémentaires autorisées

- Commerce d'envergure
- Industrie légère
- Industrie de haute technologie, de recherche et développement
- Équipement, infrastructure et réseau d'utilité publique
- Activité de conservation



Affectation : industrielle et commerciale

Intention réglementaire

Une aire à vocation économique, principalement dédiée aux activités industrielles de divers types ou aux activités commerciales. En raison des nuisances et des risques associés à ces activités, l'habitation y est interdite.

Fonctions dominantes autorisées

- Commerce para-industriel
- Industrie légère
- Industrie

Fonctions complémentaires autorisées

- Bureau
- Commerce de proximité
- Commerce
- Commerce d'envergure
- Commerce lourd
- Industrie de haute technologie, de recherche et développement
- Équipement, infrastructure et réseau d'utilité publique
- Gestion des matières résiduelles
- Récréative extensive
- Activité de conservation

Affectation : industrielle de haute technologie, de recherche et de développement

Intention réglementaire

Une aire composée principalement d'activités industrielles de haute technologie et d'activités liées à des initiatives de recherche et de développement. L'habitation, les commerces, les bureaux et les équipements publics sont des fonctions complémentaires liées à la recherche et au développement y sont encouragées.

Fonctions dominantes autorisées

- Industrie de haute technologie, de recherche et développement

Fonctions complémentaires autorisées

- Habitation
- Bureau
- Équipement collectif et institutionnel d'envergure
- Commerce de proximité
- Équipement, infrastructure et réseau d'utilité publique
- Récréative extensive
- Activité de conservation



Affectation : publique et institutionnelle

Intention réglementaire

Une aire réservée à des établissements et infrastructures d'envergure, ayant une vocation publique ou de service. Elle est destinée à soutenir des activités liées à la santé, à l'enseignement, à la recherche et à l'hébergement des étudiantes et étudiants, et peut également inclure des équipements ou services complémentaires en lien avec ces fonctions.

Fonctions dominantes autorisées

- Institutionnel et communautaire
- Institutionnel et communautaire d'envergure

Fonctions complémentaires autorisées

- Habitation
- Commerce de proximité
- Commerce de divertissement et hébergement
- Industrie de haute technologie, de recherche et développement
- Équipement, infrastructure et réseau d'utilité publique
- Récréative intensive
- Récréative extensive
- Activité de conservation



Affectation : publique utilitaire

Intention réglementaire

Une aire consacrée à des infrastructures et équipements de grande envergure servant les besoins publics et collectifs. Ses espaces soutiennent des fonctions essentielles telles que la distribution d'énergie, la gestion des eaux et les installations nécessaires au fonctionnement urbain.

Fonctions dominantes autorisées

- Équipement, infrastructure et réseau d'utilité publique
- Gestion des matières résiduelles

Fonctions complémentaires autorisées

- Récréative extensive
- Activité de conservation



Affectation : grand parc et récréation

Intention réglementaire

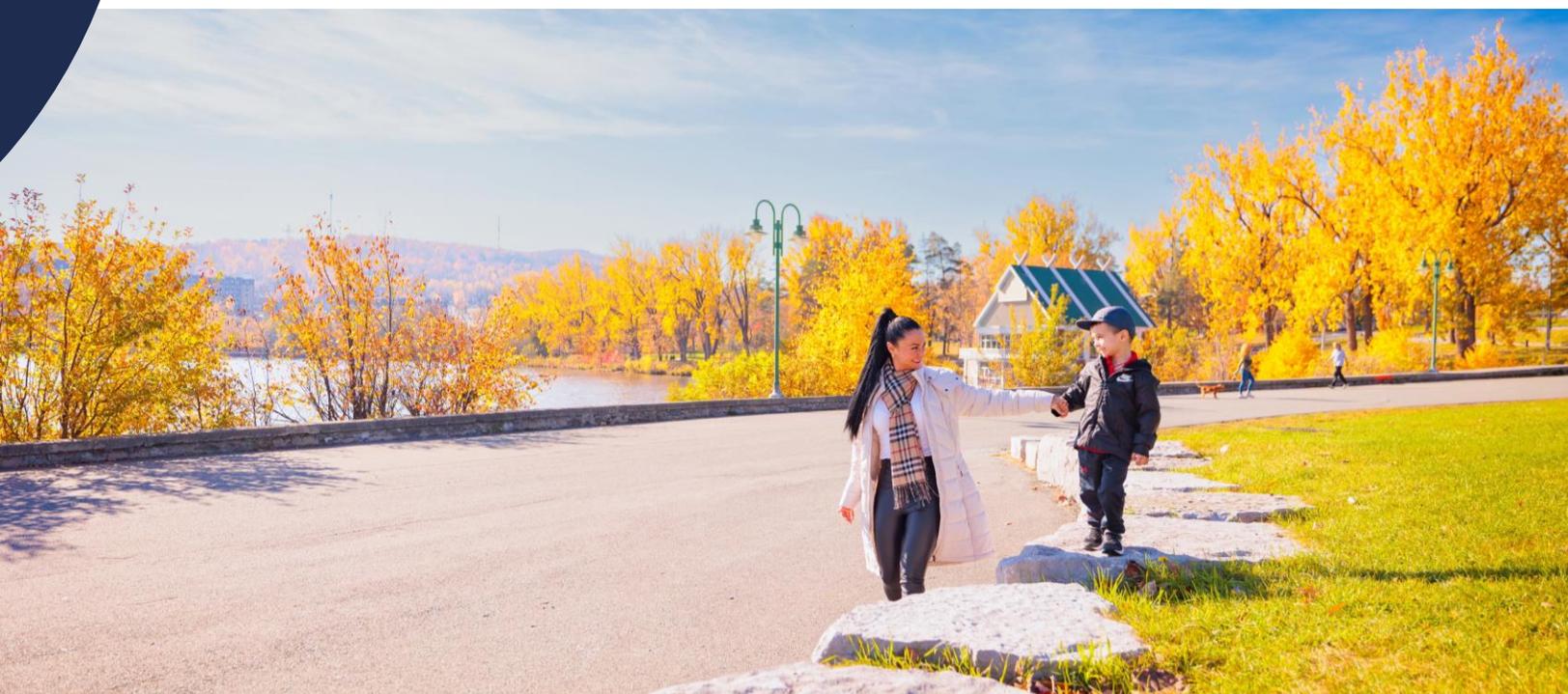
Une aire dédiée à la protection, à la conservation et à la valorisation de la biodiversité, ainsi qu'au patrimoine naturel et paysager. Elle inclut notamment les parcs à statut, certains grands parcs d'intérêt, les aires visées par le Plan nature, les espaces consacrés aux activités récréatives extensives, ainsi que des espaces naturels protégés par des organismes non municipaux.

Fonctions dominantes autorisées

- Récréative extensive
- Activité de conservation

Fonctions complémentaires autorisées

- Équipement, infrastructure et réseau d'utilité publique
- Récréative intensive



Affectation : rurale

Intention réglementaire

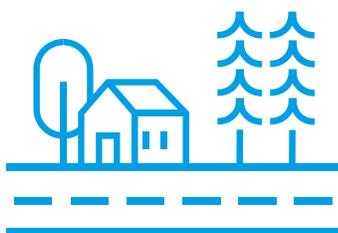
Une aire située hors des périmètres urbains, principalement vouée à la pratique d'activités agricoles, à la conservation et aux activités récréatives. Cette affectation permet des usages complémentaires, tels que des habitations de faible densité et certains commerces.

Fonctions dominantes autorisées

- Récréative extensive
- Agricole
- Agrotourisme

Fonctions complémentaires autorisées

- Habitation
- Commerce de proximité
- Commerce lourd
- Commerce para-industriel
- Équipement et infrastructures d'utilité publique
- Récréative intensive
- Conservation
- Exploitation et extraction



Affectation : Rurale résidentielle

Intention réglementaire

Une aire située hors des périmètres urbains, principalement résidentielle de faible densité, partiellement ou totalement desservie par les réseaux d'aqueduc et d'égout. Cette affectation permet des usages complémentaires, tels que des équipements collectifs et institutionnels, ainsi que des commerces de proximité.

Fonctions dominantes autorisées

- Habitation
- Récréative extensive

Fonctions complémentaires autorisées

- Équipement collectif et institutionnel
- Commerce de proximité
- Équipement et infrastructures d'utilité publique
- Récréative intensive
- Conservation

Affectation : rurale industrielle commerciale

Intention réglementaire

Une aire située hors des périmètres urbains, principalement dédiée aux activités industrielles, ainsi qu'aux activités commerciales lourdes et para-industrielles. En raison des nuisances et des risques associés à ces activités, l'habitation y est interdite.

Fonctions dominantes autorisées

- Commerce para-industriel

Fonctions complémentaires autorisées

- Commerce de proximité
- Commerce
- Commerce lourd
- Industrie légère
- Industrie
- Équipement et infrastructures d'utilité publique
- Gestion des matières résiduelles
- Récréative extensive
- Conservation

Affectation : rurale forestière

Intention réglementaire

Une aire située hors des périmètres urbains, principalement consacrée aux activités forestières, à la conservation et aux activités récréatives. Cette affectation permet des usages complémentaires, tels que des habitations de faible densité et certains commerces.

Fonctions dominantes autorisées

- Récréative extensive
- Agricole

Fonctions complémentaires autorisées

- Habitation
- Commerce de proximité
- Équipement et infrastructures d'utilité publique
- Récréative intensive
- Conservation
- Agrotourisme
- Exploitation et extraction

Affectation : agricole

Intention réglementaire

Une aire qui correspond aux secteurs de la zone agricole permanente où l'agriculture dynamique est prédominante. Destinée à la pratique de l'agriculture et de la foresterie, assurant la protection et le développement des activités agricoles et sylvicoles, avec une priorité accordée à la gestion durable des ressources naturelles. Les aménagements autorisés se limitent aux infrastructures nécessaires aux activités agricoles et sylvicoles, tout en respectant l'intégrité écologique du milieu. Cette affectation repose sur les dispositions de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (R.L.R.Q., c. P-41.1, LPTAA). En vertu de cette loi, des usages complémentaires peuvent être autorisés afin de soutenir la pratique de l'agriculture, tels que l'habitation, les marchés fermiers, les bâtiments d'entreposage, les commerces agricoles et les activités agrotouristiques.

Fonctions dominantes autorisées

- Agricole

Fonctions complémentaires autorisées

- Habitation
- Équipement et infrastructures d'utilité publique
- Récréative extensive
- Conservation
- Agrotourisme

Affectation : Agricole forestière

Intention réglementaire

Une aire qui correspond aux secteurs de la zone agricole permanente où la forêt est prédominante. Destinée à la pratique de l'agriculture et de la foresterie, assurant la protection et le développement des activités agricoles et sylvicoles, avec une priorité accordée à la gestion durable des ressources naturelles. Les aménagements autorisés se limitent aux infrastructures nécessaires aux activités agricoles et sylvicoles, tout en respectant l'intégrité écologique du milieu. Cette affectation repose sur les dispositions de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (R.L.R.Q., c. P-41.1, LPTAA). En vertu de cette loi, des usages complémentaires peuvent être autorisés afin de soutenir la pratique de l'agriculture, tels que l'habitation, les marchés fermiers, les bâtiments d'entreposage, les commerces agricoles et les activités agrotouristiques.

Fonctions dominantes autorisées

- Agricole

Fonctions complémentaires autorisées

- Habitation
- Équipement et infrastructures d'utilité publique
- Récréative extensive
- Conservation
- Agrotourisme
- Exploitation et extraction

Carte 19.

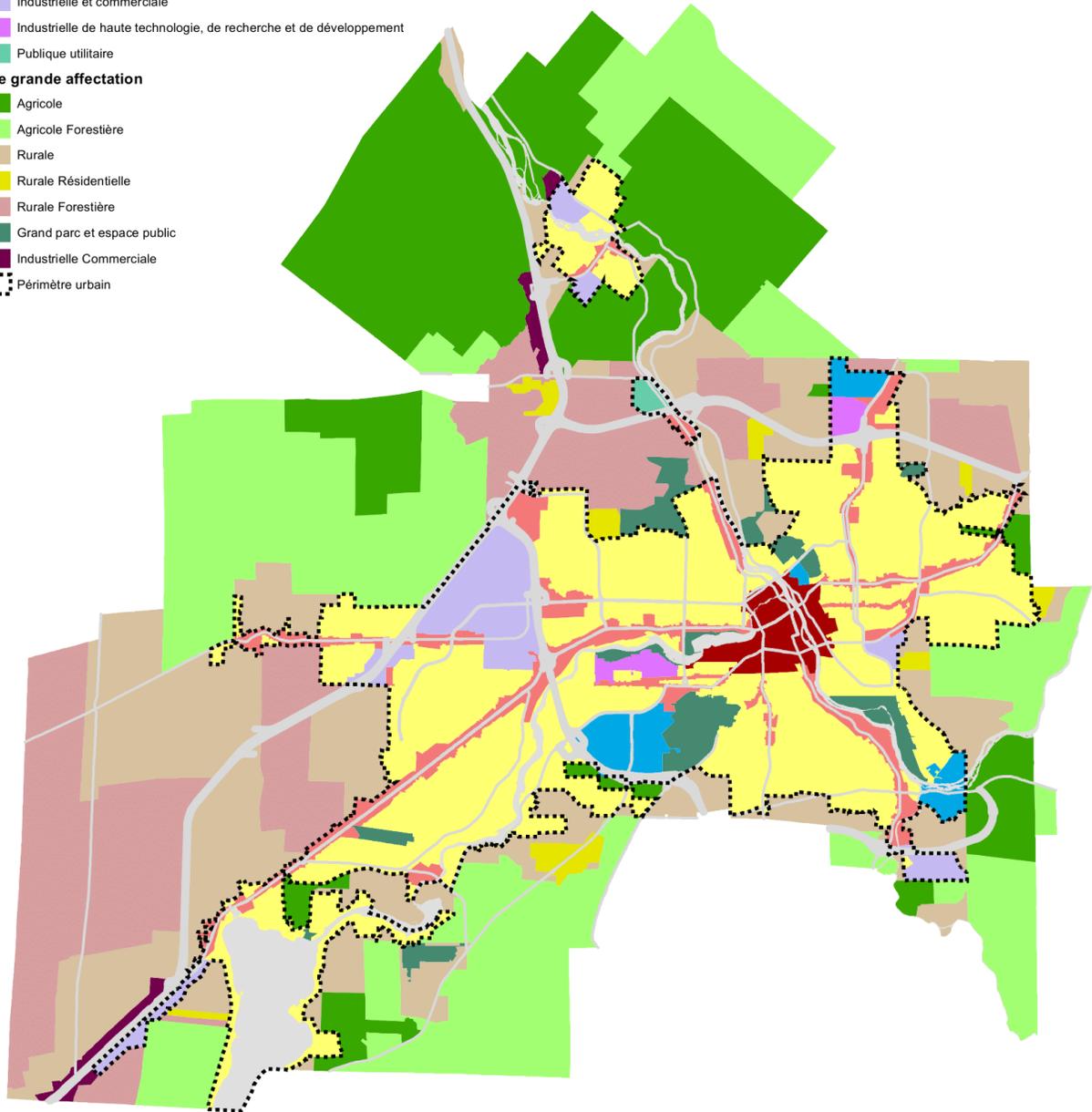
Plan des affectations

Type affectation principale

- Résidentielle
- Activité diversifiée
- Mixte
- Grand parc et récréation
- Publique et institutionnelle
- Industrielle et commerciale
- Industrielle de haute technologie, de recherche et de développement
- Publique utilitaire

Type grande affectation

- Agricole
- Agricole Forestière
- Rurale
- Rurale Résidentielle
- Rurale Forestière
- Grand parc et espace public
- Industrielle Commerciale
- Périmètre urbain



Source : Ville de Sherbrooke, 2025.

Densités minimales

La densité : un outil stratégique pour le développement urbain

La densité urbaine permet d'orienter la croissance, de maximiser l'utilisation des infrastructures existantes, de promouvoir la mobilité durable et d'assurer une gestion efficace du territoire. En définissant des seuils minimaux de densité et en assurant la concordance des règlements, la Ville souhaite optimiser l'occupation de l'espace urbain tout en répondant aux besoins des citoyennes et citoyens d'aujourd'hui et de demain. En la structurant rigoureusement, Sherbrooke favorise une croissance réfléchie et adaptée selon les réalités territoriales.

Une approche par la densité nette

La Ville adopte une approche basée sur la densité nette minimale. Contrairement à la densité brute, qui inclut les superficies occupées par les rues, les parcs et les espaces publics dans son calcul, la densité nette considère uniquement le nombre de logements ou d'équivalents-logements par hectare de terrain. Cette méthode permet :

- de simplifier les calculs pour les promoteurs et la Ville;
- d'exclure les terrains destinés à la conservation ou aux espaces publics de façon à éliminer les ambiguïtés;
- d'assurer une densité effective sur chaque parcelle développée.

L'équivalent-logement en densité

Dans les projets mixtes combinant des usages résidentiels et non résidentiels, un équivalent-logement sera appliqué pour garantir une densité homogène. À cet effet, chaque 85 m² de superficie de plancher non résidentiel (commerces, bureaux, équipements collectifs) sera comptabilisé comme un logement. Cette mesure favorise la mixité des milieux tout en répondant aux objectifs de densification.



Structurer la croissance avec des seuils minimaux de densité

Le Plan d'urbanisme établit une classification précise des densités minimales (carte 20) en fonction de plusieurs critères stratégiques : localisation, disponibilité des infrastructures, accessibilité au transport collectif, proximité des ressources du quotidien et potentiel de requalification. Les seuils minimaux de densité apparaîtront dans les grilles du règlement de zonage pour chaque zone. Par exemple, les artères commerciales et les secteurs de requalification présenteront des densités plus élevées que les secteurs comprenant des rues tertiaires dans les quartiers résidentiels. La Ville s'engage également à prévoir des dispositions particulières afin de protéger les droits acquis des immeubles ayant subi un sinistre et nécessitant une reconstruction. La densité d'origine pourra être rétablie ou augmentée après une évaluation détaillée, conformément au règlement de zonage en vigueur.

Seuil minimal (log/ha)	Typologie d'habitation (exemple)	Nombre d'étages (exemple)	Type de milieu (exemple) – icônes
Moins de 15	Résidences de villégiature, habitations unifamiliales	1 étage	Milieu résidentiel riverain
15	Habitations unifamiliales	1-2 étages	Quartiers à dominance résidentielle
30	Habitations en rangée, jumelés, bifamiliales et trifamiliales	2-3 étages	Quartiers à dominance résidentielle
60	Habitations multifamiliales	3-4 étages	Quartiers mixtes et résidentiels, axes commerciaux ou avec un équipement de transport collectif structurant
100	Habitations multifamiliales	3-6 étages	Quartiers mixtes et résidentiels, axes commerciaux ou avec un équipement de transport collectif structurant
140	Immeubles de moyenne hauteur	4-10 étages	Quartiers mixtes, axes commerciaux ou avec un équipement de transport collectif structurant
180	Grands complexes multifonctionnels (étages multiples)	6 étages et plus	Grands ensembles commerciaux, pôles urbains stratégiques, axes commerciaux ou avec un équipement de transport collectif structurant

Carte 20.

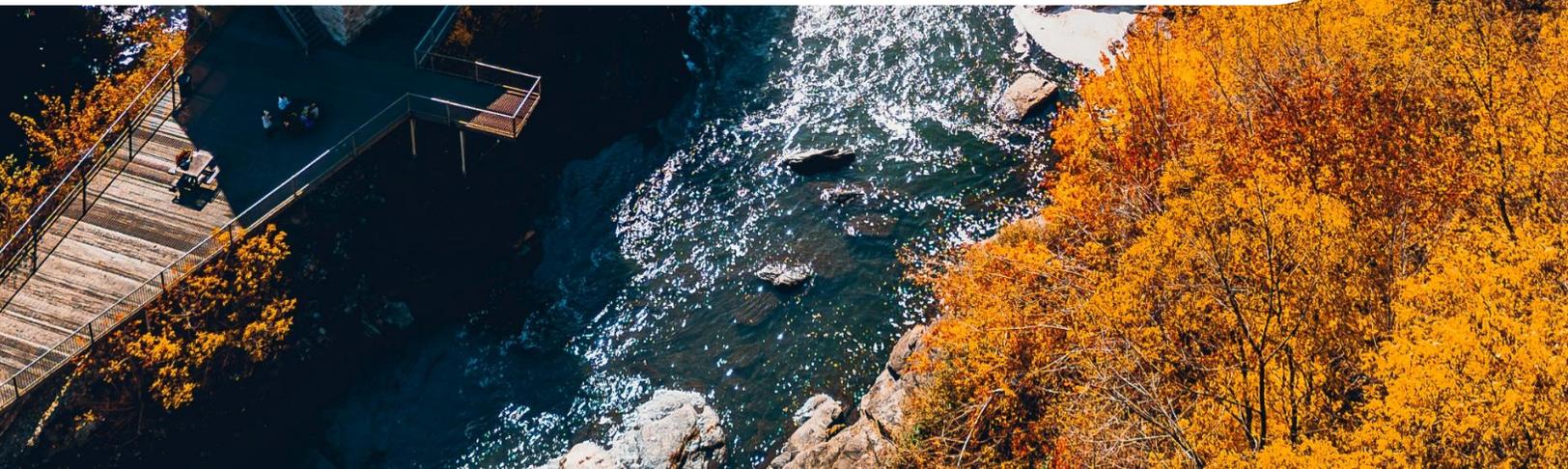
Plan des seuils minimaux de densité

À venir - Publication planifiée conjointement à l'exercice réglementaire.



Chapitre 5

Stratégie réglementaire



Le rôle de la stratégie réglementaire

Composantes de la stratégie

Le Plan d'urbanisme est une opportunité pour la Ville de Sherbrooke de mettre en place une approche de planification intégrée. Cette approche vise à actualiser et à mettre en œuvre les nouveaux outils en lien avec la réglementation d'urbanisme, pour faire du Plan l'outil central qui servira à concrétiser la vision de développement du territoire.

La stratégie réglementaire du Plan d'urbanisme se déploie autour des deux composantes suivantes :

- **Les interventions réglementaires** à mettre en œuvre en fonction des orientations du Plan d'urbanisme afin de guider les modifications aux règlements d'urbanisme, tels que le règlement de zonage et de lotissement, les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) ou autres.
- **Les secteurs de planification détaillés** pouvant faire l'objet de Plans particuliers d'urbanisme (PPU) et leur impact réglementaire sur les secteurs stratégiques.

Rôle et objectifs de la stratégie

La stratégie réglementaire met également les bases du processus de refonte des règlements d'urbanisme en fonction des priorités énoncées dans le Plan d'urbanisme. Cette stratégie n'est pas exhaustive mais indique les modifications majeures souhaitées. Elle repose également sur les objectifs de transparence, de qualité et d'utilité, essentiels pour garantir l'efficacité et l'acceptabilité des changements proposés. En rendant les processus clairs et accessibles, en veillant à la cohérence et à la pertinence des règlements, et en s'assurant que ceux-ci répondent véritablement aux besoins du milieu, la Ville se donne les moyens de bâtir une stratégie durable, compréhensible et adaptée aux réalités locales.

Objectifs et bénéfices de la révision des règlements d'urbanisme

La révision des règlements d'urbanisme permettra de réaliser les avancées suivantes :

- **Assurer la concordance avec le Schéma d'aménagement et de développement révisé** et le Plan d'urbanisme, lesquels intègrent les nouvelles orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT);
- **Actualiser et moderniser la réglementation d'urbanisme** afin de l'aligner sur la vision du Plan d'urbanisme, du Schéma d'aménagement et de développement révisé, ainsi que sur les plans et politiques en vigueur à la Ville;
- **Renforcer la cohérence des interventions réglementaires entre les différents arrondissements**, favorisant ainsi une plus grande équité à l'échelle du territoire;
- **Uniformiser la rédaction des règlements** pour en améliorer la clarté et la compréhension, tout en optimisant l'efficacité administrative, tant pour les usagers externes que pour les services internes.

Liste des interventions

Les interventions réglementaires proposées pour chaque orientation sont les suivantes :

Orientation 1. Des milieux de vie complets et adaptés aux besoins des communautés	<ul style="list-style-type: none">• Exiger qu'à la fin de chaque phase de développement d'un projet, tous les équipements et infrastructures répondant à un milieu de vie complet soient réalisés.• Adopter un PIIA pour les nouveaux projets impliquant l'ouverture ou le prolongement d'une rue.• Réviser les usages complémentaires à une habitation.• Autoriser des usages commerciaux de proximité au rez-de-chaussée d'une habitation multifamiliale sur toutes les artères et les collectrices dans les aires d'affectation « Mixte » et « Activités diversifiées »
---	---

	<ul style="list-style-type: none"> • Ajouter l'usage "Comptoirs de collectes" relatifs aux espaces de logistiques urbaines (ELU) dans les aires d'affectation "Mixte" et "Activités diversifiées" et prévoir leurs normes d'implantation. • Introduire des normes pour les allées piétonnes et cyclables, entre la façade principale d'un bâtiment et la rue, pour les groupes d'usages "Résidentiel", "Commerce", "Industrie", "Récréatif" et "Public communautaire". • Introduire des normes d'aménagement relatives à l'agriculture urbaine (potagers, serres domestiques, jardins et aménagements comestibles) pour les bâtiments principaux et les terrains. • Réviser les normes relatives à l'aménagement de kiosques destinés à la vente de produits issus de l'agriculture urbaine. • Interdire les bureaux au rez-de-chaussée sur les rues Wellington Nord, Wellington Sud, Dufferin et Frontenac.
<p>Orientation 2.</p> <p>Une offre diversifiée de logements pour répondre à des besoins variés</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ajouter un critère d'évaluation relatif au maintien ou à l'augmentation du nombre de logements lors de la démolition d'un bâtiment . • Interdire la conversion d'habitations bifamiliales et trifamiliales en habitation unifamiliale. • Autoriser les habitations jumelées dans toutes les zones où les habitations unifamiliales isolées sont autorisées à l'intérieur des périmètres urbains.
<p>Orientation 3.</p> <p>Une densification orientée vers les milieux dotés d'infrastructures de gestion des eaux et de services publics</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Réviser les normes relatives au lotissement, au bâtiment principal, à l'implantation, aux usages et aux densités dans les grilles de zonage en fonction du plan des densités. • Réviser les normes sur les entrées charretières, les accès véhiculaires et les allées de circulation pour tous le groupes d'usages. • Ajouter des critères d'analyse relatifs à l'ensoleillement pour les bâtiments et les structures ayant plus de 6 étages.

Orientation 4.

Une localisation stratégique des activités économiques contribuant à la vitalité des milieux de vie

- Restreindre les usages industriels et commerciaux lourds autorisés dans l'aire d'affectation "Industrielle de haute technologie, de recherche et de développement".
- Autoriser par usage conditionnel des usages commerciaux de proximité dans les aires d'affectation "Activités économiques" et "Industrielle de haute technologie, de recherche et de développement".
- Autoriser la mutualisation de certains équipements pour plusieurs entreprises (centre de données, entrepôts, stationnements).
- Réviser les usages complémentaires aux groupes d'usages industriels et commerciaux lourds.
- Autoriser les usages industriels de haute technologie, de recherche et de développement dans les aires d'affectation "Publique et institutionnelle" ainsi que les usages d'enseignement universitaire et collégial dans les aires d'affectation "Industrielle de haute technologie, de recherche et de développement".
- Autoriser les usages relatifs aux entrepôts et aux centres de distribution à proximité des autoroutes et dans les aires d'affectations "Mixte", "Activités économiques" et "Industrielle de haute technologie, de recherche et de développement".
- Autoriser la culture des fruits et des légumes, comme usage complémentaire aux usages du groupe "Commerce" et "Industrie".
- Autoriser les bureaux d'envergure (750 m² et plus) dans l'ensemble de l'aire d'affectation "Activités diversifiées" et dans une partie de l'aire d'affectation "Mixte", située sur la rue King Ouest entre l'autoroute 410 et la rue de Vimy ainsi sur la rue King Est entre la 20^e Avenue et l'intersection des rues Duplessis et Galt Est.
- Réviser les normes relatives au lotissement, au bâtiment principal et à l'implantation dans les aires d'affectations "Industrielle de haute technologie, de recherche et de développement" et "Activités économiques".

<p>Orientation 5.</p> <p>Des transports collectifs et actifs sécuritaires, accessibles et intégrés aux milieux de vie</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Introduire des normes minimales de cases pour vélos et de stationnements sécurisés pour les vélos dans les nouveaux projets commerciaux et industriels sur la base d'une superficie minimale. • Augmenter les exigences minimales relatives au nombre d'espaces de stationnement pour vélo pour les groupes d'usages "Habitation", "Commerce" et "Industrie". • Réviser les normes et les usages autorisés dans toutes les zones afin d'autoriser l'aménagement des pôles de mobilité durable. • Restreindre l'implantation des aires de stationnement dans les marges et cours avant et latérales, en favorisant leur aménagement à l'arrière pour tous les groupes d'usage, dans les aires d'affectation "Mixte" et "Activités diversifiées". • Exiger du stationnement souterrain ou à étages pour les bureaux d'envergure (750 m² et plus) et les habitations multifamiliales de forte densité dans les aires d'affectation "Mixte" et "Activités diversifiées". • Retirer les normes minimales de cases de stationnements pour tous les groupes d'usages.
<p>Orientation 6.</p> <p>Une communauté résiliente capable de s'adapter aux changements climatiques</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Considérer en priorité l'enfouissement des réseaux et des composantes électriques dans les nouveaux projets impliquant l'ouverture ou le prolongement d'une rue. • Autoriser l'aménagement de toits verts et réviser les normes relatives à l'aménagement du terrain pour tous les groupes d'usage. • Réviser les dispositions relatives à l'aménagement des aires de stationnement. • Introduire des normes pour les matériaux des toitures des nouveaux bâtiments en autorisant ceux offrant un indice de réflectance solaire (IRS) élevé pour tous les groupes d'usages. • Réviser les normes relatives au verdissement et aux bâtiments écoénergétiques.

Orientation 7.

Une ville qui protège et valorise ses paysages, ses milieux naturels et agricoles ainsi que son patrimoine bâti

- Introduire des normes de remise à l'état des corridors écologiques et des noyaux d'habitat à la suite de constructions, d'ouvrages ou de travaux.
- Réviser les normes de contribution aux fins de parcs, terrains de jeux et espaces naturels pour favoriser la connectivité entre les parcs, les milieux naturels et les noyaux d'habitat.
- Réviser les normes pour les bandes riveraines élargies.
- Ajouter des usages commerciaux complémentaires au groupe d'usages "Récréatif".
- Réviser les usages autorisés et les normes minimales de lotissement pour les groupes d'usages "Habitation", "Commerce" et "Industrie" dans l'aire d'affectation "Rurale".

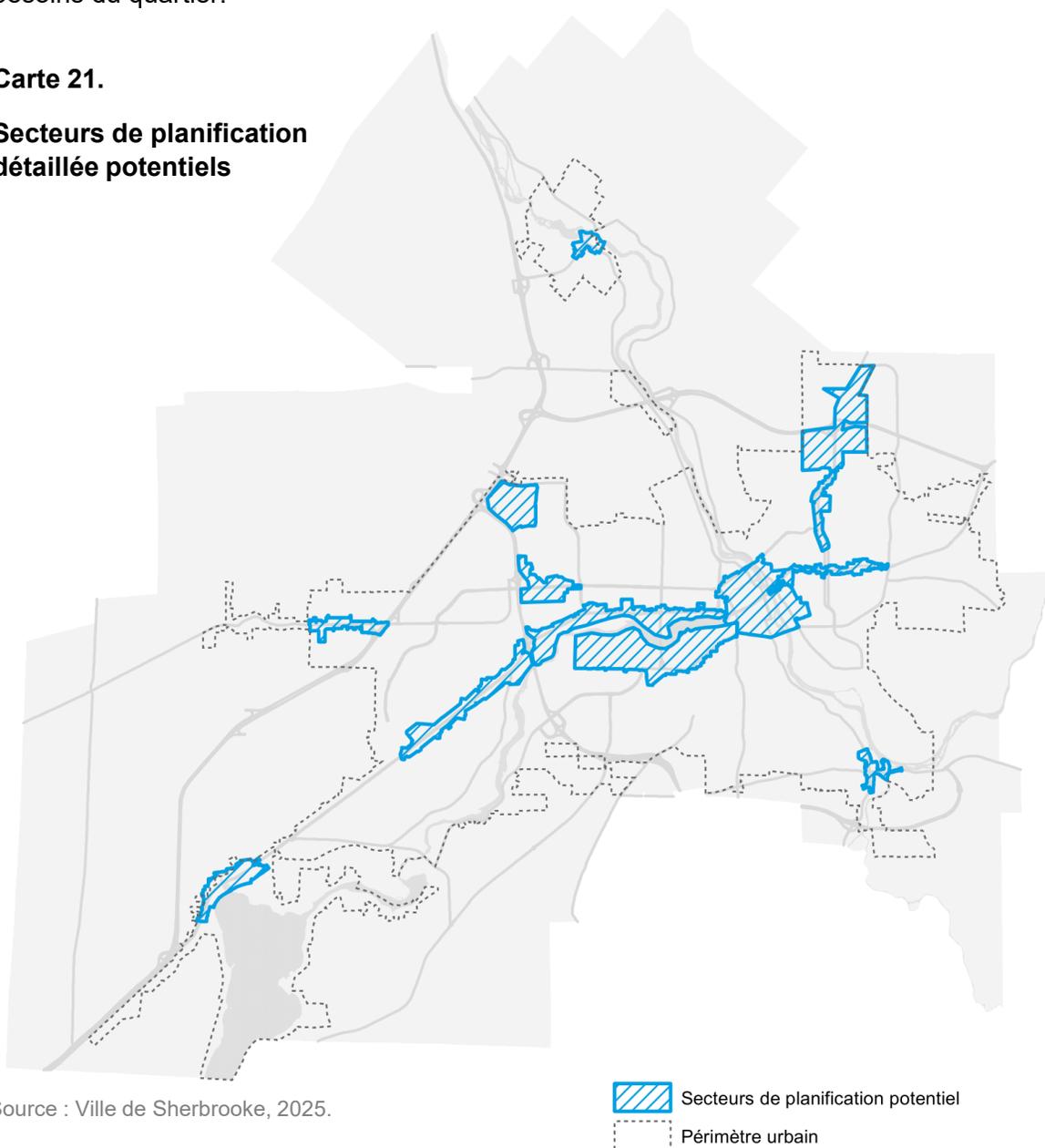


Les secteurs de planification détaillée potentiels

Le Plan d'urbanisme identifie des secteurs de planification détaillée potentiels (carte 21) qui sont des zones du territoire où la Ville souhaite intervenir de façon plus précise. Cela peut être un secteur à revitaliser, à transformer ou à développer de manière particulière. Ces secteurs sont identifiés parce qu'ils présentent des enjeux ou un potentiel important. Pour bien encadrer leur évolution, la Ville peut utiliser des outils de planification spécifiques, comme un plan particulier d'urbanisme (PPU), des règlements adaptés ou des orientations ciblées, afin de guider les projets futurs, améliorer la qualité du milieu de vie et répondre aux besoins du quartier.

Carte 21.

Secteurs de planification détaillée potentiels



Plans particuliers d'urbanisme et les autres outils

Les plans particuliers d'urbanisme (PPU) sont des outils de planification utilisés par la Ville pour encadrer le développement ou la requalification de secteurs stratégiques. Ils précisent les usages permis, la densité, le design urbain ou les infrastructures à mettre en place, assurant une cohérence entre planification et réglementation et peuvent orienter les investissements publics et privés.

Cependant, un PPU n'est pas toujours requis. D'autres outils peuvent répondre aux besoins planification: modification de la réglementation, plans d'action ciblés, stratégies de dynamisation commerciale ou projets d'immobilisation municipaux. La Ville s'appuie aussi sur des politiques thématiques et des visions stratégiques (verdissement, mobilité durable, développement économique) pour renforcer la vitalité des quartiers, en cohérence avec le Plan d'urbanisme.





Annexes



Annexe 1 — Grille synthèse des affectations et des fonctions

Fonctions dominantes (●) et complémentaires (○)	Résidentielle	Mixte	Activités diversifiées	Industrielle et commerciale
Affectation				
Habitation	●	●	●	
Bureau	○	●	●	○
Bureau d'envergure		○	●	
Équipement collectif et institutionnel	○	●	●	
Équipement collectif et institutionnel d'envergure	○	○	●	
Commerce de proximité	○	●	●	○
Commerce		●	●	○
Commerce d'envergure		○	○	○
Commerce de divertissement et hébergement		○	●	
Commerce lourd		○		○
Commerce para-industriel		○		●
Industrie légère		○	○	●
Industrie				●
Industrie de haute technologie, de recherche et développement			○	○
Équipement, infrastructure et réseau d'utilité publique	○	○	○	○
Gestion des matières résiduelles				○
Récréative intensive		○		
Récréative extensive	○	●	●	○
Conservation	○	○	○	○
Agricole				
Agrotouristique				
Exploitation et extraction				

Fonctions dominantes (●) et complémentaires (○) Affectation	Industrielle de haute technologie, de recherche et de développement	Publique et institutionnelle	Publique utilitaire	Grand parc et récréation
Habitation	○	○		
Bureau	○			
Bureau d'envergure				
Équipement collectif et institutionnel		●		
Équipement collectif et institutionnel d'envergure	○	●		
Commerce de proximité	○	○		
Commerce				
Commerce d'envergure				
Commerce de divertissement et hébergement		○		
Commerce lourd				
Commerce para-industriel				
Industrie légère				
Industrie				
Industrie de haute technologie, de recherche et développement	●	○		
Équipement, infrastructure et réseau d'utilité publique	○	○	●	○
Gestion des matières résiduelles			●	
Récréative intensive		○		○
Récréative extensive	○	○	○	●
Conservation	○	○	○	●
Agricole				
Agrotouristique				
Exploitation et extraction				

Fonctions dominantes (●) et complémentaires (○)	Rurale	Rurale résidentielle	Rurale industrielle commerciale	Rurale forestière
Affectation				
Habitation	○	●		○
Bureau				
Bureau d'envergure				
Équipement collectif et institutionnel		○		
Équipement collectif et institutionnel d'envergure				
Commerce de proximité	○	○	○	○
Commerce			○	
Commerce d'envergure				
Commerce de divertissement et hébergement				
Commerce lourd	○		○	
Commerce para-industriel	○		●	
Industrie légère			○	
Industrie			○	
Industrie de haute technologie, de recherche et développement				
Équipement, infrastructure et réseau d'utilité publique	○	○	○	○
Gestion des matières résiduelles			○	
Récréative intensive	○	○		○
Récréative extensive	●	●	○	●
Conservation	○	○	○	○
Agricole	●			●
Agrotouristique	●			○
Exploitation et extraction	○			○

Fonctions dominantes (●) et complémentaires (○)	Agricole	Agricole forestière
Affectation		
Habitation	○	○
Bureau		
Bureau d'envergure		
Équipement collectif et institutionnel		
Équipement collectif et institutionnel d'envergure		
Commerce de proximité		
Commerce		
Commerce d'envergure		
Commerce de divertissement et hébergement		
Commerce lourd		
Commerce para-industriel		
Industrie légère		
Industrie		
Industrie de haute technologie, de recherche et développement		
Équipement, infrastructure et réseau d'utilité publique	○	○
Gestion des matières résiduelles		
Récréative intensive		
Récréative extensive	○	○
Conservation	○	○
Agricole	●	●
Agrotouristique	○	○
Exploitation et extraction		○

Annexe 2 — Aires d'opportunités

Qu'est-ce qu'une aire d'opportunité ?

Une aire d'opportunité désigne un secteur identifié pour l'analyse des éléments nécessaires à la création de milieux de vie complets pour les Sherbrookoises et Sherbrookoises. La Ville de Sherbrooke a défini 19 aires d'opportunité en fonction de la localisation des nœuds d'activités sur le territoire. Ces aires ont été délimitées en tenant compte des limites naturelles et anthropiques, ainsi que du rayonnement des activités qu'elles regroupent. Ces aires permettent d'évaluer leur potentiel de consolidation, de requalification ou de conservation, et contribuent ainsi directement à la réalisation des objectifs du Plan d'urbanisme 2040.

L'accessibilité à une variété de ressources du quotidien a été calculée dans une perspective de ville en 15 minutes. L'indice d'accessibilité consiste à identifier les zones de desserte de 800 m autour de chaque service, en utilisant le réseau piétonnier pour six grandes catégories : éducation, sport, approvisionnement, santé, déplacement et épanouissement. Ensuite, les zones de desserte des services sont recoupées avec les unités d'évaluation résidentielles, commerciales et de services, ce qui permet de compiler, pour chaque unité, la liste et le dénombrement des services accessibles, classés par type et catégorie. Enfin, un indicateur d'accessibilité est calculé pour chaque catégorie et mis en commun, avec des scores allant de 0 à 1, de façon à refléter la couverture pour l'ensemble des services.

Contexte

Pour chaque aire d'opportunité, une mise en contexte donne un aperçu de ses principales caractéristiques. Celles-ci permettent de comprendre les particularités du secteur, comme la répartition des usages, les équipements disponibles, les infrastructures existantes et les obstacles physiques qui pourraient affecter son développement. L'analyse des aires d'opportunité permet d'identifier les secteurs présentant un potentiel de consolidation, de requalification ou de conservation. Elles aideront à orienter les décisions d'aménagement et de planification sectorielle en offrant un portrait adapté aux orientations du Plan d'urbanisme.

Stratégie d'intervention

Le tableau de stratégie d'intervention présente trois catégories d'intervention en matière d'aménagement du territoire (**consolider, requalifier et conserver**), l'état de la planification du secteur ainsi que l'identification des secteurs prioritaires. Une aire d'opportunité est identifiée comme un secteur prioritaire lorsqu'elle se situe dans une portion névralgique d'une vision d'avenir, où des investissements et des aménagements pourraient se faire à court ou à moyen terme.

 À consolider

 À requalifier

 À conserver

 Secteur prioritaire

 Planifié

 À planifier

Catégorie d'intervention

- **À consolider**

Ces secteurs nécessitent un renforcement et une stabilisation de leurs caractéristiques actuelles. Parmi les actions possibles, on envisage la densification, l'amélioration des infrastructures et la revitalisation des quartiers en développement. L'objectif est d'optimiser leur fonctionnement, leur connectivité et leur attractivité, sans pour autant modifier profondément la structure ou la vocation du secteur.

- **À requalifier**

Ces secteurs ne répondent plus aux besoins actuels du territoire. La requalification vise à transformer ces secteurs pour les adapter aux réalités urbaines, sociales et économiques d'aujourd'hui. Cela inclut des projets de revitalisation, de rénovation ou de réaménagement pour diversifier les activités, améliorer l'accessibilité et promouvoir une utilisation plus durable de l'espace.

- **À conserver**

Ces secteurs donnent priorité à la conservation des éléments naturels, patrimoniaux ou structurants. L'objectif est de maintenir l'intégrité de ces espaces et d'éviter leur dégradation par le développement urbain. La conservation favorise la durabilité et la résilience, valorisant leur rôle essentiel dans la ville tout en assurant une gestion harmonieuse et respectueuse du territoire.

État de la planification

Cette section évalue si une aire d'opportunité dispose d'une planification détaillée et à jour ou si elle nécessite un approfondissement. Deux catégories sont définies :

À planifier

Le secteur nécessite une planification détaillée ou une mise à jour de la planification existante. Une approche plus spécifique est requise, quelle que soit la méthode de planification envisagée. Si certains sous-secteurs demandent une planification plus fine, l'ensemble de l'aire d'opportunité est inclus dans cette catégorie.

Planifié

Le secteur dispose déjà d'une planification complète, telle qu'un Plan particulier d'urbanisme (PPU), un plan directeur, un plan stratégique ou tout autre document pertinent.

Opportunités

Cette section met en lumière les principales opportunités de développement et d'amélioration au sein de l'aire, visant à créer des milieux de vie complets. L'envergure de l'opportunité mesure l'écart entre le potentiel de l'opportunité et la réalité actuelle, soit le niveau d'effort pour atteindre une situation satisfaisante dans le contexte de l'aire. Cette évaluation permet de prioriser les actions en fonction des efforts nécessaires pour transformer efficacement le secteur en un milieu de vie fonctionnel et équilibré.



Forte

Ces opportunités présentent des écarts significatifs à combler pour l'atteinte d'une situation satisfaisante et nécessitent des investissements majeurs ainsi que des efforts soutenus. Elles sont prioritaires, car elles permettent une amélioration significative du secteur, le rendant plus complet, fonctionnel et convivial.



Modérée

Ces opportunités concernent des écarts moins importants pour l'atteinte d'une situation satisfaisante, avec un impact notable, mais des efforts modérés. Elles sont essentielles pour une amélioration progressive du secteur et peuvent être mises en œuvre à moyen terme.



Faible

Ces opportunités présentent des écarts limités pour l'atteinte d'une situation satisfaisante et demandent peu d'efforts pour être réalisées. Bien qu'elles soient moins urgentes, elles apportent des améliorations ponctuelles qui enrichissent le milieu de vie.

Aire d'opportunité — 12e Avenue Nord – A-610

À consolider

À requalifier

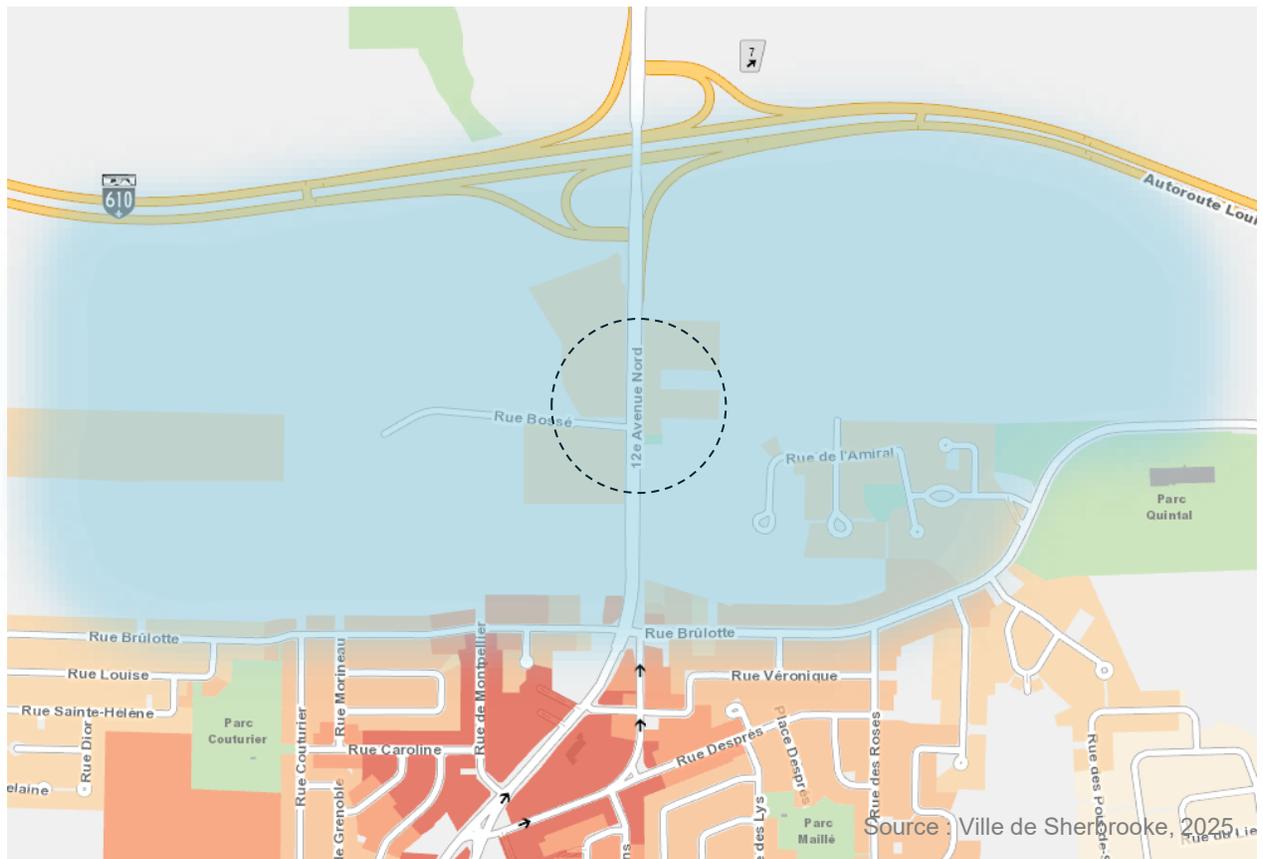
À conserver

Secteur prioritaire

Planifié

À planifier

Localisation



 Zone de l'aire d'opportunité

 Centralité projetée

 Score de desserte en services de proximité et équipements collectif

Description de l'aire d'opportunité

L'aire d'opportunité est traversée par la 12e Avenue Nord et délimitée par l'autoroute 610, la rue Brûlotte, le chemin des Pèlerins et le chemin Duplessis. Principalement occupé par des commerces, le secteur compte également quelques habitations multifamiliales au centre, ainsi que des habitations unifamiliales et bifamiliales aux extrémités ouest et est. Avec de nombreux terrains constructibles encore disponibles, le secteur offre un potentiel de développement considérable.

Les principales zones commerciales, Espace 610 et le Quartier Santé, en cours de développement, accueillent quelques commerces à grandes surfaces et restaurants rapides, mais peu de commerces de proximité pour répondre aux besoins quotidiens. L'autoroute 610 constitue une barrière physique majeure pour l'unité. De plus, le secteur ne bénéficie d'aucun espace vert, attrait particulier ou équipement collectif notable, ce qui limite les occasions de rassemblement communautaire et de loisirs.

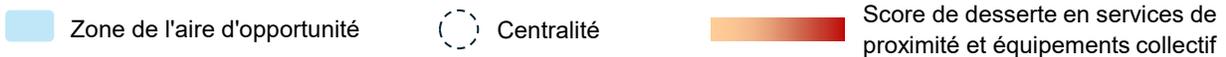
Opportunités pour tendre vers un milieu de vie complet

Opportunité	Envergure
Amélioration et consolidation de l'offre en transport actif et partagé par le développement d'infrastructures comme des liens cyclables, des trottoirs, des aménagements dédiés au vélo-partage et à l'autopartage pour encourager des déplacements durables.	●
Amélioration de la qualité de l'environnement urbain par des interventions visant à réduire les polluants environnementaux (air, sol, eau), les nuisances sonores et visuelles.	●
Augmentation de l'offre résidentielle notamment par la création de logements abordables, sociaux et familiaux pour répondre aux besoins croissants en matière de logement.	●
Amélioration et consolidation de l'accès aux commerces de proximité, y compris les commerces d'alimentation et de santé, pour répondre aux besoins essentiels de la population.	●
Amélioration des infrastructures et des équipements collectifs, y compris les espaces de loisirs ainsi que les équipements culturels et sportifs, pour mieux desservir la communauté.	●
Transformation des pratiques architecturales et urbanistiques visant à réduire la minéralisation, favoriser la canopée, optimiser l'orientation des bâtiments, et améliorer leur efficacité énergétique, leur durabilité et la gestion des îlots de chaleur.	●
Augmentation de la mixité verticale des usages dans des zones d'intensification.	●

Aire d'opportunité — Ascot

- À consolider
- À requalifier
- À conserver
- Secteur prioritaire
- Planifié
- À planifier

Localisation



Description de l'aire d'opportunité

L'aire d'opportunité Ascot, traversée par les rues Belvédère Sud, Dunant et Thibault, est un secteur majoritairement résidentiel à faible densité avec certains secteurs de plus forte densité. Elle offre une grande diversité de logements, allant des habitations unifamiliales et aux habitations multifamiliales. Bordée par le parc du Mont-Bellevue et le futur boisé Ascot-Lennox, ce secteur permet aux habitants de profiter de la proximité d'espaces naturels exceptionnels.

Le secteur est également enrichi par plusieurs parcs locaux, tels que les parcs Belvédère, Arsène-Goyette, des Géologues et Alguéric-Bussièrre, qui offrent des espaces de détente et de loisirs. Sur le plan éducatif, l'aire accueille une école secondaire, l'école internationale du Phare, ainsi que trois écoles primaires et une quatrième en cours de planification, ce qui garantit une offre éducative diversifiée pour les familles. Les principaux nœuds commerciaux et communautaires se concentrent le long de la rue Belvédère Sud et au Carrefour Dunant, offrant des services de proximité essentiels aux résidents, un centre culturel et des jardins communautaires. Cependant, le développement du réseau de rues locales et la configuration des îlots urbains ont conduit à la création de quartiers enclavés, principalement orientés vers l'utilisation de la voiture. Seules les rues Belvédère Sud et Dunant facilitent les déplacements nord-sud, ce qui nécessite une réflexion approfondie sur les fonctionnalités des rues du secteur afin d'améliorer les conditions de mobilité, en particulier en matière de mobilité durable. L'intégration du boisé Ascot-Lennox et le développement des infrastructures de déplacement actif pourraient renforcer la qualité de vie dans ce quartier. Les défis en matière de mobilité et d'aménagement urbain soulignent l'importance de développer des infrastructures actives et de valoriser les espaces verts, de manière à contribuer à une meilleure qualité de vie pour toutes et tous.

Opportunités pour tendre vers un milieu de vie complet

Opportunité	Envergure
Augmentation de l'offre résidentielle notamment par la création de logements abordables, sociaux et familiaux pour répondre aux besoins croissants en matière de logement.	●
Amélioration et consolidation de l'offre en transport actif et partagé par le développement d'infrastructures comme des liens cyclables, des trottoirs, des aménagements dédiés au vélo-partage et à l'autopartage pour encourager des déplacements durables.	●
Développement des infrastructures de transport collectif fréquent, telles que les lignes de bus fréquentes, les lignes de bus rapides et les lignes avec emprise réservée.	●
Conservation et valorisation des milieux naturels par la conservation et la restauration des espaces écologiques existants, ainsi que la création de nouveaux corridors, en renforçant leur connectivité.	●
Amélioration et consolidation de l'accès aux commerces de proximité, y compris les commerces d'alimentation et de santé, pour répondre aux besoins essentiels de la population.	●
Amélioration des infrastructures et des équipements collectifs, y compris les espaces de loisirs ainsi que les équipements culturels et sportifs, pour mieux desservir la communauté.	●
Transformation des pratiques architecturales et urbanistiques visant à réduire la minéralisation, favoriser la canopée, optimiser l'orientation des bâtiments, et améliorer leur efficacité énergétique, leur durabilité et la gestion des îlots de chaleur.	●
Aménagement, réaménagement et valorisation des espaces publics, tels que les rues, parcs et places, pour les rendre plus accessibles, fonctionnels et attractifs, incluant l'ajout de mobilier urbain, la végétalisation et l'amélioration de la sécurité et du confort pour les usagers.	●

Le boulevard Bourque joue un rôle central comme principal axe commercial, accueillant divers commerces de grande emprise, tels que des restaurants, hôtels-motels, garages et concessionnaires automobiles, souvent dotés de vastes aires de stationnement. Toutefois, aucune habitation n'est située directement en bordure du boulevard, et les quartiers offrent peu de commerces de proximité, limitant l'accès aux biens et services courants. Enfin, malgré la présence de parcs comme le parc Olivier-Chauveau, le boulevard Bourque, avec son caractère très minéralisé et peu convivial pour les piétons, constitue une barrière physique importante, accentuée par la topographie vallonnée du secteur.

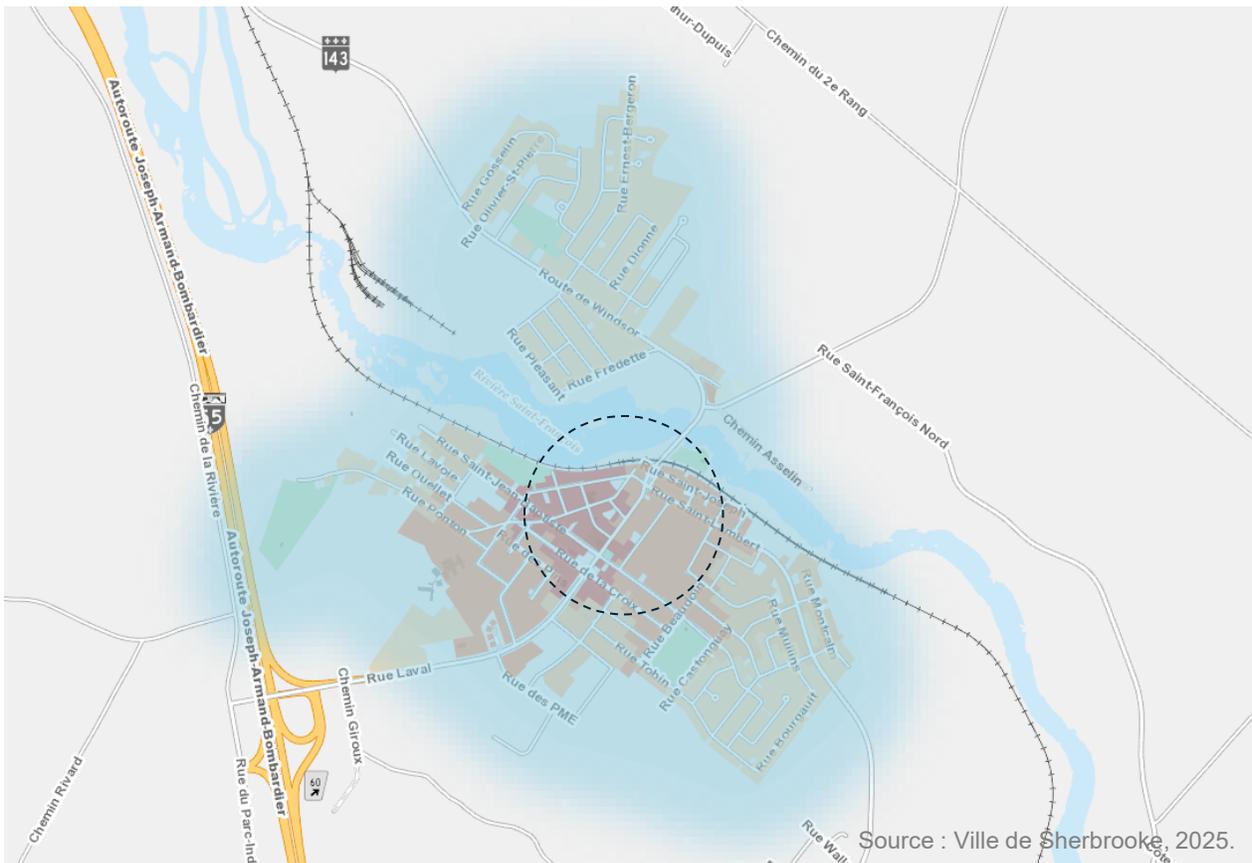
Opportunités pour tendre vers un milieu de vie complet

Opportunité	Envergure
Augmentation de l'offre résidentielle notamment par la création de logements abordables, sociaux et familiaux pour répondre aux besoins croissants en matière de logement.	●
Amélioration et consolidation de l'accès aux commerces de proximité, y compris les commerces d'alimentation et de santé, pour répondre aux besoins essentiels de la population.	●
Amélioration de l'offre institutionnelle par le développement ou la rénovation des infrastructures publiques telles que les écoles, les centres de santé et les équipements administratifs.	●
Transformation des pratiques architecturales et urbanistiques visant à réduire la minéralisation, favoriser la canopée, optimiser l'orientation des bâtiments, et améliorer leur efficacité énergétique, leur durabilité et la gestion des îlots de chaleur.	●
Amélioration et consolidation de l'offre en transport actif et partagé par le développement d'infrastructures comme des liens cyclables, des trottoirs, des aménagements dédiés au vélo-partage et à l'autopartage pour encourager des déplacements durables.	●
Développement des infrastructures de transport collectif fréquent, telles que les lignes de bus fréquentes, les lignes de bus rapides et les lignes avec emprise réservée.	●
Amélioration de la qualité de l'environnement urbain par des interventions visant à réduire les polluants environnementaux (air, sol, eau), les barrières physiques, les nuisances sonores et visuelles.	●

Aire d'opportunité — Brompton

- À consolider
- À requalifier
- À conserver
- Secteur prioritaire
- Planifié
- À planifier

Localisation



Source : Ville de Sherbrooke, 2025.

- Zone de l'aire d'opportunité
- Centralité
- Score de desserte en services de proximité et équipements collectif

Description de l'aire d'opportunité

L'aire d'opportunité Brompton est traversée par la rivière Saint-François, les rues Saint-Lambert et Laval ainsi que la route de Windsor, et est facilement accessible via l'autoroute 55. Principalement résidentielle et à faible densité, cette aire se distingue par une prédominance d'habitations unifamiliales et quelques habitations multifamiliales, bien qu'une certaine mixité des usages soit présente en son centre.

Le secteur bénéficie de la Maison des arts et de la culture de Bromptonville et de divers équipements collectifs, incluant une bibliothèque publique, une école primaire répartie en deux pavillons, une école secondaire privée à laquelle sont adjacents un centre communautaire et un jardin communautaire. Les rues Saint-Lambert et Laval concentrent les principaux commerces de proximité, tandis que la partie nord offre une diversité commerciale plus limitée. Économiquement, Brompton joue un rôle important grâce à la présence d'un parc industriel et de l'entreprise Kruger. La zone abrite également plusieurs parcs, tels que les parcs Nault, Dorilas-Gagnon, Ernest-Bergeron et Kruger, qui offrent des espaces de détente et de loisirs à la population. De plus, un noyau institutionnel notable inclut l'ancienne église Saint-Praxède, ce qui ajoute une touche historique au quartier. Enfin, la rivière Saint-François agit comme une barrière naturelle en séparant les parties nord et sud de l'aire, ce qui influence la configuration et la dynamique du secteur.

Opportunités pour tendre vers un milieu de vie complet

Opportunité	Envergure
Augmentation de l'offre résidentielle notamment par la création de logements abordables, sociaux et familiaux pour répondre aux besoins croissants en matière de logement.	●
Amélioration et consolidation de l'accès aux commerces de proximité, y compris les commerces d'alimentation et de santé, pour répondre aux besoins essentiels de la population.	●
Amélioration de l'accessibilité aux espaces verts et naturels, y compris les parcs et milieux hydriques, pour favoriser une utilisation diversifiée et inclusive.	●
Amélioration et consolidation de l'offre en transport actif et partagé par le développement d'infrastructures comme des liens cyclables, des trottoirs, des aménagements dédiés au vélo-partage et à l'autopartage pour encourager des déplacements durables.	●
Valorisation du patrimoine bâti par la préservation, la rénovation et la mise en valeur des bâtiments historiques et architecturaux significatifs.	●
Amélioration de la qualité de l'environnement urbain par des interventions visant à réduire les polluants environnementaux (air, sol, eau), les barrières physiques, les nuisances sonores et visuelles.	●
Transformation des pratiques architecturales et urbanistiques visant à réduire la minéralisation, favoriser la canopée, optimiser l'orientation des bâtiments, et améliorer leur efficacité énergétique, leur durabilité et la gestion des îlots de chaleur.	●

Aire d'opportunité — CHUS Fleurimont



À consolider



À requalifier



À conserver



Secteur prioritaire

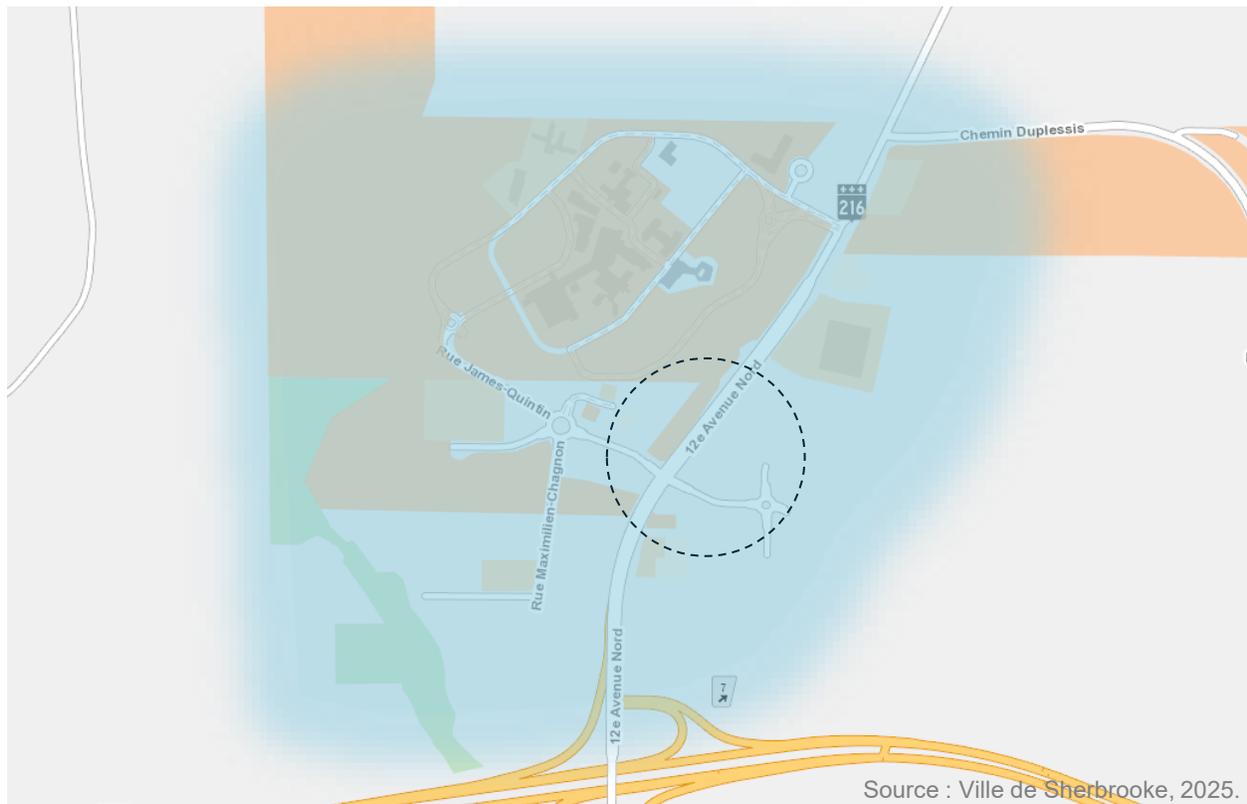


Planifié



À planifier

Localisation



Zone de l'aire d'opportunité



Centralité projetée



Score de desserte en services de proximité et équipements collectif

Description de l'aire d'opportunité

L'aire d'opportunité se distingue par la présence du centre hospitalier CHUS Fleurimont, un établissement de soins majeur et l'un des plus grands employeurs de la Ville. Ce centre accueille également un campus universitaire, renforçant ainsi le dynamisme éducatif et professionnel du secteur.

Traversée par la 12e Avenue Nord et bordée par l'autoroute 610, cette aire est marquée par ces deux axes routiers principaux dont l'envergure peut limiter les déplacements à pied ou à vélo. Face au CHUS, un complexe mixte se dresse, accompagné de quelques habitations multifamiliales. Cependant, de nombreux terrains restent disponibles pour de futurs développements, offrant des opportunités de croissance. Le secteur manque actuellement d'espaces verts publics et d'équipements collectifs significatifs, ce qui représente un défi pour la qualité de vie des résidents. De plus, l'offre commerciale est limitée, le secteur commercial le plus proche étant situé de l'autre côté de l'autoroute 610. Malgré cela, la présence du parc industriel scientifique axé sur les biotechnologies ouvre des perspectives intéressantes pour une expansion économique future et la proximité de la zone agricole ouvre des opportunités de mise en valeur.

Opportunités pour tendre vers un milieu de vie complet

Opportunité	Envergure
Augmentation de l'offre résidentielle notamment par la création de logements abordables, sociaux et familiaux pour répondre aux besoins croissants en matière de logement.	●
Amélioration et consolidation de l'accès aux commerces de proximité, y compris les commerces d'alimentation et de santé, pour répondre aux besoins essentiels de la population.	●
Amélioration et consolidation de l'offre en transport actif et partagé par le développement d'infrastructures comme des liens cyclables, des trottoirs, des aménagements dédiés au vélo-partage et à l'autopartage pour encourager des déplacements durables.	●
Amélioration de l'offre institutionnelle par le développement ou la rénovation des infrastructures publiques telles que les écoles, les centres de santé et les équipements administratifs.	●
Développement des infrastructures de transport collectif fréquent, telles que les lignes de bus fréquentes, les lignes de bus rapides et les lignes avec emprise réservée.	●
Consolidation et développement des activités économiques et des pôles d'emploi afin de renforcer le tissu économique de l'aire.	●
Amélioration des infrastructures et des équipements collectifs, y compris les espaces de loisirs ainsi que les équipements culturels et sportifs, pour mieux desservir la communauté.	●
Amélioration de l'accessibilité aux espaces verts et naturels, y compris les parcs et milieux hydriques, pour favoriser une utilisation diversifiée et inclusive.	●
Aménagement, réaménagement et valorisation des espaces publics, tels que les rues, parcs et places, pour les rendre plus accessibles, fonctionnels et attractifs, incluant l'ajout de mobilier urbain, la végétalisation et l'amélioration de la sécurité et du confort pour les usagers.	●

Au cœur du quartier, les rivières Saint-François et Magog offrent des milieux naturels exceptionnels. Le centre-Ville est également un nœud culturel et éducatif, abritant des cinémas, musées, salles de spectacles, ainsi que le centre hospitalier CHUS Hôtel-Dieu de Sherbrooke, le palais de justice, deux cégeps et plusieurs bureaux gouvernementaux. La rue Wellington (Nord et Sud) constitue le centre névralgique en raison d'une vaste offre de commerces et de restaurants. Le secteur se distingue par son patrimoine bâti avec des bâtiments tels que la basilique-cathédrale Saint-Michel. Bien que l'on y trouve plusieurs parcs, les espaces verts sont relativement dispersés. La topographie escarpée, la voie ferrée et les rivières, qui créent des barrières naturelles et anthropiques, donnent également au centre-Ville son caractère unique.

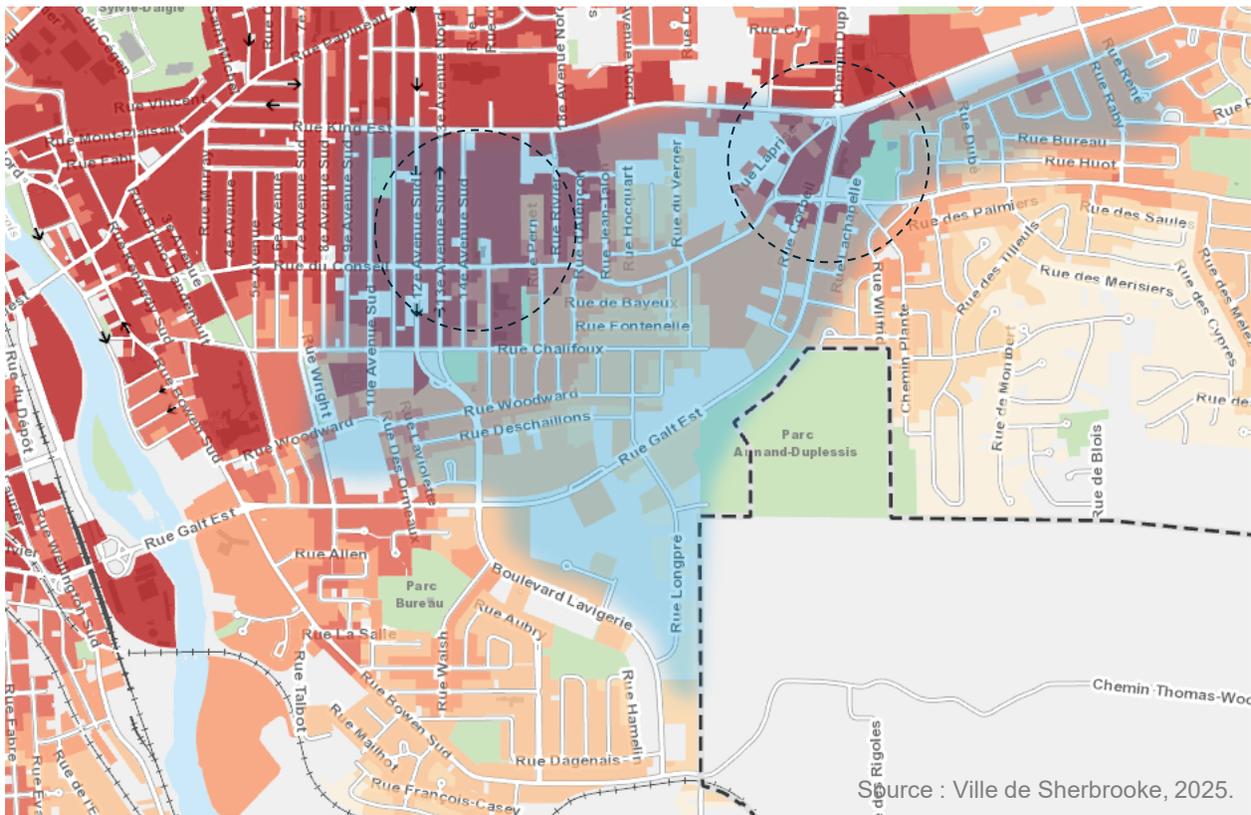
Opportunités pour tendre vers un milieu de vie complet

Opportunité	Envergure
Augmentation de l'offre résidentielle notamment par la création de logements abordables, sociaux et familiaux pour répondre aux besoins croissants en matière de logement.	●
Renforcement des infrastructures de transport collectif fréquent, telles que les lignes de bus fréquentes, les lignes de bus rapides et les lignes avec emprise réservée.	●
Transformation des pratiques architecturales et urbanistiques visant à réduire la minéralisation, favoriser la canopée, optimiser l'orientation des bâtiments, et améliorer leur efficacité énergétique, leur durabilité et la gestion des îlots de chaleur.	●
Augmentation de la mixité verticale des usages dans des zones d'intensification.	●
Amélioration et consolidation de l'accès aux commerces de proximité, y compris les commerces d'alimentation et de santé, pour répondre aux besoins essentiels de la population.	●
Amélioration de l'accessibilité aux espaces verts et naturels, y compris les parcs et milieux hydriques, pour favoriser une utilisation diversifiée et inclusive.	●
Amélioration et consolidation de l'offre en transport actif et partagé par le développement d'infrastructures comme des liens cyclables, des trottoirs, des aménagements dédiés au vélo-partage et à l'autopartage pour encourager des déplacements durables.	●
Valorisation du patrimoine bâti par la préservation, la rénovation et la mise en valeur des bâtiments historiques et architecturaux significatifs.	●
Amélioration de la qualité de l'environnement urbain par des interventions visant à réduire les polluants environnementaux (air, sol, eau), les barrières physiques, les nuisances sonores et visuelles.	●
Aménagement, réaménagement et valorisation des espaces publics, tels que les rues, parcs et places, pour les rendre plus accessibles, solidaires, fonctionnels et attractifs, incluant l'ajout de mobilier urbain, la végétalisation et l'amélioration de la sécurité et du confort pour les usagers.	●

Aire d'opportunité — Galt Est – du Conseil

- À consolider
- À requalifier
- À conserver
- Secteur prioritaire
- Planifié
- À planifier

Localisation



Source : Ville de Sherbrooke, 2025.

- Zone de l'aire d'opportunité
- Centralité
- Score de desserte en services de proximité et équipements collectif

Description de l'aire d'opportunité

L'aire d'opportunité est traversée par les principales voies King Est, du Conseil, Galt Est, ainsi que les 12e et 13e Avenues et le boulevard Lavigerie. Principalement résidentiel, ce secteur présente une densité de population variant de faible à moyenne. On y trouve une diversité de typologies d'habitations, majoritairement multifamiliales, complétée par une proportion notable de habitations unifamiliales isolées.

Bien connecté au centre-ville, l'aire bénéficie de plusieurs parcs et espaces naturels protégés, dont une partie du parc Armand-Duplessis. On y trouve également deux écoles primaires ainsi que le centre communautaire Cœur-Immaculé et le centre culturel le Parvis. Les commerces et services de proximité se concentrent principalement le long de la rue King Est et de la rue du Conseil, entre la rue Murray et la 14e Avenue. Sans barrières physiques majeures, le paysage urbain est toutefois ponctué de nombreuses surfaces minéralisées, surtout autour des nœuds commerciaux.

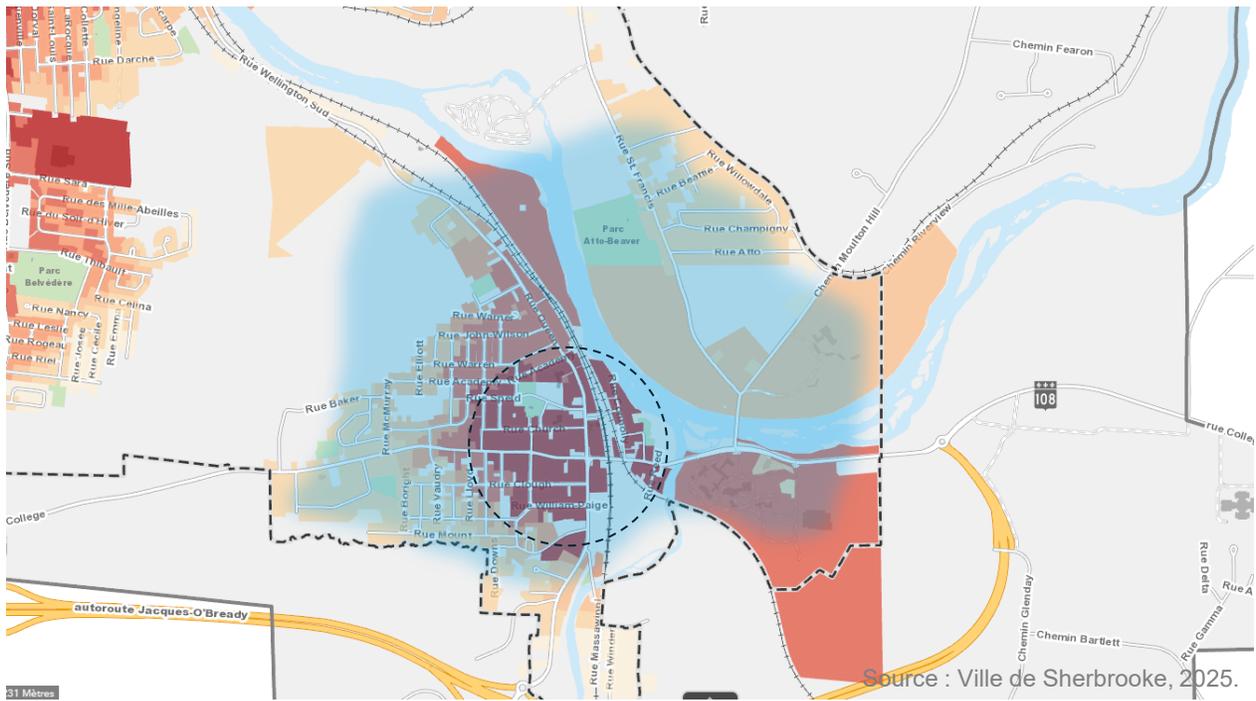
Opportunités pour tendre vers un milieu de vie complet

Opportunité	Envergure
Transformation des pratiques architecturales et urbanistiques visant à réduire la minéralisation, favoriser la canopée, optimiser l'orientation des bâtiments, et améliorer leur efficacité énergétique, leur durabilité et la gestion des îlots de chaleur.	●
Augmentation de l'offre résidentielle notamment par la création de logements abordables, sociaux et familiaux pour répondre aux besoins croissants en matière de logement.	●
Augmentation de la mixité verticale des usages dans des zones d'intensification.	●
Amélioration et consolidation de l'offre en transport actif et partagé par le développement d'infrastructures comme des liens cyclables, des trottoirs, des aménagements dédiés au vélo-partage et à l'autopartage pour encourager des déplacements durables.	●
Amélioration et consolidation de l'accès aux commerces de proximité, y compris les commerces d'alimentation et de santé, pour répondre aux besoins essentiels de la population.	●
Consolidation et développement des activités économiques et des pôles d'emploi afin de renforcer le tissu économique de l'aire.	●
Développement des infrastructures de transport collectif fréquent, telles que les lignes de bus fréquentes, les lignes de bus rapides et les lignes avec emprise réservée.	●
Amélioration des infrastructures et des équipements collectifs, y compris les espaces de loisirs ainsi que les équipements culturels et sportifs, pour mieux desservir la communauté.	●
Aménagement, réaménagement et valorisation des espaces publics, tels que les rues, parcs et places, pour les rendre plus accessibles, fonctionnels et attractifs, incluant l'ajout de mobilier urbain, la végétalisation et l'amélioration de la sécurité et du confort pour les usagers.	●

Aire d'opportunité — Lennox

- À consolider
- À requalifier
- À conserver
- Secteur prioritaire
- Planifié
- À planifier

Localisation



- Zone de l'aire d'opportunité
- Centralité
- Score de desserte en services de proximité et équipements collectif

Description de l'aire d'opportunité

L'aire d'opportunité s'articule autour de ses principales voies de circulation : la rue Queen, la rue College et le chemin Moulton Hill. Bien que la rue Queen offre une mixité commerciale et résidentielle, l'aire reste majoritairement résidentielle avec une faible densité, dominée par de nombreuses habitations unifamiliales isolées. Toutefois, la présence d'habitations multifamiliales, principalement destinées à la communauté étudiante, apporte une diversité bienvenue au parc immobilier.

Le secteur bénéficie d'un environnement naturel exceptionnel grâce aux rivières Saint-François et Massawippi. Il dispose également d'une riche offre d'équipements culturels et éducatifs, tels que le centre culturel Uplands, le centre communautaire Amédée-Beaudoin, deux écoles primaires, le collège Champlain, la Bishop's College School et l'Université Bishop's, qui renforcent l'identité et la dynamique étudiante de l'aire. La rue Queen, principale artère commerciale, regroupe une variété de commerces et de services, répondant aux besoins des résidents et des visiteurs. De plus, on y trouve le Square Queen, une placette urbaine animée par le milieu, qui contribue au dynamisme de la rue. L'aire se distingue par un cadre à la fois historique et naturel, avec une concentration notable de bâtiments patrimoniaux et de parcs tels que Centennial, Optimist et Atto-Beaver. Les rivières et la voie ferrée traversant le secteur agissent comme des barrières naturelles et anthropiques, divisant les différents quartiers, mais contribuant également à leur caractère unique.

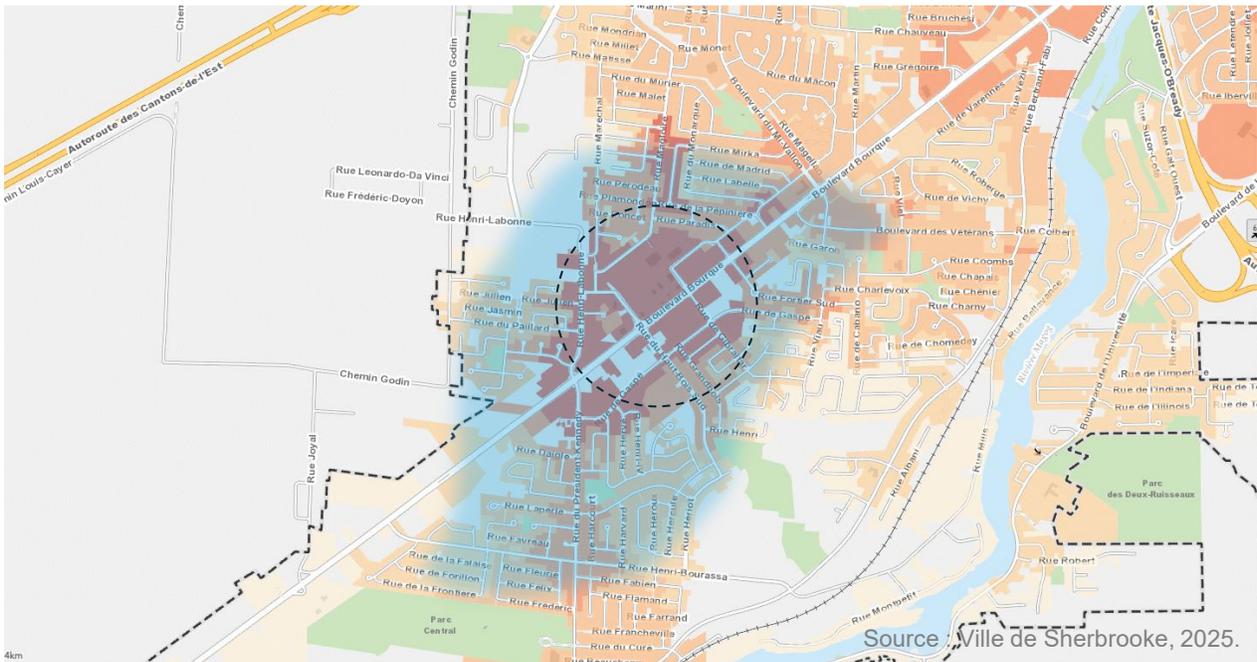
Opportunités pour tendre vers un milieu de vie complet

Opportunité	Envergure
Augmentation de la mixité verticale des usages dans des zones d'intensification.	●
Amélioration et consolidation de l'offre en transport actif et partagé par le développement d'infrastructures comme des liens cyclables, des trottoirs, des aménagements dédiés au vélo-partage et à l'autopartage pour encourager des déplacements durables.	●
Conservation et valorisation des milieux naturels par la préservation et la restauration des espaces écologiques existants, ainsi que la création de nouveaux corridors, en renforçant leur connectivité.	●
Valorisation du patrimoine bâti par la préservation, la rénovation et la mise en valeur des bâtiments historiques et architecturaux significatifs.	●
Amélioration de l'accessibilité aux espaces verts et naturels, y compris les parcs et milieux hydriques, pour favoriser une utilisation diversifiée et inclusive.	●
Amélioration et consolidation de l'accès aux commerces de proximité, y compris les commerces d'alimentation et de santé, pour répondre aux besoins essentiels de la population.	●
Aménagement, réaménagement et valorisation des espaces publics, tels que les rues, parcs et places, pour les rendre plus accessibles, fonctionnels et attractifs, incluant l'ajout de mobilier urbain, la végétalisation et l'amélioration de la sécurité et du confort pour les usagers.	●

Aire d'opportunité — Bourque – du Haut-Bois

- À consolider
- À requalifier
- À conserver
- Secteur prioritaire
- Planifié
- À planifier

Localisation



- Zone de l'aire d'opportunité
- Centralité
- Score de desserte en services de proximité et équipements collectif

Description de l'aire d'opportunité

L'aire d'opportunité est centrée autour du boulevard Bourque, un axe commercial important qui traverse le secteur. Sur ce boulevard se trouve la Plaza de l'Ouest, le principal pôle de commerces et de services de proximité. Le reste de l'offre commerciale de l'aire est principalement composé de concessionnaires, de commerces de gros et de magasins de grandes surfaces.

Cependant, le boulevard Bourque est peu propice aux déplacements actifs et constitue une véritable barrière physique, divisant le secteur en deux parties. D'autres rues, comme du Président-Kennedy et du Haut-Bois (Nord et Sud), desservent les secteurs résidentiels. L'aire affiche une faible densité résidentielle, dominée par des habitations unifamiliales isolées et quelques habitations multifamiliales. Le château d'eau de Rock Forest est un repère identitaire marquant du secteur. En termes d'équipements collectifs, bien que le nombre d'établissements scolaires soit limité, le secteur accueille le Centre récréatif Rock Forest, la Bibliothèque Bertrand-Delisle et le centre culturel Pierre-Gobeil. Le parc du Boisé-Fabi, situé à l'extrémité sud-est, permet une connexion avec la nature. De plus, le secteur comprend le parc Thérèse-Lecomte, le parc Irma-Levasseur et le parc Central, situé à la limite sud, qui offrent divers équipements sportifs.

Opportunités pour tendre vers un milieu de vie complet

Opportunité	Envergure
Augmentation de la mixité verticale des usages dans des zones d'intensification.	●
Amélioration et consolidation de l'offre en transport actif et partagé par le développement d'infrastructures comme des liens cyclables, des trottoirs, des aménagements dédiés au vélo-partage et à l'autopartage pour encourager des déplacements durables.	●
Conservation et valorisation des milieux naturels par la préservation et la restauration des espaces écologiques existants, ainsi que la création de nouveaux corridors, en renforçant leur connectivité.	●
Valorisation du patrimoine bâti par la préservation, la rénovation et la mise en valeur des bâtiments historiques et architecturaux significatifs.	●
Amélioration de l'accessibilité aux espaces verts et naturels, y compris les parcs et milieux hydriques, pour favoriser une utilisation diversifiée et inclusive.	●
Amélioration et consolidation de l'accès aux commerces de proximité, y compris les commerces d'alimentation et de santé, pour répondre aux besoins essentiels de la population.	●
Aménagement, réaménagement et valorisation des espaces publics, tels que les rues, parcs et places, pour les rendre plus accessibles, fonctionnels et attractifs, incluant l'ajout de mobilier urbain, la végétalisation et l'amélioration de la sécurité et du confort pour les usagers.	●
Amélioration des infrastructures et des équipements collectifs, y compris les espaces de loisirs ainsi que les équipements culturels et sportifs, pour mieux desservir la communauté.	●

Aire d'opportunité — de l'Université

À consolider

À requalifier

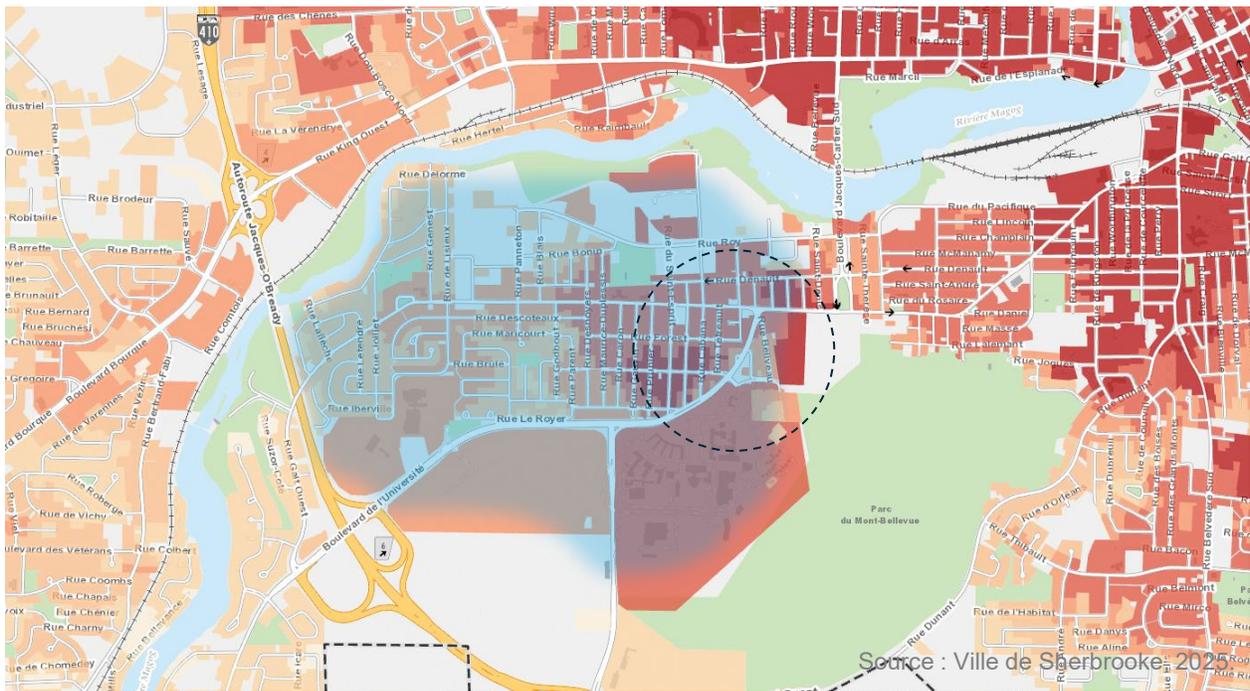
À conserver

Secteur prioritaire

Planifié

À planifier

Localisation



Description de l'aire d'opportunité

L'aire d'opportunité est traversée par la rue Galt Ouest et le boulevard de l'Université, tandis que la rue Roy dessert le secteur industriel. Elle se divise en trois sous-secteurs distincts :

- **Le campus principal de l'Université de Sherbrooke** : secteur universitaire axé sur l'enseignement, la recherche et l'habitation étudiante.
- **Le secteur de la rue Galt Ouest** : mixte en centre et résidentiel en périphérie, il abrite des habitations unifamiliales et multifamiliales où se côtoient familles et communauté étudiante.

- **Le secteur industriel de la rue Roy** : en pleine transformation, il intègre des entreprises technologiques spécialisées dans le domaine quantique.

Le mont Bellevue surplombe le secteur, offrant des vues panoramiques, tandis que la rivière Magog et le parc Lucien-Blanchard fournissent des espaces de plein air de qualité. La rue Galt Ouest constitue l'axe commercial principal, regroupant divers commerces et services. L'école secondaire du Triolet propose plusieurs équipements sportifs au secteur. De plus, des parcs locaux, comme le parc Paul-Marin, enrichissent l'offre d'espaces verts. Cependant, la topographie du secteur offre des vues sur la ville, mais complique toutefois les déplacements actifs. Le secteur industriel de la rue Roy agit comme une barrière physique limitant l'accès aux berges de la rivière Magog.

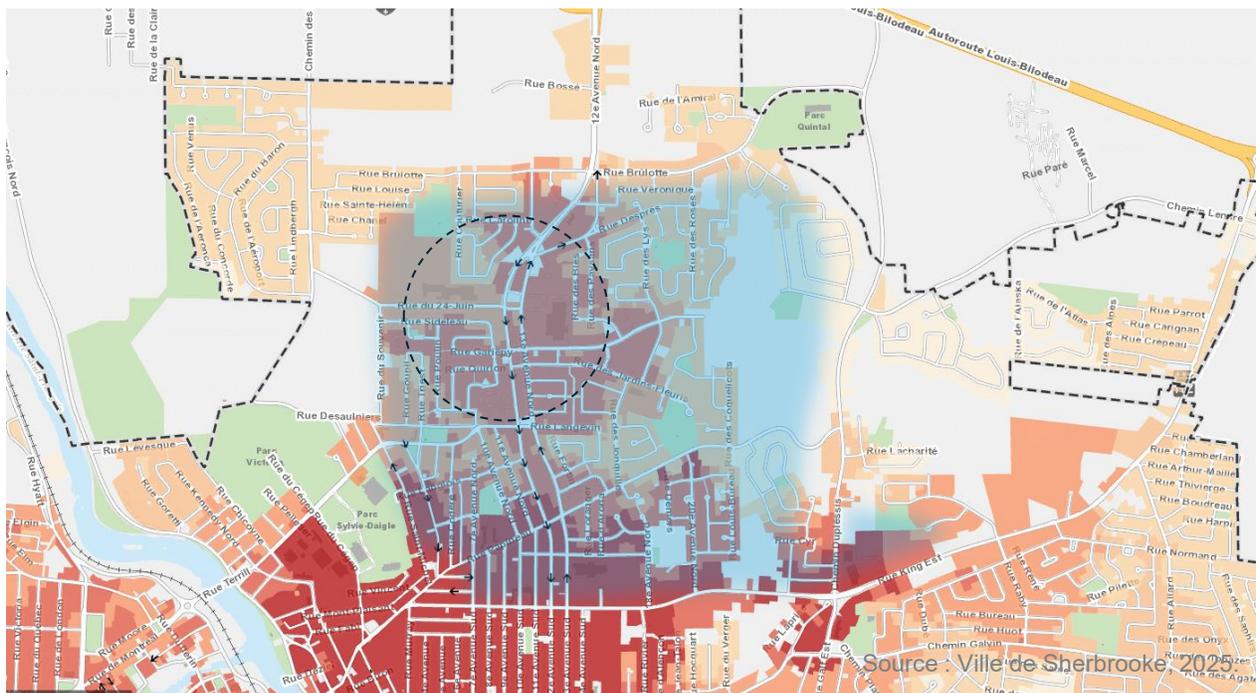
Opportunités pour tendre vers un milieu de vie complet

Opportunité	Envergure
Amélioration de l'offre institutionnelle par le développement ou la rénovation des infrastructures publiques telles que les écoles, les centres de santé et les équipements administratifs.	●
Développement des infrastructures de transport collectif fréquent, telles que les lignes de bus fréquentes, les lignes de bus rapides et les lignes avec emprise réservée.	●
Transformation des pratiques architecturales et urbanistiques visant à réduire la minéralisation, favoriser la canopée, optimiser l'orientation des bâtiments, et améliorer leur efficacité énergétique, leur durabilité et la gestion des îlots de chaleur.	●
Augmentation de l'offre résidentielle notamment par la création de logements abordables, sociaux et familiaux pour répondre aux besoins croissants en matière de logement.	●
Bonification de la mixité verticale des usages dans des zones d'intensification.	●
Amélioration et consolidation de l'offre en transport actif et partagé par le développement d'infrastructures comme des liens cyclables, des trottoirs, des aménagements dédiés au vélo-partage et à l'autopartage pour encourager des déplacements durables.	●
Aménagement, réaménagement et valorisation des espaces publics, tels que les rues, parcs et places, pour les rendre plus accessibles, fonctionnels et attractifs, incluant l'ajout de mobilier urbain, la végétalisation et l'amélioration de la sécurité et du confort pour les usagers.	●
Amélioration des infrastructures et des équipements collectifs, y compris les espaces de loisirs ainsi que les équipements culturels et sportifs, pour mieux desservir la communauté.	●

Aire d'opportunité — des Quatre-Saisons

- À consolider
- À requalifier
- À conserver
- Secteur prioritaire
- Planifié
- À planifier

Localisation



- Zone de l'aire d'opportunité
- Centralité
- Score de desserte en services de proximité et équipements collectif

Description de l'aire d'opportunité

L'aire d'opportunité est desservie par plusieurs axes principaux, notamment la 12e et la 13e Avenue Nord, la rue Papineau et la rue King Est, qui traversent des quartiers résidentiels de faible à moyenne densité. Le secteur se distingue par une diversité de types d'habitations : habitations unifamiliales isolées, jumelées, en rangée et multifamiliales. La population bénéficie de plusieurs écoles primaires, d'une école secondaire, d'un centre de formation professionnelle ainsi que de la proximité du cégep de Sherbrooke, ce qui favorise une dynamique étudiante.

Deux pôles commerciaux structurent l'aire : les Galeries Quatre Saisons, un centre commercial en perte de vitesse, et la rue King Est, où une portion à échelle humaine regroupe divers commerces et services de proximité. On y trouve quelques parcs, dont le parc Adrien-Cambron et le parc Quintal, ainsi que l'observatoire du Promontoire du Bicentenaire, qui offre une vue exceptionnelle sur Sherbrooke. Les forts dénivelés compliquent les déplacements actifs dans certains secteurs, et les surfaces minéralisées autour des Galeries Quatre Saisons et de la rue King Est réduisent la qualité de l'espace public.

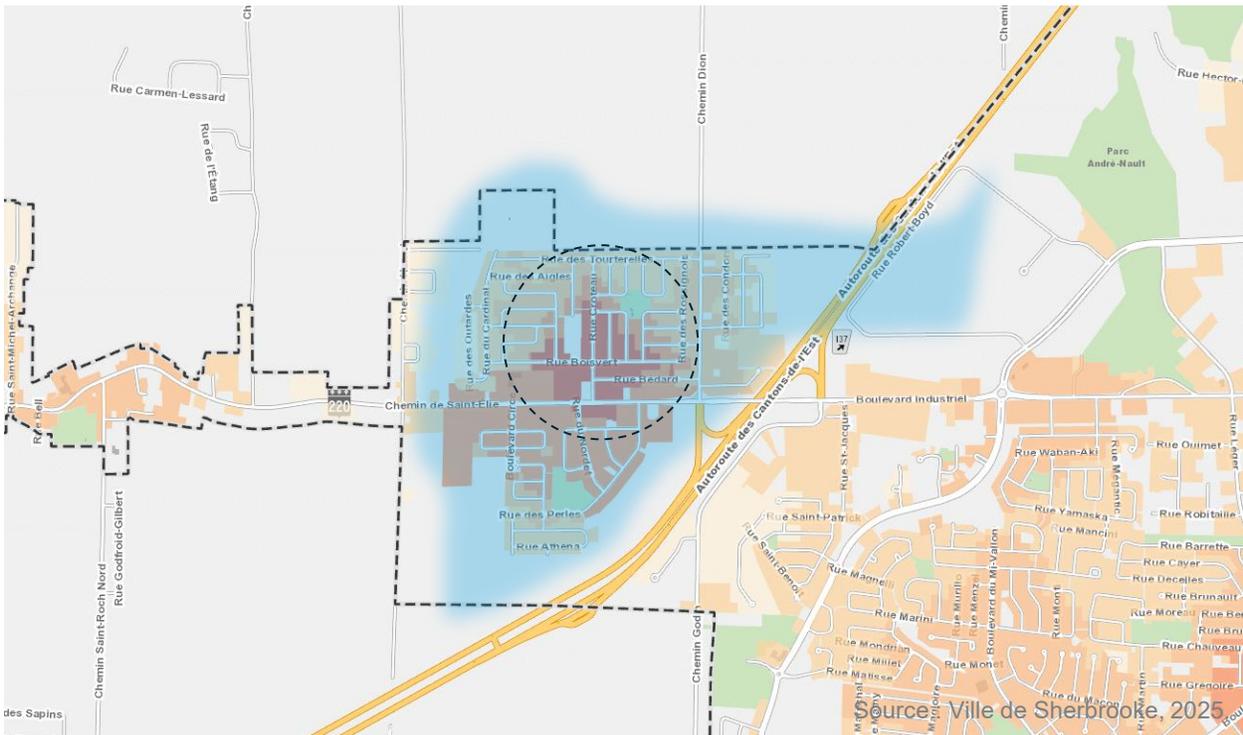
Opportunités pour tendre vers un milieu de vie complet

Opportunité	Envergure
Augmentation de l'offre résidentielle notamment par la création de logements abordables, sociaux et familiaux pour répondre aux besoins croissants en matière de logement.	●
Bonification de la mixité verticale des usages dans des zones d'intensification.	●
Transformation des pratiques architecturales et urbanistiques visant à réduire la minéralisation, favoriser la canopée, optimiser l'orientation des bâtiments, et améliorer leur efficacité énergétique, leur durabilité et la gestion des îlots de chaleur.	●
Aménagement, réaménagement et valorisation des espaces publics, tels que les rues, parcs et places, pour les rendre plus accessibles, fonctionnels et attractifs, incluant l'ajout de mobilier urbain, la végétalisation et l'amélioration de la sécurité et du confort pour les usagers.	●
Renforcement des infrastructures de transport collectif fréquent, telles que les lignes de bus fréquentes, les lignes de bus rapides et les lignes avec emprise réservée.	●
Amélioration et consolidation de l'offre en transport actif et partagé par le développement d'infrastructures comme des liens cyclables, des trottoirs, des aménagements dédiés au vélo-partage et à l'autopartage pour encourager des déplacements durables.	●
Amélioration de l'accessibilité aux espaces verts et naturels, y compris les parcs et milieux hydriques, pour favoriser une utilisation diversifiée et inclusive.	●

Aire d'opportunité — Saint-Élie

- À consolider
- À requalifier
- À conserver
- Secteur prioritaire
- Planifié
- À planifier

Localisation



- Zone de l'aire d'opportunité
- Centralité
- Score de desserte en services de proximité et équipements collectif

Description de l'aire d'opportunité

L'aire d'opportunité Saint-Élie est traversée par l'autoroute 10, qui constitue une barrière physique divisant le secteur et compliquant les déplacements actifs vers d'autres parties de la ville. L'artère principale, le chemin de Saint-Élie, accueille une zone commerciale avec divers commerces et services de proximité et, plus à l'ouest, quelques commerces lourds, tels que des garages et des installations de transbordement. Cette artère est également marquée par des surfaces minéralisées qui la longent.

Le secteur est principalement résidentiel à faible densité, composé majoritairement de maisons unifamiliales isolées et de quelques immeubles multifamiliaux. L'aire comprend également une école primaire et bénéficie d'un environnement naturel de qualité, notamment le ruisseau Meadow. Enfin, le secteur offre quelques parcs, dont les parcs Ma Villa et du Plateau ainsi que le Centre communautaire Richard-Gingras (CCRG).

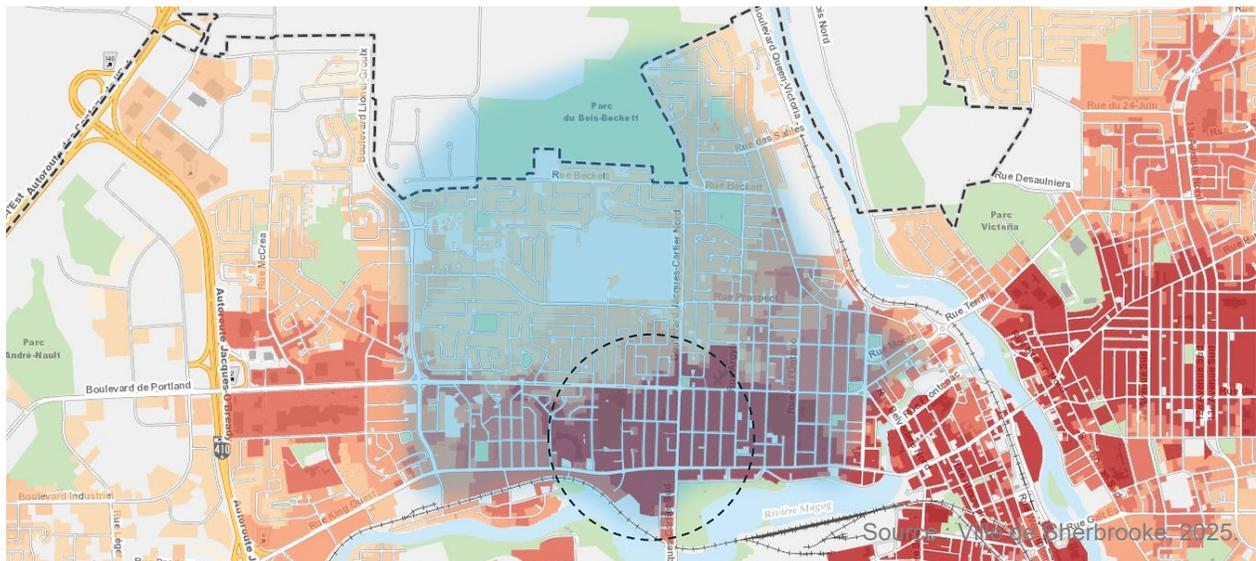
Opportunités pour tendre vers un milieu de vie complet

Opportunité	Envergure
Amélioration et consolidation de l'offre en transport actif et partagé par le développement d'infrastructures comme des liens cyclables, des trottoirs, des aménagements dédiés au vélo-partage et à l'autopartage pour encourager des déplacements durables.	●
Amélioration et consolidation de l'accès aux commerces de proximité, y compris les commerces d'alimentation et de santé, pour répondre aux besoins essentiels de la population.	●
Amélioration de l'accessibilité aux espaces verts et naturels, y compris les parcs et milieux hydriques, pour favoriser une utilisation diversifiée et inclusive.	●
Transformation des pratiques architecturales et urbanistiques visant à réduire la minéralisation, favoriser la canopée, optimiser l'orientation des bâtiments, et améliorer leur efficacité énergétique, leur durabilité et la gestion des îlots de chaleur.	●
Aménagement, réaménagement et valorisation des espaces publics, tels que les rues, parcs et places, pour les rendre plus accessibles, fonctionnels et attractifs, incluant l'ajout de mobilier urbain, la végétalisation et l'amélioration de la sécurité et du confort pour les usagers.	●

Aire d'opportunité — de Portland – Jacques-Cartier Nord

- À consolider
- À requalifier
- À conserver
- Secteur prioritaire
- Planifié
- À planifier

Localisation



- Zone de l'aire d'opportunité
- Centralité
- Score de desserte en services de proximité et équipements collectif

Description de l'aire d'opportunité

L'aire d'opportunité est traversée par la rue King Ouest et les boulevards de Portland et Jacques-Cartier, qui structurent ce secteur mixte résidentiel et commercial. Le secteur résidentiel se compose principalement d'habitations unifamiliales isolées autour du Golf de Sherbrooke et du boulevard de Portland, avec quelques habitations multifamiliales près de la rue King Ouest et de la rue Prospect. Près du parc Jacques-Cartier, la densité augmente grâce aux tours d'habitation de plus de dix étages.

Bordée par la rivière Saint-François à l'est, la rivière Magog au sud et le parc du Bois-Beckett au nord, l'aire inclut le parc Jacques-Cartier et le Vieux-Nord, avec ses bâtiments patrimoniaux, le jardin communautaire Caroline-Bown et plusieurs espaces verts, comme le parc Jacques-Cartier, le parc du Domaine-Howard et le parc du Marquis-De Montcalm. La rue King Ouest, principale artère commerciale, regroupe des commerces de proximité, des restaurants et des concessionnaires, tandis que le boulevard Queen-Victoria abrite des commerces lourds et industriels. Les rivières forment des barrières naturelles, tandis que les surfaces minéralisées le long de l'axe King Ouest forment des îlots de chaleur et contribuent à un environnement moins convivial.

Opportunités pour tendre vers un milieu de vie complet

Opportunité	Envergure
Augmentation de l'offre résidentielle notamment par la création de logements abordables, sociaux et familiaux pour répondre aux besoins croissants en matière de logement.	●
Augmentation de la mixité verticale des usages dans des zones d'intensification.	●
Renforcement des infrastructures de transport collectif fréquent, telles que les lignes de bus fréquentes, les lignes de bus rapides et les lignes avec emprise réservée.	●
Transformation des pratiques architecturales et urbanistiques visant à réduire la minéralisation, favoriser la canopée, optimiser l'orientation des bâtiments, et améliorer leur efficacité énergétique, leur durabilité et la gestion des îlots de chaleur.	●
Amélioration et consolidation de l'offre en transport actif et partagé par le développement d'infrastructures comme des liens cyclables, des trottoirs, des aménagements dédiés au vélo-partage et à l'autopartage pour encourager des déplacements durables.	●
Amélioration de l'accessibilité aux espaces verts et naturels, y compris les parcs et milieux hydriques, pour favoriser une utilisation diversifiée et inclusive	●
Aménagement, réaménagement et valorisation des espaces publics, tels que les rues, parcs et places, pour les rendre plus accessibles, fonctionnels et attractifs, incluant l'ajout de mobilier urbain, la végétalisation et l'amélioration de la sécurité et du confort pour les usagers.	●
Amélioration et consolidation de l'accès aux commerces de proximité, y compris les commerces d'alimentation et de santé, pour répondre aux besoins essentiels de la population.	●
Valorisation du patrimoine bâti par la préservation, la rénovation et la mise en valeur des bâtiments historiques et architecturaux significatifs.	●

Aire d'opportunité — Galt Ouest

À consolider

À requalifier

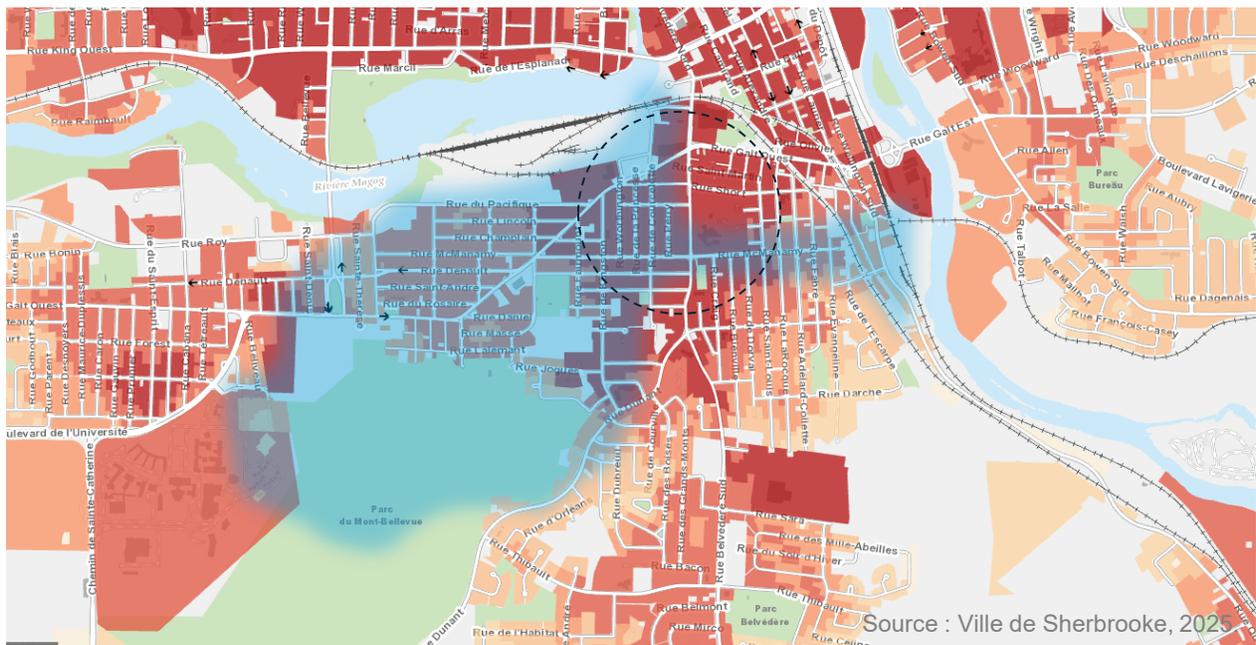
À conserver

Secteur prioritaire

Planifié

À planifier

Localisation



Zone de l'aire d'opportunité

Centralité

Score de desserte en services de proximité et équipements collectif

Description de l'aire d'opportunité

L'aire d'opportunité est traversée par la rue Galt Ouest, la rue Belvédère Sud et la rue du Pacifique. Près du centre-ville, ce secteur mixte, majoritairement résidentiel, affiche une densité moyenne à élevée. On y trouve de nombreuses habitations multifamiliales ainsi que quelques habitations unifamiliales isolées. Bordée au nord par la rivière Magog et le lac des Nations, le mont Bellevue, avec sa croix illuminée le soir, constitue un repère identitaire majeur et offre plusieurs activités de plein air.

La rue Galt Ouest est l'axe commercial principal, concentrant notamment le centre commercial Le Centre Sherbrooke. Le secteur nord de la rue du Pacifique, actuellement industriel, possède un excellent potentiel de requalification.

L'aire dispose également de plusieurs écoles primaires, du Centre Multi Loisirs Sherbrooke, de parcs locaux, comme le parc Alfred-Élie-Dufresne et Andrew-Sangster ainsi que de bâtiments patrimoniaux, dont l'église Immaculée-Conception et l'ancienne gare du Canadien Pacifique. La topographie vallonnée et la voie ferrée isolent le lac des Nations, compliquant son accès par des modes actifs.

Opportunités pour tendre vers un milieu de vie complet

Opportunité	Envergure
Renforcement des infrastructures de transport collectif fréquent, telles que les lignes de bus fréquentes, les lignes de bus rapides et les lignes avec emprise réservée.	●
Augmentation de l'offre résidentielle notamment par la création de logements abordables, sociaux et familiaux pour répondre aux besoins croissants en matière de logement.	●
Augmentation de la mixité verticale des usages dans des zones d'intensification.	●
Amélioration des infrastructures et des équipements collectifs, y compris les espaces de loisirs ainsi que les équipements culturels et sportifs, pour mieux desservir la communauté.	●
Transformation des pratiques architecturales et urbanistiques visant à réduire la minéralisation, favoriser la canopée, optimiser l'orientation des bâtiments, et améliorer leur efficacité énergétique, leur durabilité et la gestion des îlots de chaleur.	●
Amélioration de l'accessibilité aux espaces verts et naturels, y compris les parcs et milieux hydriques, pour favoriser une utilisation diversifiée et inclusive.	●
Amélioration et consolidation de l'offre en transport actif et partagé par le développement d'infrastructures comme des liens cyclables, des trottoirs, des aménagements dédiés au vélo-partage et à l'autopartage pour encourager des déplacements durables.	●
Valorisation du patrimoine bâti par la préservation, la rénovation et la mise en valeur des bâtiments historiques et architecturaux significatifs.	●

Aire d'opportunité — Deauville

- À consolider
- À requalifier
- À conserver
- Secteur prioritaire
- Planifié
- À planifier

Localisation



Source : Ville de Sherbrooke, 2025.



Description de l'aire d'opportunité

L'aire d'opportunité Deauville présente une faible densité urbaine, dominée par des habitations unifamiliales isolées, et complétées par quelques habitations multifamiliales récentes. Traversée par des infrastructures majeures, telles que le boulevard Bourque, l'avenue du Parc et une voie ferrée, elle est également bordée par le lac Magog, dont les rives sont largement privatisées.

Le secteur bénéficie de quelques attraits et équipements collectifs, notamment le parc de la Plage-Municipale, le parc Jules-Richard, le parc du Marais ainsi que l'école primaire Notre-Dame-de-Liesse. L'activité commerciale est concentrée le long du boulevard Bourque, avec une prévalence de commerces lourds, complétés par quelques commerces et services de proximité. Cependant, des barrières physiques comme le boulevard Bourque et la voie ferrée fragmentent le territoire, limitant sa convivialité et entravant les déplacements actifs.

Opportunités pour tendre vers un milieu de vie complet

Opportunité	Envergure
Développement de l'offre résidentielle notamment par la création de logements abordables, sociaux et familiaux, adaptés aux besoins croissants de la population.	●
Augmentation de la mixité verticale des usages dans les zones d'intensification pour optimiser l'utilisation des espaces urbains.	●
Renforcement de l'accès aux commerces de proximité, notamment en alimentation et en santé, pour répondre aux besoins essentiels des résidents.	●
Amélioration des infrastructures et des équipements collectifs, y compris les espaces de loisirs ainsi que les équipements culturels et sportifs, pour mieux desservir la communauté.	●
Amélioration et consolidation de l'offre en transport actif et partagé par le développement d'infrastructures comme des liens cyclables, des trottoirs, des aménagements dédiés au vélo-partage et à l'autopartage pour encourager des déplacements durables.	●
Conservation et valorisation des milieux naturels par la conservation et la restauration des espaces écologiques existants, ainsi que la création de nouveaux corridors, en renforçant leur connectivité.	●
Aménagement, réaménagement et valorisation des espaces publics, tels que les rues, parcs et places, pour les rendre plus accessibles, fonctionnels et attractifs, incluant l'ajout de mobilier urbain, la végétalisation et l'amélioration de la sécurité et du confort pour les usagers.	●

Le secteur se divise en deux parties distinctes : une partie ancienne autour du Vieux Rock Forest et de la rivière Magog, et une partie plus récente située au nord. Les services de proximité, bien que limités, sont localisés près de l'intersection Saint-Roch et Émery-Fontaine, avec des commerces comme un garage, un CPE et un salon de coiffure. Le sud de l'aire accueille également une présence industrielle significative. En termes d'équipements collectifs, on trouve l'école primaire du Boisjoli et le parc Central, qui joue un rôle majeur dans les activités récréatives du secteur. Le centre communautaire Optimiste, malgré sa grande superficie, présente des installations vieillissantes et un accès limité. Par ailleurs, les déplacements actifs entre le nord et le sud sont freinés par des barrières physiques et naturelles telles que la voie ferrée, les dénivelés et la rivière, ce qui limite la connectivité et la fluidité des déplacements.

Opportunités pour tendre vers un milieu de vie complet

Opportunité	Envergure
Développement de l'offre résidentielle notamment par la création de logements abordables, sociaux et familiaux, adaptés aux besoins croissants de la population.	●
Renforcement de l'accès aux commerces de proximité, notamment en alimentation et en santé, pour répondre aux besoins essentiels des résidents.	●
Augmentation de la mixité verticale des usages dans les zones d'intensification pour optimiser l'utilisation des espaces urbains.	●
Amélioration de l'accessibilité aux espaces verts et naturels, y compris les parcs et milieux hydriques, pour favoriser une utilisation diversifiée et inclusive.	●
Amélioration et consolidation de l'offre en transport actif et partagé par le développement d'infrastructures comme des liens cyclables, des trottoirs, des aménagements dédiés au vélo-partage et à l'autopartage pour encourager des déplacements durables.	●
Valorisation du patrimoine bâti par la préservation, la rénovation et la mise en valeur des bâtiments historiques et architecturaux significatifs.	●
Amélioration des infrastructures et des équipements collectifs, y compris les espaces de loisirs ainsi que les équipements culturels et sportifs, pour mieux desservir la communauté.	●

Aire d'opportunité — Carrefour-Plateau Saint-Joseph

À consolider

À requalifier

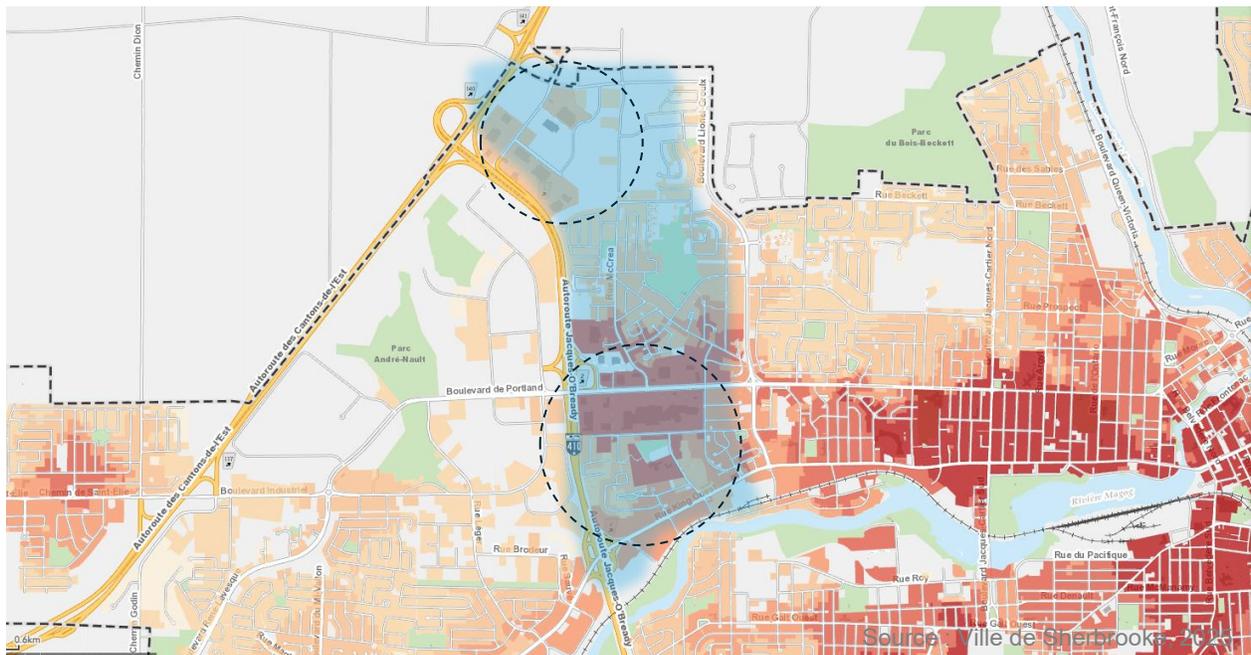
À conserver

Secteur prioritaire

Planifié

À planifier

Localisation



 Zone de l'aire d'opportunité  Centralité projetée  Score de desserte en services de proximité et équipements collectif

Description de l'aire d'opportunité

L'aire d'opportunité est traversée par des axes routiers majeurs, dont l'autoroute 410, les boulevards de Portland, Monseigneur-Fortier, Lionel-Groulx et la rue King Ouest. Elle se divise en cinq sous-secteurs distincts :

- **La rue King Ouest** : une artère commerciale clé, essentielle pour les déplacements quotidiens.
- **Le Carrefour de l'Estrie** : un vaste centre commercial attirant de nombreux visiteurs.

- **Le Plateau Saint-Joseph** : réputé pour sa forte concentration de magasins de grande surface.
- **Le Plateau McCrea** : un secteur résidentiel en plein développement, à densité moyenne à forte, principalement composé d'habitations multifamiliales.
- **Le secteur André-Viger** : un quartier résidentiel à densité moyenne, offrant une variété d'habitations allant d'habitations unifamiliales isolées aux immeubles multifamiliaux.

Bien que ce secteur dispose de peu d'équipements collectifs, il bénéficie d'un milieu boisé d'intérêt situé entre le Plateau McCrea et le Plateau Saint-Joseph, ainsi que de plusieurs parcs, dont le parc André-Viger. Les zones commerciales du Carrefour de l'Estrie et du Plateau Saint-Joseph attirent une clientèle régionale qui se déplace principalement en voiture. Les nombreux stationnements augmentent les surfaces minéralisées, tandis que l'autoroute 410 constitue une barrière physique marquante du paysage urbain.

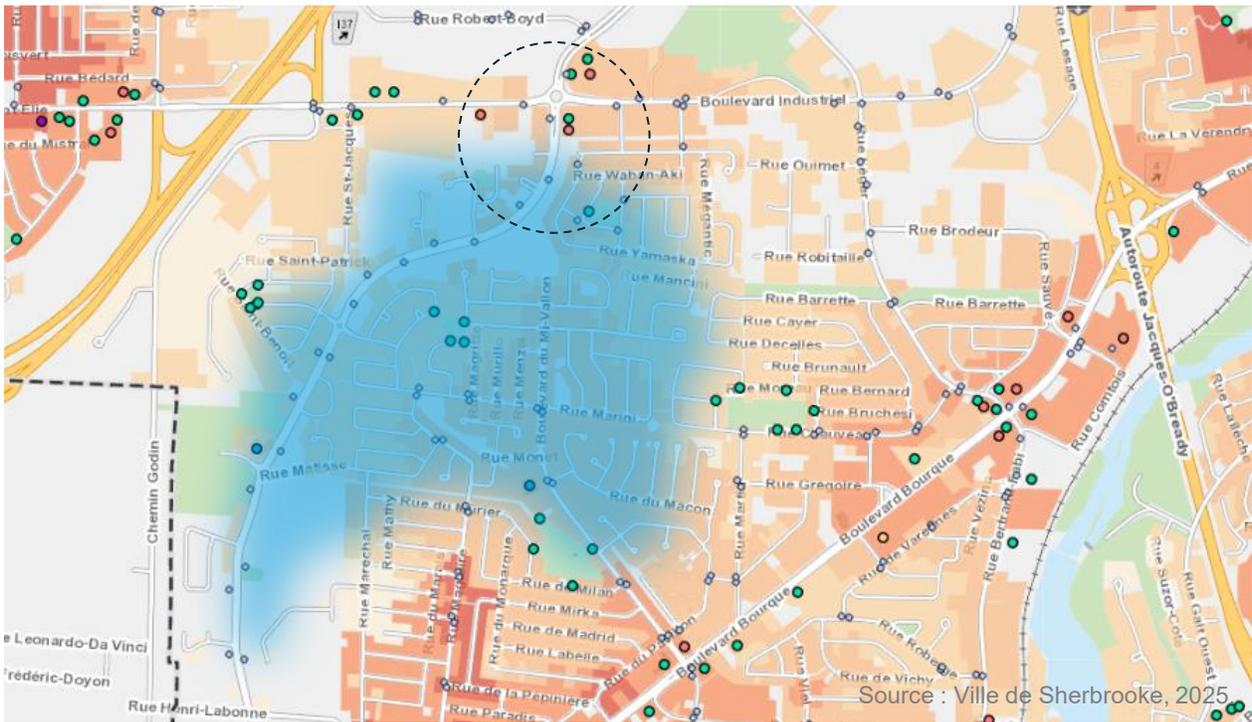
Opportunités pour tendre vers un milieu de vie complet

Opportunité	Envergure
Augmentation de l'offre résidentielle notamment par la création de logements abordables, sociaux et familiaux pour répondre aux besoins croissants en matière de logement.	●
Augmentation de la mixité verticale des usages dans des zones d'intensification.	●
Amélioration et consolidation de l'accès aux commerces de proximité, y compris les commerces d'alimentation et de santé, pour répondre aux besoins essentiels de la population.	●
Amélioration des infrastructures et des équipements collectifs, y compris les espaces de loisirs ainsi que les équipements culturels et sportifs, pour mieux desservir la communauté.	●
Amélioration de l'accessibilité aux espaces verts et naturels, y compris les parcs et milieux hydriques, pour favoriser une utilisation diversifiée et inclusive.	●
Amélioration et consolidation de l'offre en transport actif et partagé par le développement d'infrastructures comme des liens cyclables, des trottoirs, des aménagements dédiés au vélo-partage et à l'autopartage pour encourager des déplacements durables.	●
Transformation des pratiques architecturales et urbanistiques visant à réduire la minéralisation, favoriser la canopée, optimiser l'orientation des bâtiments, et améliorer leur efficacité énergétique, leur durabilité et la gestion des îlots de chaleur.	●
Développement des infrastructures de transport collectif fréquent, telles que les lignes de bus fréquentes, les lignes de bus rapides et les lignes avec emprise réservée.	●
Amélioration de la qualité de l'environnement urbain par des interventions visant à réduire les polluants environnementaux (air, sol, eau), les barrières physiques, les nuisances sonores et visuelles.	●

Aire d'opportunité — René-Lévesque – Mi-Vallon

- À consolider
- À requalifier
- À conserver
- Secteur prioritaire
- Planifié
- À planifier

Localisation



- Zone de l'aire d'opportunité
- Centralité projetée
- Score de desserte en services de proximité et équipements collectif

Description de l'aire d'opportunité

L'aire d'opportunité est structurée par les boulevards René-Lévesque et du Mi-Vallon, avec une prédominance d'habitations unifamiliales isolées. La densité résidentielle augmente à proximité des axes principaux, où se trouvent plusieurs habitations multifamiliales. Le secteur bénéficie d'équipements collectifs tels que les écoles primaires de la Maisonnée et de la Croisée, ainsi que des parcs Mi-Vallon, Olivier-Chauveau et Marie-Victorin, qui offrent des espaces de loisirs aux résidents.

L'offre commerciale est limitée à quelques commerces de proximité à l'intersection des boulevards de Portland et Industriel, tandis qu'une gamme plus diversifiée se trouve sur le boulevard Bourque. Cependant, la trame urbaine, composée de grands îlots sinueux et d'impasses, se caractérise par un important usage de la voiture et complique les déplacements actifs, comme la marche et le vélo, vers les lieux d'activités quotidiennes.

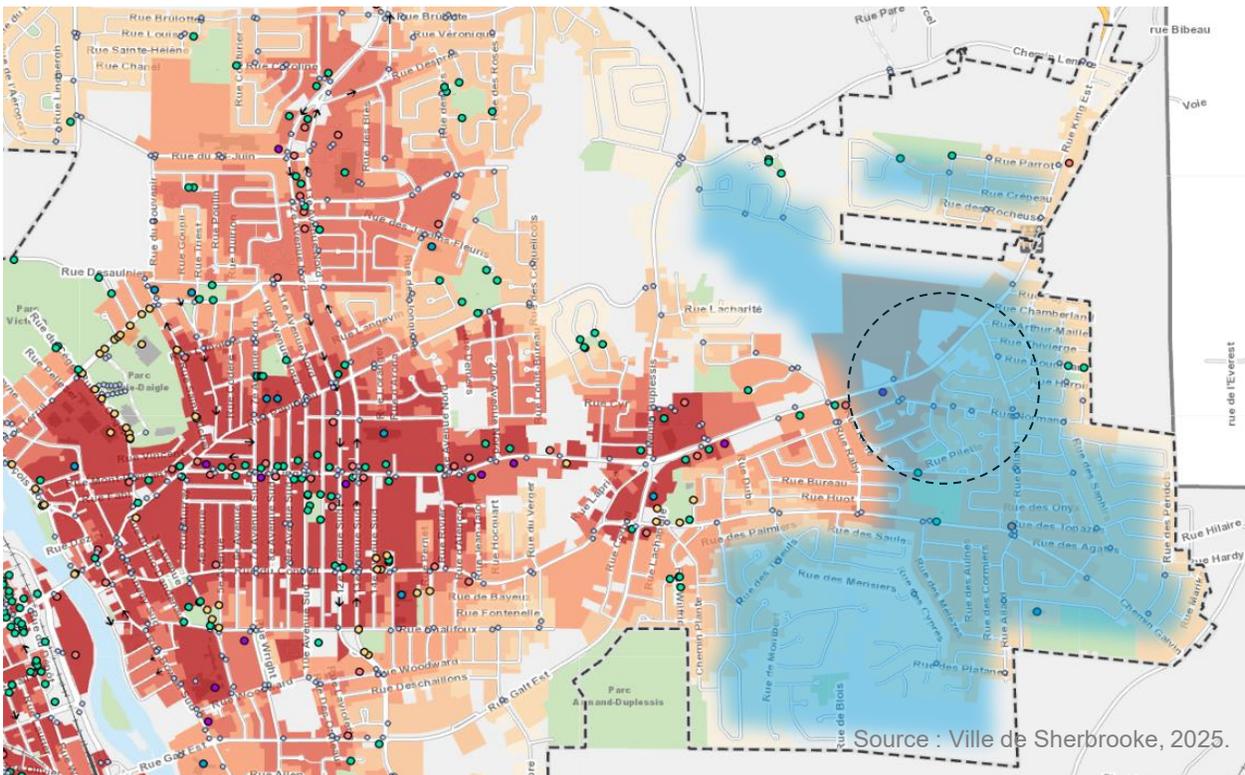
Opportunités pour tendre vers un milieu de vie complet

Opportunité	Envergure
Développement de l'offre résidentielle notamment par la création de logements abordables, sociaux et familiaux, adaptés aux besoins croissants de la population.	●
Bonification de la mixité verticale des usages dans les zones d'intensification pour optimiser l'utilisation des espaces urbains.	●
Renforcement de l'accès aux commerces de proximité, notamment en alimentation et en santé, pour répondre aux besoins essentiels des résidents.	●
Transformation des pratiques architecturales et urbanistiques visant à réduire la minéralisation, favoriser la canopée, optimiser l'orientation des bâtiments, et améliorer leur efficacité énergétique, leur durabilité et la gestion des îlots de chaleur.	●
Amélioration des infrastructures et des équipements collectifs, y compris les espaces de loisirs ainsi que les équipements culturels et sportifs, pour mieux desservir la communauté.	●
Amélioration et consolidation de l'offre en transport actif et partagé par le développement d'infrastructures comme des liens cyclables, des trottoirs, des aménagements dédiés au vélo-partage et à l'autopartage pour encourager des déplacements durables.	●

Aire d'opportunité — Allard – King Est

- À consolider
- À requalifier
- À conserver
- Secteur prioritaire
- Planifié
- À planifier

Localisation



- Zone de l'aire d'opportunité
- Centralité projetée
- Score de desserte en services de proximité et équipements collectif

Description de l'aire d'opportunité

L'aire d'opportunité est bordée par le chemin Lemire et traversée par la rue King Est, la rue Allard et le chemin Galvin, est principalement résidentielle et monofonctionnelle à faible densité, composée majoritairement d'habitations unifamiliales isolées. Parmi ses attraits, elle compte le boisé du parc Walter-Camden ainsi que les parcs Gilles-Charland et Ducharme, qui offrent des espaces verts appréciés des résidents. L'école primaire de la Samare constitue également un point d'ancrage communautaire important.

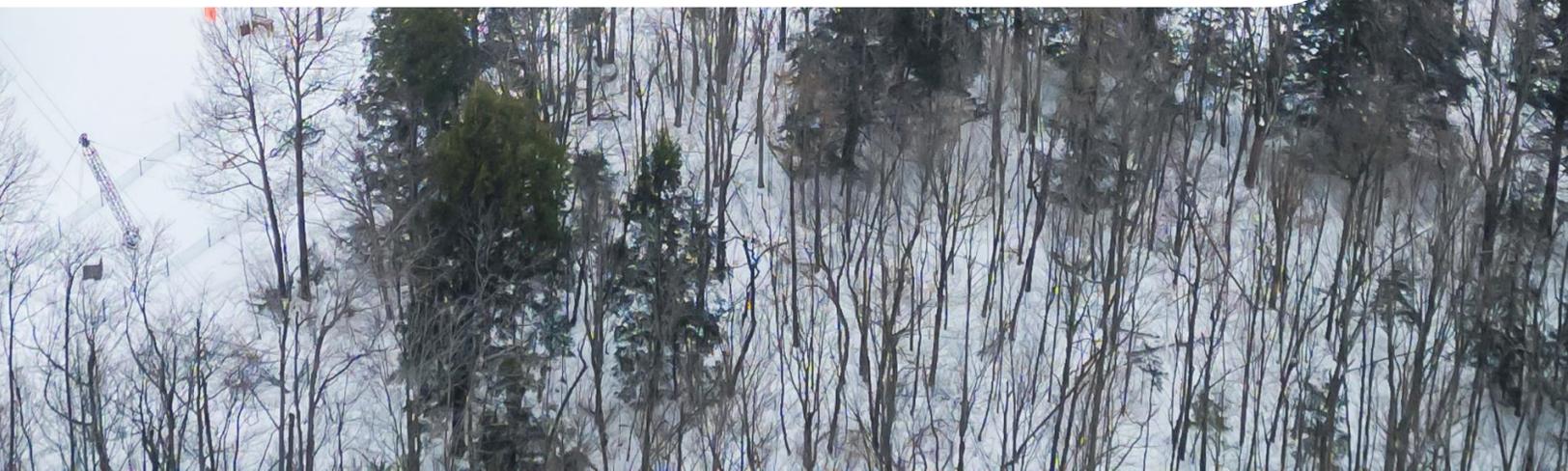
L'activité commerciale se concentre principalement le long de la rue King Est, avec une diversité de commerces et services de proximité, tels qu'un supermarché, une pharmacie, des restaurants et une clinique dentaire. Cependant, cette artère inclut également des commerces lourds, comme des garages automobiles et des grossistes en matériaux de construction, ce qui a une incidence sur l'ambiance et la convivialité de cette aire en raison de leurs larges aires de stationnement, de leur apparence industrielle et du flux de trafic de véhicules lourds. La trame urbaine, marquée par des rues sinueuses et des impasses, favorise largement l'usage de la voiture au détriment des déplacements actifs, tels que la marche et le vélo, ce qui limite les connexions fluides entre les différents pôles d'activités.

Opportunités pour tendre vers un milieu de vie complet

Opportunité	Envergure
Renforcement de l'accès aux commerces de proximité, notamment en alimentation et en santé, pour répondre aux besoins essentiels des résidents.	●
Développement de l'offre résidentielle notamment par la création de logements abordables, sociaux et familiaux, adaptés aux besoins croissants de la population.	●
Aménagement, réaménagement et valorisation des espaces publics, tels que les rues, parcs et places, pour les rendre plus accessibles, fonctionnels et attractifs, incluant l'ajout de mobilier urbain, la végétalisation et l'amélioration de la sécurité et du confort pour les usagers.	●
Amélioration des infrastructures et des équipements collectifs, y compris les espaces de loisirs ainsi que les équipements culturels et sportifs, pour mieux desservir la communauté.	●
Amélioration de l'accessibilité aux espaces verts et naturels, y compris les parcs et milieux hydriques, pour favoriser une utilisation diversifiée et inclusive.	●
Amélioration et consolidation de l'offre en transport actif et partagé par le développement d'infrastructures comme des liens cyclables, des trottoirs, des aménagements dédiés au vélo-partage et à l'autopartage pour encourager des déplacements durables.	●
Renforcement des infrastructures de transport collectif fréquent, telles que les lignes de bus fréquentes, les lignes de bus rapides et les lignes avec emprise réservée.	●



Glossaire



Abordabilité du logement

Réfère à la proportion du revenu mensuel total moyen avant impôt du ménage qui est déboursée pour couvrir les frais de logement mensuels moyens. Ces frais englobent, s'il y a lieu, les paiements hypothécaires, le loyer, l'impôt foncier, les charges de copropriété ainsi que les frais d'électricité, de chauffage et d'eau, et les autres services municipaux. Un logement est habituellement considéré comme abordable si un ménage ne consacre pas plus de 30 % de son revenu total moyen aux frais de logement.

Accessibilité

Désigne tous les éléments facilitant l'accès à un lieu ou un service, incluant la proximité géographique, les coûts ainsi que les capacités physiques ou cognitives nécessaires.
Accessibilité universelle

Accessibilité universelle

Désigne tout milieu, aménagement, bâtiment ou service conçu et organisé de manière à être utilisé par toutes les personnes, quels que soient leurs besoins, leurs capacités ou leurs limitations, qui peuvent être d'ordre physique, cognitif, financier, numérique, culturel et littéraire.

Agriculture urbaine

Désigne l'ensemble des activités de production des aliments, souvent réalisées à petite échelle dans un milieu urbain et utilisant des ressources, des produits et des services locaux.

Agrotourisme

Désigne les activités touristiques liées à la mise en valeur d'une entreprise agricole et de ses productions, permettant aux visiteurs de découvrir le milieu agricole, les pratiques de production et les produits du terroir. Ces activités, encadrées par la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA), doivent être directement liées à l'exploitation agricole et contribuer à la viabilité économique des entreprises tout en favorisant le développement régional et la mise en valeur du patrimoine rural.

Aléas climatiques

Désignent des événements d'origine climatique qui peuvent survenir soudainement ou graduellement, entraînant des pertes humaines, des risques pour la santé et la sécurité, des dommages aux infrastructures, des perturbations sociales et économiques, ainsi qu'une dégradation de l'environnement. Ces phénomènes incluent notamment les tempêtes, inondations, vagues de chaleur, sécheresses et ouragans.

Attractivité

Désigne la capacité d'un territoire à conserver ou à attirer les individus, entreprises, ou investissements.

Axe

Désigne un corridor, souvent matérialisé par une voie ou un couloir, tel qu'une route, une ligne ferroviaire, une rivière ou encore un tracé. Les axes jouent un rôle clé dans l'organisation de l'espace, favorisant les échanges, la mobilité et le développement spécifique des secteurs qu'ils traversent.

Bandes riveraines végétalisées

Désignent les zones de végétation aménagées le long des cours d'eau et des plans d'eau afin de stabiliser les berges, filtrer les polluants, favoriser la biodiversité et réduire les risques d'érosion. Elles jouent un rôle essentiel dans la gestion des eaux pluviales et la protection des écosystèmes aquatiques.

Bâtiment écoénergétique

Désigne un bâtiment dont les caractéristiques architecturales et les systèmes techniques sont conçus pour réduire l'utilisation des ressources énergétiques tout en minimisant les coûts opérationnels et l'impact écologique sur le long terme.

Biodiversité

Désigne la diversité des espèces vivantes, des écosystèmes et des gènes présents sur un territoire. En milieu urbain, elle inclut la variété des plantes, des animaux et des milieux naturels qui contribuent à la qualité de vie, à la résilience des écosystèmes et à l'équilibre écologique de la ville.

Canopée urbaine

Désigne l'ensemble de la couverture végétale formée par les arbres dans une ville, qui aide à réguler la température, améliore la qualité de l'air et soutient la biodiversité.

Coefficient d'occupation du sol

Ratio qui exprime la relation entre la surface construite et la surface d'un terrain. Il permet de suivre la densité de construction ainsi que l'occupation du sol sur un territoire.

Connectivité écologique

Désigne la façon dont les habitats naturels sont reliés entre eux pour permettre aux espèces de se déplacer, de se reproduire et de maintenir des populations viables. Elle inclut notamment les corridors écologiques — zones facilitant la dispersion des espèces et l'échange génétique — essentiels à la résilience des écosystèmes face aux perturbations humaines.

Conservation

Désigne l'ensemble des actions et stratégies visant à maintenir et protéger un élément dans son état d'origine ou à garantir sa pérennité à long terme. Appliquée aux milieux naturels, elle vise à maintenir la durabilité des écosystèmes, de leur biodiversité et des services écologiques qu'ils procurent, tout en assurant leur transmission aux générations futures. Elle concerne également le patrimoine bâti, en veillant à la préservation des bâtiments d'intérêt et de leurs caractéristiques architecturales.

Convivialité

Désigne la facilité d'utilisation, le confort, la sécurité et le bien-être ressentis dans un espace ou une infrastructure.

Corridor écologique

Désigne un espace naturel ou aménagé, terrestre ou aquatique, qui permet le déplacement des espèces animales et végétales entre différents habitats.

Densification

Désigne une stratégie qui vise à augmenter la concentration des activités, des logements et des services dans un secteur donné. Elle favorise une utilisation optimale des ressources, des terrains, des bâtiments et des infrastructures existantes tout en réduisant l'étalement urbain.

Densification douce

Désigne une approche visant à augmenter la densité d'un secteur pour répondre aux besoins en logements et en services tout en préservant son caractère distinctif et son cadre de vie. Elle privilégie des interventions à échelle humaine, telles que la transformation des habitations unifamiliales en duplex ou triplex, ou l'intégration de petits ensembles résidentiels dans des espaces sous-utilisés.

Densité

Correspond au nombre d'habitations sur une surface donnée, généralement exprimé en nombre de logements sur un hectare (10 000 m²).

Densité brute

Calcul du rapport entre le nombre total de logements divisé par l'ensemble de la superficie du site occupé, incluant la superficie des rues et celle des espaces publics.

Densité nette

Calcul du rapport entre le nombre de logements divisé par la superficie de l'ensemble des terrains compris à l'intérieur des lignes de lot. La superficie des rues et des espaces publics est exclue du calcul.

Échelle humaine

Désigne une approche de conception des espaces urbains où les dimensions, les aménagements et l'organisation des espaces sont adaptés à l'échelle de l'être humain, et non à celle des voitures ou des grandes infrastructures.

Économie circulaire

Désigne un modèle économique visant à optimiser l'utilisation des ressources en favorisant la réduction, la réutilisation, la réparation et le recyclage des matériaux et des produits. Cette approche vise à minimiser les déchets et à prolonger la durée de vie des ressources tout en réduisant l'empreinte écologique des activités humaines.

Entreprise à haute valeur ajoutée

Désigne une entreprise dont les activités génèrent une forte valeur économique grâce à l'innovation, aux savoir-faire spécialisés ou aux technologies avancées. Elle contribue à la compétitivité et à la diversification économique d'un territoire en favorisant la création d'emplois qualifiés et le développement de secteurs stratégiques.

Espace sous-utilisé

Terrain caractérisé par une faible occupation du sol et une faible valorisation bâtie. Un espace est considéré comme sous-utilisé lorsque l'empreinte au sol des bâtiments couvre moins de 20 % de la superficie du terrain et que le ratio entre la valeur du bâtiment et celle du terrain est inférieur à 50 %. Ces secteurs offrent des opportunités de densification et de transformation afin d'optimiser l'utilisation du sol et de favoriser l'émergence de milieux de vie plus dynamiques et mixtes.

Énergie renouvelable

Désigne les sources d'énergie naturelles et inépuisables, comme le solaire, l'éolien, l'hydroélectricité, la biomasse et la géothermie, qui ont un faible impact environnemental comparativement aux énergies fossiles.

Fonction complémentaire

Désigne une activité principale pouvant être autorisée dans une aire d'affectation, à condition qu'il respecte un pourcentage maximal de la superficie totale. Ces fonctions viennent appuyer ou compléter les fonctions dominantes, sans en compromettre la prédominance. Des exceptions peuvent s'appliquer si des dispositions spécifiques sont prévues pour une aire donnée. Elle ne concerne pas un usage complémentaire à un usage principal, par exemple : un usage complémentaire à un usage principal, tel le logement d'un concierge ou d'un gardien pour une industrie, n'est pas considéré comme une fonction complémentaire. Ce type de situation sera géré par le règlement de zonage.

Fonction dominante

Désigne l'usage principal d'une aire d'affectation. Elle occupe un pourcentage minimal de la superficie totale de cette aire, sauf indication contraire dans les spécifications particulières à cette zone. Les fonctions dominantes représentent les vocations prioritaires que l'on souhaite voir se développer dans le cadre de l'aménagement du territoire.

Fragmentation urbaine

Désigne un phénomène où l'espace urbain se divise en plusieurs zones distinctes, parfois isolées les unes des autres, en raison de barrières physiques, économiques ou sociales. Ce processus peut entraîner une ségrégation entre quartiers, avec des différences marquées en termes de revenus, d'accès aux services, ou de qualité de vie. Les quartiers peuvent aussi devenir moins accessibles les uns aux autres, notamment à cause d'une organisation de l'espace qui favorise l'automobile ou d'un manque d'infrastructures de transport collectif.

Infrastructure verte

Désigne un réseau interconnecté d'espaces verts, qu'ils soient naturels ou aménagés, répartis dans un milieu urbain. Elles jouent un rôle clé dans le maintien des services écosystémiques pour la population, tels que la gestion des eaux pluviales, le soutien à la biodiversité, la purification de l'air, la réduction des émissions de CO2 et la régulation des températures en milieu urbain.

Îlot de chaleur urbain

Désigne une zone dans la ville où la température est significativement plus élevée que dans les zones environnantes. Ce phénomène est principalement causé par l'absorption et le stockage de chaleur par les matériaux de construction minéralisés, tels que le béton, l'asphalte et le métal, qui captent la chaleur du soleil durant la journée.

Intensification urbaine

Désigne l'augmentation de la densité résidentielle et des services dans un secteur. La notion d'intensité se distingue de celle de la densité, dans la mesure où elle touche l'ensemble des différents usages de la ville et de ces fonctions.

Intermodalité

Désigne l'utilisation combinée de plusieurs modes de transport au cours d'un même trajet. Elle repose sur une organisation harmonieuse et une coordination efficace des différentes offres de transport, avec pour objectif d'intégrer divers systèmes de manière fluide.

Micromobilité

Désigne l'ensemble des moyens de transport légers (ex. vélos, trottinettes, monocycle, planche à roulettes), généralement utilisés sur de courtes distances en milieu urbain.

Mobilité active

Désigne tous les déplacements effectués dont l'énergie est fournie par l'être humain, avec ou sans assistance électrique. Les principaux modes de transports actifs sont la marche, le vélo, la planche à roulettes, le patin à roues alignées, la trottinette et le fauteuil roulant. Ce mode de déplacement, également appelé transport actif, exige un effort musculaire pour se rendre à destination.

Mobilité durable

Désigne une approche visant à satisfaire les besoins de déplacement des personnes et des marchandises tout en réduisant les impacts négatifs sur l'environnement, la société et l'économie.

Mixité des usages

Désigne la coexistence de différentes activités (résidentielles, commerciales, publiques et industrielles) dans un même espace, qu'il s'agisse d'un bâtiment ou d'un quartier. Contraire de la mixité, la ségrégation des usages implique la concentration d'une seule activité dans une zone spécifique.

Modulation des formes urbaines

Désigne une approche visant l'ajustement des formes bâties en fonction des caractéristiques physiques des constructions (volumes, implantations, hauteurs) pour une transition fluide entre les différentes typologies urbaines.

Multimodalité

Désigne la possibilité d'utiliser différents modes de transport au sein d'un même territoire, sans impliquer nécessairement leur combinaison dans un même trajet. Elle vise à offrir aux usagers une diversité de choix (transport collectif, mobilité active, automobile, etc.), permettant aux usagers d'adopter la solution la plus adaptée à leurs besoins. La multimodalité repose sur une planification intégrée et des infrastructures permettant un accès fluide à ces différents modes.

Mutualisation

Désigne le processus par lequel plusieurs acteurs (ex. individus, entreprises, collectivités) mettent en commun leurs ressources, compétences ou infrastructures pour en optimiser l'utilisation et réduire les coûts. L'objectif est de bénéficier d'économies d'échelle et d'améliorer l'efficacité en partageant des moyens qui seraient autrement sous-utilisés ou coûteux s'ils étaient gérés de manière individuelle.

Occupation du sol

Désigne la manière dont le sol est utilisé dans un espace donné, c'est-à-dire la répartition des différentes fonctions et activités humaines sur un territoire. Cela inclut les zones résidentielles, commerciales, industrielles, agricoles, forestières, récréatives, ou encore les infrastructures de transport, les équipements publics, etc.

« Pas dans ma cour » (NIMBY - Not In My Backyard)

Désigne une attitude d'opposition des résidents à l'implantation de certains projets d'aménagement ou d'infrastructures à proximité de leur domicile, malgré leur utilité publique. Cette résistance peut concerner des projets de densification, des infrastructures de transport, des logements sociaux ou des installations industrielles.

Patrimoine bâti

Désigne les constructions, anciennes et contemporaines, qui se démarquent par leur architecture ou par la représentativité de leur époque. Cela inclut les immeubles et les ensembles d'immeubles, les monuments et les sites, les aires de protection, les vestiges, les infrastructures et les éléments structurants du domaine public (extérieur et intérieur des bâtiments significatifs).

Pôle de mobilité durable

Désigne un lieu de connexion entre différents modes de transport, privés et publics, jouant un rôle clé dans une stratégie intermodale au sein d'un même déplacement. Ces pôles agissent comme des points d'entrée vers le réseau de transport, des points de correspondance entre plusieurs lignes de transport en commun, ou encore comme des terminus, devenant ainsi des destinations en soi.

Polycentralité

Organisation du territoire reposant sur plusieurs pôles d'activités, plutôt que sur une seule centralité. Chaque pôle regroupe commerces, équipements et lieux de travail, adaptés à leur contexte, facilitant l'accès aux services à l'échelle locale et réduisant les besoins en déplacements.

Population vulnérable

Désigne les groupes exposés à des inégalités économiques, sociales et matérielles limitant leur accès aux ressources essentielles. Cet indice évalue la défavorisation selon quatre dimensions : économique (faibles revenus, chômage), sociale (isolement, monoparentalité), culturelle (faible scolarité, barrières linguistiques) et matérielle (logement inadéquat, accès limité aux services comme le transport collectif). Ces facteurs renforcent la précarité et nécessitent des mesures adaptées pour favoriser l'inclusion et l'équité.

Réseau cyclable

Désigne l'ensemble des aménagements conçus pour faciliter et sécuriser la pratique du vélo. Il comprend les pistes cyclables, les bandes cyclables et les voies partagées, qu'elles soient en site propre ou intégrées à la chaussée.

Réseau cyclable utilitaire

Désigne les infrastructures qui sont conçues spécifiquement pour répondre aux besoins de déplacement quotidien en vélo, en particulier pour des trajets utilitaires (ex. travail, course, école). Ce réseau est axé sur la praticité des connexions et la sécurité des cyclistes qui utilisent leur vélo comme moyen de transport pour leurs activités quotidiennes, et non comme une simple activité sportive ou de loisir.

Requalification

Désigne la modification des caractéristiques physiques d'un secteur afin de favoriser l'intégration d'activités et d'usages complémentaires ou de remplacement.

Rue-école

Désigne une rue aménagée pour assurer la sécurité des déplacements des enfants aux abords des établissements scolaires. Ce concept repose sur des mesures d'apaisement de la circulation, des aménagements favorisant le transport actif et, dans certains cas, la limitation ou l'interdiction de la circulation automobile aux heures d'entrée et de sortie des élèves.

Saisonnalité

Désigne l'adaptation des infrastructures et services pour répondre aux conditions climatiques propres aux saisons. Cela inclut les mesures qui assurent la sécurité, le confort et l'accessibilité des infrastructures tout au long de l'année.

Services écologiques

Désignent les bénéfices que les écosystèmes naturels apportent aux êtres humains et à la société. Ces services incluent une large gamme de fonctions que la nature fournit gratuitement, comme la purification de l'air et de l'eau, la régulation du climat, la pollinisation des cultures, la gestion des eaux pluviales et la protection contre les catastrophes naturelles (ex. inondations, tempêtes).

Stationnements incitatifs

Désignent des aires de stationnement stratégiquement situées, souvent près des pôles de mobilité durable et des arrêts de transport en commun. Ces espaces visent à encourager l'intermodalité en réduisant l'usage de la voiture individuelle. Ils permettent aux usagers de stationner leur véhicule personnel et de poursuivre leur trajet en transport collectif, en covoiturage ou avec d'autres modes de transport durables.

Surfaces imperméables

Désignent une surface qui ne permet pas à l'eau de s'infiltrer dans le sol, comme le béton, l'asphalte ou le bitume, et qui contribue ainsi à l'accumulation des eaux de pluie, aux risques d'inondation et à la création d'îlots de chaleur.

Territoire d'intérêt écologique

Territoire présentant une valeur environnementale reconnue ou méritant d'être reconnue en raison de sa fragilité, de son unicité ou de sa représentativité (ex. écosystèmes forestiers exceptionnels, marais ou habitats de plantes menacées).

Transition écologique

Désigne l'ensemble des processus et des actions visant à transformer les modes de production, de consommation et d'aménagement pour réduire l'impact écologique des activités humaines. Elle implique la gestion durable des ressources naturelles, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la préservation de la biodiversité et l'adaptation aux changements climatiques, tout en intégrant des solutions technologiques, sociales et économiques.

Transport alternatif

Désigne toute solution de déplacement autre que l'automobile individuelle, incluant le transport collectif, le covoiturage, le transport actif et les services de mobilité partagée tels que l'autopartage et le vélopartage. Il vise à diversifier l'offre de mobilité, à réduire la congestion routière et à encourager des modes de transport plus durables.

Transport actif

Désigne l'ensemble des modes de déplacement utilisant l'activité physique humaine, tels que la marche, le vélo, la trottinette et le patin à roues alignées. Il contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'amélioration de la santé publique.

Transport collectif

Désigne un système de transport permettant de déplacer simultanément plusieurs passagers à l'aide de véhicules tels que des autobus, métros ou trains. Il vise à réduire l'usage de la voiture, à améliorer l'accessibilité et à favoriser un aménagement urbain durable.

Transport collectif structurant

Désigne un réseau de transport qui, grâce à son niveau de service élevé, influence l'organisation du territoire et soutient le développement urbain. Il favorise la densification des quartiers en offrant une alternative efficace et accessible à l'automobile. Ce type de transport collectif est conçu pour desservir les zones denses et relier les principaux pôles d'activités.

Typologie

Fait référence à la classification et à l'analyse des différents types de formes urbaines, de bâtiments ou de structures fonctionnelles qui composent un espace urbain. Par exemple, la typologie peut regrouper les bâtiments en fonction de leur usage (ex. résidentiel, commercial, industriel), de leur taille, de leur époque de construction ou de leur disposition dans le quartier (ex. immeuble multi-logement, maison jumelée, maison individuelle).



Références bibliographiques

1. [Ministère des affaires municipales et de l'habitation. Décret de population : Estimation de la population totale 2024 \(2024\).](#)
2. Statistique Canada. Recensement de la population, Sherbrooke (2021).
3. Service du développement économique de la Ville de Sherbrooke. Données économiques compilées par la Ville de Sherbrooke (2024).
4. [Fondation du CHUS. Rapport annuel 2023-2024 \(2024\).](#)
5. Université de Sherbrooke et Université Bishop's. Cumul du nombre d'étudiants de [l'Université de Sherbrooke](#) et de [l'Université Bishop's](#) (2023). Consulté le 16 septembre 2024.
6. [Université de Sherbrooke. Service des ressources humaines, Emplois \(2024\).](#) Consulté le 12 février 2025.
7. [Ville de Montréal. Nombre d'étudiants universitaires pour l'année 2022 \(2022\).](#) Consulté le 9 janvier 2025.
8. [Société canadienne d'hypothèques et de logement. Pénurie de logements au Canada : résoudre la crise de l'abordabilité \(2022\).](#)
9. [Vivre en Ville. Compacité et densité \(2013\).](#) Consulté le 10 octobre 2024.
10. [Smart Prosperity Institute. Suburban Sprawl: Exposing Hidden Costs, Identifying Innovations \(2013\).](#) Consulté le 15 octobre 2024.
11. [Vivre en Ville. Relever les défis de la densification grâce à la collaboration \(2020\).](#) Consulté le 10 octobre 2024.
12. [Ville de Sherbrooke. Résumé | Plan d'atténuation des changements climatiques \(2025\).](#)
13. [Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Estrie - Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke. Rapport de la directrice de santé publique 2023, Changements climatiques : Agissons pour des communautés en santé \(2023\).](#)
14. [Statistique Canada. L'Indice canadien de défavorisation multiple 2021, produit no 45-20-0001 au catalogue \(2023\).](#)
15. [Institut de la statistique du Québec. Perspectives démographiques du Québec et de ses régions, 2021-2071 \(2024\).](#)

