RÈGLEMENT NUMÉRO 1000

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ

VILLE DE SHERBROOKE

Version administrative à jour au 25-06-2026

Veuillez noter que la version du Règlement nº 1000 qui est disponible sur ce site est une version administrative.

La version officielle du Règlement nº 1000 et de ses règlements d'amendement est conservée au bureau du greffier.

En cas de contradiction entre la version administrative et la version officielle, la version officielle prévaut.

RÈGLEMENT NUMÉRO 1000

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ

GRILLE DES MODIFICATIONS

Règlement	Avis de motion	Adoption	Entrée en vigueur
1000	2014-09-15	2014-10-06	2014-11-28
1000-4	2016-06-20	2016-07-04	2016-08-22
1000-3-1	2016-11-21	2016-12-05	2017-01-30
1000-5	2017-02-20	2017-05-01	2017-06-26
1000-6	2017-06-12	2017-07-03	2017-08-31
1000-7	2018-02-05	2018-03-19	2018-05-11
1000-9	2018-04-16	2018-05-22	2018-07-24
1000-10	2018-09-04	2018-10-01	2018-12-11
1000-8	2018-06-18	2018-09-17	2019-12-19
1000-14	2018-10-01	2018-12-17	2019-02-06
1000-12	2019-01-21	2019-02-04	2019-04-10
1000-17	2020-03-02	2020-03-16	2020-05-14
1000-16	2020-05-19	2020-06-01	2020-08-14
1000-15	2020-06-15	2020-07-06	2020-09-14
1000-13	2021-05-17	2021-06-07	2021-07-12
1000-19	2022-11-01	2022-12-13	2023-02-20
1000-20	2023-05-09	2023-06-20	2023-08-28
1000-21	2023-05-09	2023-08-22	2023-09-28
1000-25	2024-11-05	2024-12-10	2025-03-04
1000-23	2024-11-05	2025-03-11	2025-05-05
1000-27	2025-04-22	2025-06-17	2025-08-07
1000-26	2025-05-06	2025-06-17	2025-08-21
1000-22-2	2025-08-19	2025-08-21	2025-09-25
1000-24	2025-08-19	2025-11-18	2025-12-11
1000-28	2025-08-19	2025-11-18	2025-12-11
1000-29	2026-04-21	2026-05-05	2026-06-25

Veuillez noter que dans un souci de compréhension du texte, la numérotation des notes de bas de pages ne reflètent pas le texte officiel des règlements d'amendement.

TABLE DES MATIÈRES

1	**PRÉSENTATION**	**1**
2	**PRÉMISSES DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT**	**2**
2.1	L'ÉNONCÉ DE VISION STRATÉGIQUE MUNICIPAL, LES OBJECTIFS GOUVERNEMENTAUX ET LE CONTENU DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ	2
2.2	CONTENUS OBLIGATOIRES SELON LA LOI SUR L'AMÉNAGEMENT ET L'URBANISME (L.R.Q., C. A-19.1)	4
3	**CONTEXTE DE PLANIFICATION**	**5**
3.1	LE TERRITOIRE	5
3.2	L'HISTOIRE DE SHERBROOKE EN BREF	9
3.2.1	Les origines et l'essor	9
3.2.2	Le statut de capitale régionale de l'Estrie	9
3.3	LE PROFIL DE LA POPULATION ET DU CADRE BÂTI	9
3.3.1	La population	9
3.3.2	Les groupes d'âges	10
3.3.3	Les ménages	11
3.3.4	Le niveau de scolarité atteint	11
3.3.5	Les emplois occupés	12
3.3.6	Les logements (Abrogé)	12
4	**VISION STRATÉGIQUE ET ENJEUX D'AMÉNAGEMENT**	**14**
4.1	LA PRÉSENTATION	14
4.2	L'AMÉNAGEMENT EN SUPPORT AU DEVENIR ÉCONOMIQUE	14
4.2.1	Développer l'économie du savoir et consolider la base économique	14
4.2.2	Faire de Sherbrooke une destination touristique recherchée	20
4.3	L'AMÉNAGEMENT EN SUPPORT AU DEVENIR CULTUREL	22
4.3.1	Accroître la vitalité et le rayonnement des arts et de la culture	22
4.4	L'AMÉNAGEMENT EN SUPPORT AU DEVENIR SOCIÉTAL	24
4.4.0.1	Favoriser la construction de logements répondant aux besoins des ménages	24.1
4.4.1	Offrir des milieux de vie de qualité	25
4.4.2	Optimiser l'occupation du territoire urbanisé	28
4.4.3	Valoriser le territoire rural et le territoire agricole	32
4.5	L'AMÉNAGEMENT EN SUPPORT AU DEVENIR ENVIRONNEMENTAL	35
4.5.1	Protéger et mettre en valeur l'environnement et conserver les milieux naturels d'intérêt	35
4.5.2	Privilégier les transports actifs et les transports collectifs	38
5	**STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT**	**42**
5.1	LES ORIENTATIONS ET LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE	42
5.1.1	Les orientations	42
5.1.2	Le concept d'organisation spatiale	44
5.2	LES GRANDES AFFECTATIONS	49
5.2.1	Les définitions des affectations	49
5.2.2	Les définitions des fonctions	50
5.2.3	La grille des grandes affectations et fonctions	53
5.2.4	Particularité de l'affectation commerciale et de service régionale	54
5.2.5	Particularité des affectations industrielle et industrielle de haute technologie, de recherche et de développement	54
5.3	LA GESTION DE L'URBANISATION	58
5.3.1	Les périmètres d'urbanisation	58

5.3.2 Les zones prioritaires de développement, les zones d'expansion urbaine et les zones d'expansion urbaine à long terme 58
5.3.3 Le centre-ville et le quartier central 61
5.3.4 Les territoires à transformer 63
5.3.5 Le développement des affectations industrielles 65
5.4 LA GESTION DU TERRITOIRE RURAL 66
5.5 LA GESTION DU TERRITOIRE AGRICOLE 69
5.6 LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT 71
5.6.1 Les lieux et territoires d'intérêt historique et patrimonial 71
5.6.2 Les milieux naturels d'intérêt pour la conservation 74
5.6.3 Les milieux humides 76
5.6.4 Les paysages d'intérêt 78
5.6.5 Les aires d'intérêt écologique protégées 78
5.7 LES CONTRAINTES PARTICULIÈRES À L'OCCUPATION DU SOL 78
5.7.1 Les zones de contraintes naturelles 78
5.7.2 Les zones exposées aux glissements de terrain 78
5.7.3 Les zones à risque d'inondation 79
5.7.4 Les zones de protection des rives 81
5.7.5 Les milieux humides (Abrogé) 81
5.7.6 Les contraintes anthropiques 83
5.7.7 L'éclairage 84
5.8 L'ORGANISATION DU TRANSPORT 87
5.8.1 Le plan de mobilité durable 87
5.8.2 Transport collectif et adapté 88
5.8.3 Transport actif et réseaux récréatifs 89
5.8.4 Les infrastructures routières 91
5.8.5 Les équipements et les infrastructures ferroviaires 94
5.8.6 Les équipements et les infrastructures aéroportuaires 94
5.9 LES ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT D'ÉNERGIE ET DE TÉLÉCOMMUNICATION 94
5.9.1 Les infrastructures et les équipements d'énergie électrique 94
5.9.2 Les infrastructures et les équipements de distribution de gaz 95
5.9.3 Les infrastructures et les équipements de télécommunications 95
5.10 LES ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES DE GESTION DE MATIÈRES RÉSIDUELLES 97
6 PROGRAMME DE MISE EN OEUVRE 98
6.1 LES MESURES DE MISE EN ŒUVRE 98
6.1.1 Les mesures relatives à la stratégie « Développer l'économie du savoir et consolider la base économique » 98
6.1.2 Les mesures relatives à la stratégie « Faire de Sherbrooke une destination touristique recherchée » 99
6.1.3 Les mesures relatives à la stratégie « Accroître la vitalité et le rayonnement des arts et de la culture » 100
6.1.4 Les mesures relatives à la stratégie « Offrir des milieux de vie de qualité » 100
6.1.5 Les mesures relatives à la stratégie « Optimiser l'occupation du territoire urbanisé » 101
6.1.6 Les mesures relatives à la stratégie « Valoriser le territoire rural et le territoire agricole » 102
6.1.7 Les mesures relatives à la stratégie « Protéger et mettre en valeur l'environnement et conserver les milieux naturels d'intérêt » 103
6.1.8 Les mesures relatives à la stratégie « Privilégier les transports actifs et les transports collectifs » 103

6.2	LES CIBLES ET LES INDICATEURS	104
7	**CADRE RÉGLEMENTAIRE**	**105**
7.1	INTRODUCTION	105
7.2	LES DISPOSITIONS INTERPRÉTATIVES	105.1
7.2.1	Interprétation des limites des aires d'affectation	105.1
7.2.2	Terminologie	105.1
7.3	DISPOSITIONS RELATIVES AUX CONDITIONS D'ÉMISSION DES PERMIS DE CONSTRUCTION	113
7.4	DISPOSITIONS RELATIVES AU LOTISSEMENT	114
7.4.1	Superficies et dimensions minimales des lots	114
7.4.2	Superficies et dimensions minimales d'un lot situé à l'intérieur d'un corridor riverain	115
7.4.3	Dispositions applicables à l'affectation rurale forestière	115
7.4.4	Dispositions applicables à l'affectation urbaine	115
7.4.5	Distance entre une rue située à l'intérieur d'un corridor riverain et un cours d'eau	115
7.4.6	Dispositions spécifiques	116
7.4.7	Dispositions non applicables	116
7.4.8	Dispositions relatives aux droits acquis	116
7.5	DISPOSITIONS RELATIVES À LA PROTECTION DES RIVES, DU LITTORAL ET DES PLAINES INONDABLES	116
7.5.1	Les rives et le littoral	116
7.5.2	La plaine inondable et les zones inondables par embâcles	119
7.5.3	Les mesures de protection particulières dans le cadre d'un plan de gestion	122
7.5.4	Le certificat d'autorisation	125
7.6	DISPOSITIONS RELATIVES AUX ZONES EXPOSÉES AUX GLISSEMENTS DE TERRAIN	125
7.6.1	Dispositions générales	125
7.6.2	Dispositions relatives aux interventions dans une zone exposée aux glissements de terrain	125
7.6.3	Dispositions relatives à la production d'une expertise géotechnique	127
7.7	DISPOSITIONS RELATIVES AUX INSTALLATIONS D'ÉLEVAGE	130
7.7.1	Dispositions générales	130
7.7.2	Dispositions relatives à la cohabitation des usages agricoles et non agricoles	130
7.7.3	Distances relatives aux élevages porcins	136
7.8	LES DISPOSITIONS RELATIVES AUX ÉLÉMENTS DE CONTRAINTES ANTHROPIQUES	139
7.8.1	Dispositions applicables aux lieux de transfert, de recyclage, de traitement et d'élimination de déchets dangereux	139
7.8.2	Dispositions applicables aux stations d'épuration des eaux usées	139
7.8.3	Dispositions applicables aux sites de gestion des matières résiduelles	139
7.8.4	Dispositions applicables aux sites de dépôt à neige	139
7.8.5	Dispositions applicables à une cour de triage	139
7.8.6	Dispositions applicables aux cimetières d'automobiles	139
7.8.7	Dispositions applicables aux pistes de course motorisée	140
7.8.8	Dispositions applicables aux terrains contaminés	140
7.8.9	Dispositions applicables aux anciens dépotoirs, aux lieux d'enfouissement sanitaire (LES) et aux sites de dépôt de matériaux secs (DMS)	140
7.8.10	Dispositions applicables aux carrières et sablières	140
7.8.10.1	Dispositions applicables à l'implantation de certains usages à proximité des sites miniers	140
7.8.11	Dispositions applicables aux mines désaffectées	140
7.8.12	Dispositions applicables aux postes de transformation électrique	141

7.8.13	Dispositions applicables aux secteurs de niveau sonore élevé	141
7.8.14	Dispositions applicables au prélèvement d'eau souterraine	141
7.8.15	Dispositions applicables aux papetières	141
7.9	DISPOSITIONS APPLICABLES AUX SITES ET TERRITOIRES D'INTÉRÊT	141.1
7.9.1	Dispositions applicables aux sites et territoires d'intérêt historique et patrimonial ainsi qu'aux sites archéologiques	141.1
7.9.2	Dispositions applicables à la protection des habitats fauniques, des écosystèmes forestiers exceptionnels et des aires d'intérêt écologiques protégées	142
7.9.3	Dispositions applicables aux milieux naturels d'intérêt sélectionnés	142
7.10	DISPOSITIONS APPLICABLES AUX MILIEUX HUMIDES D'INTÉRÊT SÉLECTIONNÉS ET AIRES D'INFLUENCE	143
7.10.1	Dispositions générales relatives aux milieux humides d'intérêt sélectionnés et aires d'influence	143
7.10.2	Dispositions applicables dans un milieu humide d'intérêt sélectionné	143
7.10.3	Dispositions applicables à une aire d'influence	144
7.10.4	Nouveau bâtiment et agrandissement d'un bâtiment existant dans un milieu humide d'intérêt sélectionné	144.1
7.10.5	Nouveau bâtiment et agrandissement d'un bâtiment existant dans un milieu humide d'intérêt sélectionné pour de la conservation partielle	144.1
7.11	DISPOSITIONS RELATIVES À LA PROTECTION ET LA MISE EN VALEUR DE LA FORÊT	144.2
7.11.1	Dispositions générales relatives à l'abattage d'arbres	144.2
7.11.2	Dispositions applicables à l'abattage d'arbres à l'intérieur des périmètres d'urbanisation	144.2
7.11.3	Dispositions applicables aux activités d'aménagement forestier	144.3
7.12	DISPOSITIONS APPLICABLES A LA PROTECTION DU CIEL NOCTURNE	144.5
7.13	DISPOSITIONS APPLICABLES AUX MAISONS MOBILES ET AUX ROULOTTES	145
7.14	DISPOSITIONS APPLICABLES AU LOGEMENT ÉTUDIANT (ABROGÉ)	145
7.15	DISPOSITONS APPLICABLES AUX ENSEIGNES ET À L'AFFICHAGE	145
7.16	DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ANTENNES DE TÉLÉCOMMUNICATION	145
7.17	DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ÉOLIENNES	145
7.18	DISPOSITIONS APPLICABLES AUX CORRIDORS ROUTIERS	145
7.19	DISPOSITIONS RELATIVES AU RÉSEAU ÉLECTRIQUE	145
8	**ANNEXES**	**146**

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1	*MRC de l'Estrie*	*1*
FIGURE 2	*Positionnement géographique de Sherbrooke*	*5*
FIGURE 3	*Sherbrooke et ses arrondissements*	*6*
FIGURE 4	*Pôles économiques de Sherbrooke*	*17*
FIGURE 5	*Structure commerciale proposée par Commerce Sherbrooke*	*18*
FIGURE 6.1	*Mise en chantier, 2002-2024*	*24.3*
FIGURE 6.2	*Évolution des mises en chantier selon le type de logements, 2002-2024*	*24.3*
FIGURE 6.3	*Taux d'inoccupation des logements locatifs, 2014-2024*	*24.4*
FIGURE 6.4	*Prix moyen des ventes de maisons individuelles et maisons jumelées neuves, 2014-2024*	*24.5*
FIGURE 6.6	*Nombre de logements sociaux, communautaires et abordables, 2006-2023*	*24.6*
FIGURE 6	*Milieux de vie*	*26*
FIGURE 7	*Bassins d'assainissement*	*31*
FIGURE 8	*Répartition de la superficie en culture en 2007 (3 060 hectares)*	*33*
FIGURE 9	*Répartition des 60 entreprises agricoles selon la principale source de revenus en 2007*	*33*
FIGURE 10	*Potentiel de développement des territoires rural et agricole*	*34*
FIGURE 11	*Transport actif et collectif – Éléments structurants*	*40*
FIGURE 12	*Paramètres utilisés pour le calcul des bandes de protection au sommet et à la base du talus*	*79*

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1	*Concordance entre les stratégies inscrites à l'Énoncé de vision et les vocations du schéma*	*3*
TABLEAU 2	*Les milieux urbains, ruraux et agricoles*	*7*
TABLEAU 3	*Projections démographiques pour Sherbrooke*	*10*
TABLEAU 4	*Répartition de la population selon le groupe d'âge*	*10*
TABLEAU 5	*Perspectives de la population selon le poids démographique des groupes d'âge de la ville de Sherbrooke*	*11*
TABLEAU 6	*Taille des ménages, 2021*	*11*
TABLEAU 7	*Répartition de la population selon le plus haut niveau de scolarité*	*12*
TABLEAU 8	*Répartition de la population selon les secteurs d'activité d'emploi*	*12*
TABLEAU 9	*Investissements annuels (millions $), sur le territoire de la ville de Sherbrooke, 2007-2012*	*16*
TABLEAU 8.1	*Composition des ménages, 2021*	*24.1*
TABLEAU 8.2	*Mode d'occupation des ménages, 2021*	*24.1*
TABLEAU 8.3	*Âge du principal soutien du ménage, 2021*	*24.1*
TABLEAU 8.4	*Ménages ayant des besoins impériaux en matière de logement, 2021*	*24.2*
TABLEAU 8.5	*Types de construction résidentielle, 2024*	*24.2*
TABLEAU 8.6	*Types de construction, 2021*	*24.2*
TABLEAU 8.7	*Taille des logements, 2021*	*24.3*
TABLEAU 8.8	*Prix moyen des loyers, 2024*	*24.4*
TABLEAU 8.9	*Valeur (estimée par le propriétaire) du logement selon le type de construction résidentielle, 2021*	*24.5*
TABLEAU 8.10	*Répartition des logements, périmètres d'urbanisation, 2024*	*24.6*
TABLEAU 8.11	*Cibles de construction de logements sur un horizon temporel de 4, 8 et 12 ans*	*24.8*
TABLEAU 10	*Estimation des besoins en espaces résidentiels, 2012-2027 (Abrogé par l'art. 4 de 1000-27)*	
TABLEAU 10.1	*Superficies des milieux naturels pour la conservation*	*36*
TABLEAU 11	*Les stratégies et les orientations*	*42*
TABLEAU 12	*Identification des affectations du territoire et des affectations du sol*	*49*
TABLEAU 13	*Structure commerciale proposée*	*54*

TABLEAU 14	*La grille des grandes affectations et fonctions*	*55*
TABLEAU 15	*Superficies allouées aux zones prioritaires de développement, aux zones d'expansion urbaine et aux zones d'expansion urbaine à long terme*	*58*
TABLEAU 16	*Territoires à transformer sur le territoire de la ville de Sherbrooke*	*63*
TABLEAU 17	*Projets approuvés à l'extérieur des périmètres d'urbanisation*	*67*
TABLEAU 18	*Patrimoine protégé et valorisé et Immeubles patrimoniaux assujettis à la Loi sur le patrimoine culturel du Québec*	*71*
TABLEAU 19	*Lieux historiques nationaux du Canada situés sur le territoire de la ville de Sherbrooke*	*72*
TABLEAU 19.1	*Superficies des milieux naturels d'intérêt sélectionnés*	*74*
TABLEAU 20	*Charte des niveaux d'eau du barrage Rock Forest (en aval du lac Magog)*	*80*
TABLEAU 21	*Éléments de contraintes anthropiques*	*84*
TABLEAU 22	*Les cibles et les indicateurs*	*104*
TABLEAU 23	*Les superficies et les dimensions minimales des lots*	*114*
TABLEAU 24	*Les superficies et dimensions minimales d'un lot situé à l'intérieur d'un corridor riverain*	*115*
TABLEAU 25	*Le cadre pour les interventions dans les zones exposées aux glissements de terrain*	*125*
TABLEAU 26	*Cadre normatif d'une expertise géotechnique*	*128*
TABLEAU 27	*Nombre d'unités animales (paramètre A) (1)*	*131*
TABLEAU 28	*Distance de base (paramètre B) (1)*	*132*
TABLEAU 29	*Charge d'odeur par animal (paramètre C) (1)*	*133*
TABLEAU 30	*Type de fumier (paramètre D)*	*133*
TABLEAU 31	*Type de projet (paramètre E)*	*134*
TABLEAU 32	*Facteur d'atténuation (paramètre F)*	*134*
TABLEAU 33	*Facteur d'usage (paramètre G) (1)*	*135*
TABLEAU 34	*Distances séparatrices relatives à l'épandage des engrais de ferme*	*135*

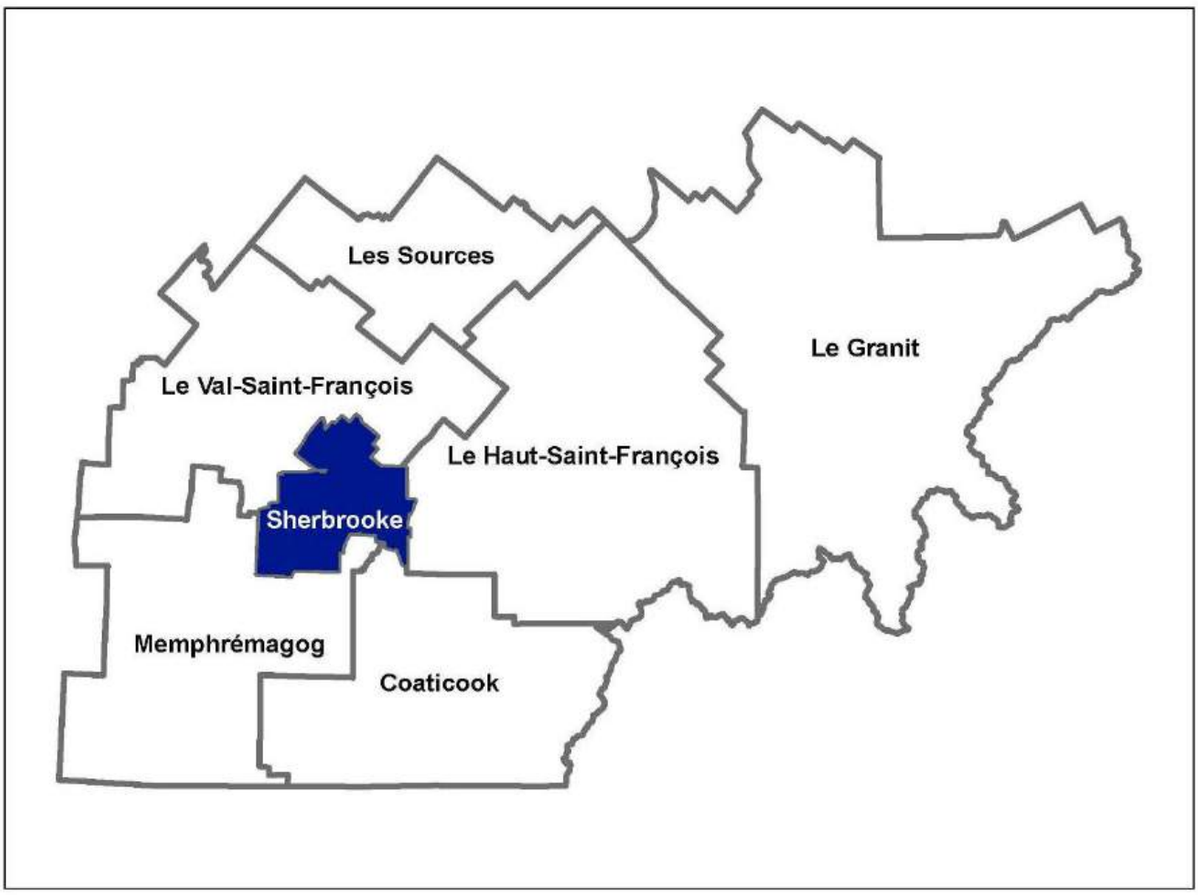
LISTE DES PLANS[1]

PLAN 1	*Territoire de la ville de Sherbrooke*	*8*
PLAN 1.1	*Milieux humides et hydriques d'intérêt pour la conservation*	*37.2*
PLAN 1.2	*Milieux boisés d'intérêt pour la conservation*	*37.3*
PLAN 2	*Concept d'organisation spatiale*	*48*
PLAN 3	*Affectations du territoire*	*56*
PLAN 4	*Affectations du sol*	*57*
PLAN 4.1	*Secteurs visés par le principe de développement de l'espace de réserve du plateau Saint-Joseph*	*57.1*
PLAN 5	*Périmètres d'urbanisation et zones de développement résidentiel*	*60*
PLAN 6	*Quartier central*	*62*
PLAN 7	*Territoires à transformer*	*64*
PLAN 8	*Projets approuvés à l'extérieur des périmètres d'urbanisation*	*68*
PLAN 9	*Demandes d'exclusion*	*70*
PLAN 10	*Lieux et territoires d'intérêt historique et patrimonial*	*73*
PLAN 11	*Milieux naturels d'intérêt sélectionnés*	*75*
PLAN 12	*Milieux humides potentiels*	*77*
PLAN 12.1	*Aires d'intérêt écologique protégées*	*77.1*
PLAN 13	*Contraintes naturelles*	*82*
PLAN 13.1	*Dérogation à l'interdiction de construire en zone inondable 0-20 ans des rivières Magog et Saint-François pour le projet de revitalisation du secteur des Grandes-Fourches Nord.*	*82.1*
PLAN 14	*Contraintes anthropiques*	*86*

[1] Les plans sont disponibles, en version papier, en format de 90,5 cm x 124,5 cm (36 po x 49 po)

PLAN 14.1 *Territoires incompatibles avec l'activité minière* *86.1*
PLAN 15 *Réseaux récréatifs* *90*
PLAN 16 *Classification des routes* *92*
PLAN 17 *Projets routiers* *93*
PLAN 18 *Équipements et infrastructures de transport d'énergie et de télécommunication* *96*
PLAN 19 *Élevage porcin* *138*

FIGURE 1
MRC de l'Estrie



1
PRÉSENTATION

En accord avec les obliga*tions prévues à la* Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*,* la Ville de Sherbrooke procède à la révision du schéma d'aménagement et de développement du territoire. Le schéma d'aménagement représente le premier outil de planification du territoire sur lequel s'appuiera par la suite la réglementation d'urbanisme.

Rappelons que la MRC de Sherbrooke a adopté un premier schéma d'aménagement en 1987. Bien qu'elle ait amorcé la révision de ce document en 1994, l'exercice a été mis en attente suite à la réorganisation municipale de la région. Le schéma d'aménagement de la MRC du Val Saint-François a été adopté en 1987 et s'en est suivi un nouveau découpage de la ville de Sherbrooke en 2002, attribuant à cette dernière les pouvoirs d'une MRC en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

En 2010, la Ville de Sherbrooke a relancé le processus en vue d'adopter un nouveau schéma d'aménagement et de développement. Elle a alors adopté un programme de travail s'appuyant sur l'élaboration du portrait du territoire et d'un cadre d'analyse préparant à la découverte d'enjeux de développement, ainsi que sur l'établissement des stratégies d'aménagement et de développement. L'Énoncé de vision stratégique adopté en janvier 2012 constitue le fer de lance du schéma d'aménagement et de développement, lequel vise à traduire cette vision sur l'occupation et l'organisation de son territoire.

À l'instar des villes de Mirabel et de Laval et étant ville agissant à titre de MRC, la Ville de Sherbrooke a choisi de jumeler deux outils de planification de son territoire que sont le schéma d'aménagement et le plan d'urbanisme. Cette option permet d'avoir une compréhension plus complète des enjeux et de l'organisation du territoire pour les quinze prochaines années.

Cet exercice de planification du territoire de la ville de Sherbrooke est empreint des préoccupations de développement durable que la collectivité sherbrookoise sera appelée à privilégier pour le futur et pour le bien des générations à venir. Bien qu'il s'agisse d'un cadre général, son contenu a la prétention de proposer une vision d'avenir suffisamment claire et inspirante, sur laquelle il sera possible d'élaborer une réglementation d'urbanisme contemporaine, simplifiée et efficace.

2
PRÉMISSES DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

2.1
L'ÉNONCÉ DE VISION STRATÉGIQUE MUNICIPAL, LES OBJECTIFS GOUVERNEMENTAUX ET LE CONTENU DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ

L'Énoncé de vision stratégique du développement culturel, économique, environnemental et social du territoire de la ville de Sherbrooke, adopté en janvier 2012, se lit ainsi :

> Sherbrooke, ville universitaire, à échelle humaine, respectueuse de l'environnement dont le dynamisme économique est un modèle de référence au point de vue international.

Les ambitions poursuivies par cet Énoncé de vision s'expriment comme suit :

> « En 2026, Sherbrooke sera d'abord connue et reconnue comme ville universitaire. Le rayonnement international de son Pôle universitaire contribuera à renforcer son économie et attirera étudiants, professeurs et chercheurs.
>
> Ces Sherbrookois et visiteurs que la Ville saura accueillir apprécieront tout particulièrement son ambiance paisible et décontractée, ses services et ses offres culturelle et sportive, son centre-ville dynamique, son patrimoine, son paysage urbain à échelle humaine et ses nombreux espaces de détente en nature.
>
> En tant que capitale régionale d'envergure bien intégrée dans sa région, elle sera alors devenue un modèle de référence du point de vue international. Elle fondera son développement sur une économie du savoir dynamique, sur une base industrielle diversifiée à forte valeur ajoutée ainsi que sur la volonté de faire de la ville une destination touristique.
>
> Sherbrooke sera aussi devenue une « ville verte », car elle aura résolument opté pour un développement durable, réfléchi et mesuré, intégrant la protection de l'environnement et la mise en valeur des milieux naturels, dans un contexte de changements climatiques. Elle aura optimisé l'occupation du territoire urbain et mis en valeur ses territoires rural et agricole.
>
> Ces traits de personnalité, Sherbrooke aura réussi à les affirmer, car elle aura su être une ville à échelle humaine ouverte à l'innovation sociale. »

Cet Énoncé de vision donne lieu à huit stratégies balisant les contenus du schéma :

- « Développer l'économie du savoir et consolider la base économique;
- Offrir des milieux de vie de qualité;
- Protéger et mettre en valeur l'environnement et les milieux naturels;
- Optimiser l'occupation du territoire urbanisé;
- Privilégier les transports actifs et les transports collectifs;
- Valoriser le territoire rural et le territoire agricole;
- Accroître la vitalité et le rayonnement des arts et de la culture;
- Faire de Sherbrooke une destination touristique recherchée. »

Une dernière stratégie, « Favoriser l'innovation sociale, la participation citoyenne et la vie communautaire », balise quant à elle la mobilisation de la communauté à l'égard de la mise en œuvre de l'Énoncé de vision.

En juin 2023, la Ville de Sherbrooke a adopté un plan de conservation des milieux naturels intitulé « Plan nature ». Ce plan identifie les milieux naturels qui sont d'intérêt pour la conservation et fixe des objectifs de conservation. Afin de s'harmoniser au contenu du Plan nature, la 3e stratégie issue de l'Énoncé de vision est modifiée pour la suivante : « Protéger et mettre en valeur l'environnement et conserver les milieux naturels d'intérêt ».

Le tableau 1 démontre la concordance entre les stratégies inscrites à l'Énoncé de vision et les vocations du schéma. On y constate ainsi que l'Énoncé de vision, de même que les stratégies qui en découlent sont de nature à orienter l'avenir de Sherbrooke dans le sens de l'ensemble des vocations attribuées au schéma, en respect des piliers du développement durable.

TABLEAU 1

Concordance entre les stratégies inscrites à l'Énoncé de vision et les vocations du schéma

PILIERS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE		ÉCONOMIE		CULTURE	SOCIÉTÉ			ENVIRONNEMENT	
Stratégies		Développer l'économie du savoir et consolider la base économique	Faire de Sherbrooke une destination touristique recherchée	Accroître la vitalité et le rayonnement des arts et de la culture	Offrir des milieux de vie de qualité	Optimiser l'occupation du territoire urbanisé	Valoriser le territoire rural et le territoire agricole	Protéger et mettre en valeur l'environnement et conserver les milieux naturels d'intérêt	Privilégier les transports actifs et les transports collectifs
Vocations du schéma	Assurer des opportunités adéquates de développement économique afin d'améliorer la qualité de vie et d'accroître la prospérité	X	X	X	X		X	X	
	Contribuer aux efforts en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'efficacité énergétique				X	X		X	X
	Assurer une répartition optimale des espaces urbains et de ceux à urbaniser				X	X	X	X	X
	Soutenir des modes d'urbanisation qui contribuent à modifier les habitudes de déplacement de même qu'à assurer l'efficacité des systèmes de transport	X			X	X			X
	Assurer la protection, la mise en valeur et la pérennité du territoire et des activités agricoles et l'utilisation prioritaire de ce territoire à des fins agricoles	X			X	X	X	X	
	Prévenir et diminuer les dangers, les risques ou les nuisances susceptibles d'affecter la santé et la sécurité				X	X			
	Contribuer à la conservation, à la protection et à la mise en valeur du patrimoine naturel, des sites et des immeubles historiques et patrimoniaux et des paysages		X	X	X		X	X	
	Contribuer à la protection et à la mise en valeur des ressources naturelles telles que l'eau et la forêt et favoriser le maintien de la biodiversité				X	X	X	X	

(Modifié par les art. 1 et 2 de 1000-22-2)

2.2
CONTENUS OBLIGATOIRES SELON LA LOI SUR L'AMÉNAGEMENT ET L'URBANISME (L.R.Q., C. A-19.1)

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme en vigueur dicte les contenus obligatoires du schéma. Il s'agit de :

- « 1° déterminer les grandes orientations de l'aménagement du territoire;
- 2° déterminer les grandes affectations du territoire pour les différentes parties de celui-ci;
- 2.1° sans restreindre la généralité des paragraphes 1° et 2°, ni limiter l'application des autres éléments du schéma, à l'égard de l'ensemble du territoire de la municipalité régionale de comté, déterminer les orientations d'aménagement et les affectations du sol que la municipalité régionale de comté estime appropriées pour assurer, dans la zone agricole faisant partie de son territoire, la compatibilité des normes d'aménagement et d'urbanisme avec l'objectif de favoriser l'utilisation prioritaire du sol à des fins d'activités agricoles et, dans ce cadre, la coexistence harmonieuse des utilisations agricoles et non agricoles;
- 3° déterminer tout périmètre d'urbanisation;
- 4° déterminer toute zone où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique, telle une zone d'inondation, d'érosion, de glissement de terrain ou d'autre cataclysme, ou pour des raisons de protection environnementale des rives, du littoral et des plaines inondables;
- 5° déterminer les voies de circulation dont la présence, actuelle ou projetée, dans un lieu fait en sorte que l'occupation du sol à proximité de ce lieu est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général;
- 6° déterminer toute partie du territoire présentant pour la municipalité régionale de comté un intérêt d'ordre historique, culturel, esthétique ou écologique;
- 7° décrire et planifier l'organisation du transport terrestre et, à cette fin :

  a) indiquer la nature des infrastructures et des équipements de transport terrestre importants qui existent, ainsi que l'endroit où ils sont situés;

  b) compte tenu du caractère adéquat ou non des infrastructures et des équipements visés au sous-paragraphe a, de la demande prévisible en matière de transport et de la part anticipée du transport devant être assurée par les divers modes, indiquer les principales améliorations devant être apportées aux infrastructures et aux équipements visés au sous-paragraphe a et indiquer la nature des nouvelles infrastructures ou des nouveaux équipements de transport terrestre importants dont la mise en place est projetée, ainsi que l'endroit approximatif où ils seront situés;
- 8° a) indiquer la nature des infrastructures et des équipements importants qui existent, autres que ceux visés au paragraphe 7°, ainsi que l'endroit où ils sont situés;
- b) indiquer la nature des nouvelles infrastructures ou des nouveaux équipements importants, autres que ceux visés au paragraphe 7°, dont la mise en place est projetée, ainsi que l'endroit approximatif où ils seront situés ».

Le lecteur trouvera donc en ces pages un schéma aux contenus conformes à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1). Le schéma est largement structuré autour des stratégies et autres contenus de l'Énoncé de vision, son contenu se décrivant ainsi :

- Le chapitre 3, **Contexte de planification**, offre une présentation à grands traits du territoire de la ville de Sherbrooke, de son histoire, de sa population et du cadre bâti;
- Le chapitre 4, **Vision stratégique et enjeux d'aménagement**, présente un portrait de situation propre à chacune des huit stratégies de l'Énoncé de vision et en tire les enjeux d'aménagement auxquels s'intéressent de façon plus particulière les stratégies d'aménagement et de développement inscrites au schéma;
- Le chapitre 5, **Stratégies d'aménagement et de développement**, présente les orientations d'aménagement retenues, le concept d'organisation spatiale qui en découlent, de même que les grands éléments de contenu balisant le contenu normatif du schéma;
- Le chapitre 6, **Programme de mise en œuvre**, expose la gamme des mesures supportant les orientations retenues, de même que les cibles et indicateurs conçus pour mesurer les progrès de la mise en œuvre;
- Le chapitre 7, **Cadre réglementaire**, présente un ensemble de dispositions normatives qui doivent être intégrées à la réglementation d'urbanisme.



3
CONTEXTE DE PLANIFICATION

3.1
LE TERRITOIRE

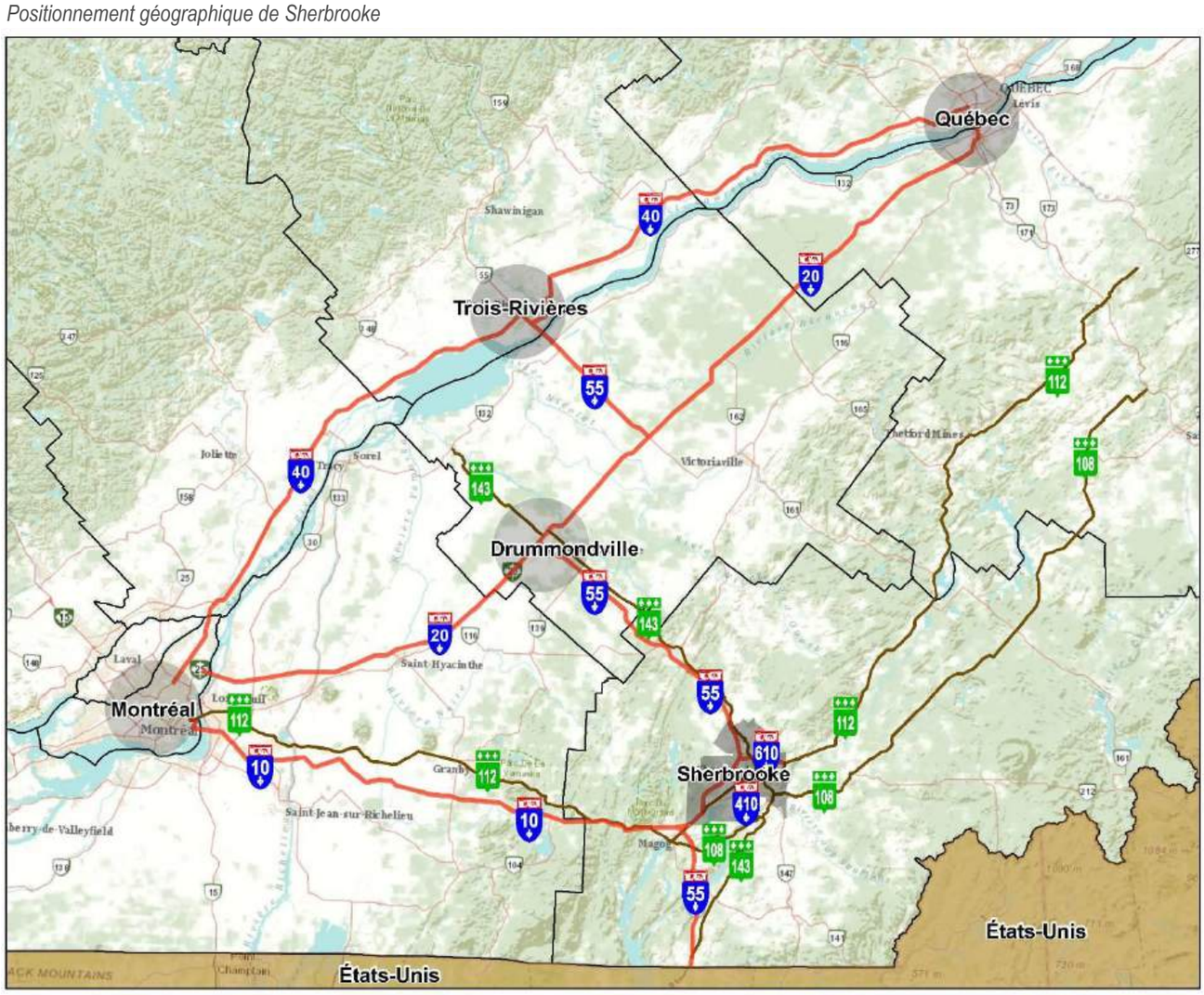
D'une superficie de 366 km^2, le territoire de la ville de Sherbrooke occupe une position stratégique au cœur de l'Estrie, à trente minutes de la frontière des États-Unis et au centre du triangle stratégique formé par Montréal, Québec et la Nouvelle-Angleterre. De façon plus spécifique, le territoire sherbrookois est limitrophe :

- Au nord, à la MRC du Val-Saint-François;
- Au sud, aux MRC de Memphrémagog et de Coaticook;
- À l'est, à la MRC du Haut-Saint-François;
- À l'ouest, aux MRC de Memphrémagog et du Val-Saint-François.

Constituée le 1er janvier 2002, la ville de Sherbrooke est issue du regroupement, en tout ou en partie, de neuf municipalités, soit Ascot, Bromptonville (partie), Deauville, Fleurimont, Lennoxville, Rock Forest, Saint-Élie-d'Orford (partie), Sherbrooke et Stoke (partie).

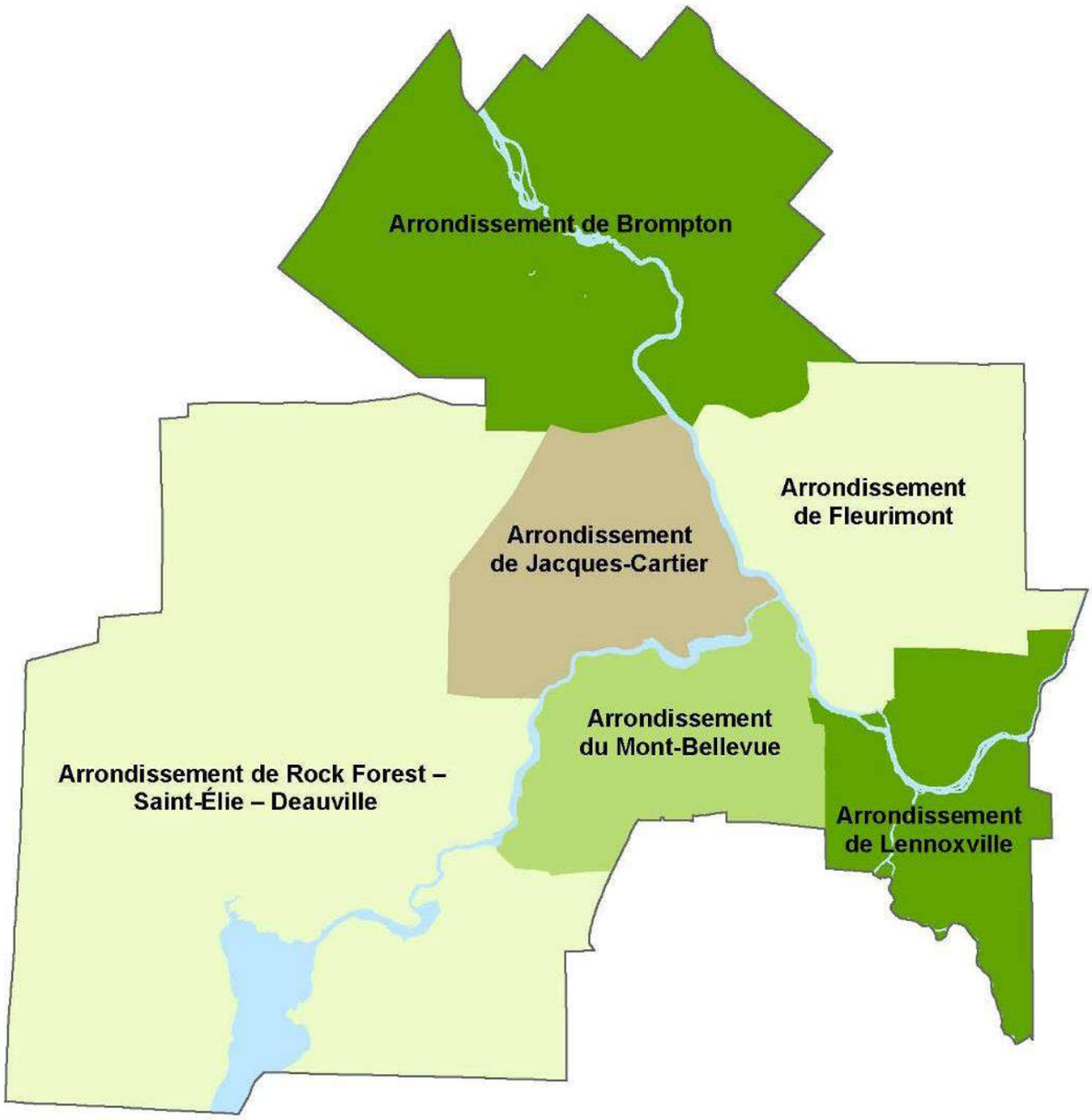
Tel qu'illustré à la figure 2, les autoroutes 10, 55, 410 et 610 et les routes 112 et 143 forment les axes structurants de la ville. L'autoroute 10-55 place Sherbrooke sur l'axe Montréal - États-Unis. L'autoroute 55 relie Sherbrooke au centre et à l'est du Québec. Les routes 112 et 143 relient les quatre coins de la région, respectivement dans l'axe est-ouest et nord-sud. Enfin, à ce réseau, s'ajoutent les routes 108, 216, 220 et 222.

FIGURE 2
Positionnement géographique de Sherbrooke



Tel qu'illustré à la figure 3, la ville de Sherbrooke est divisée en six arrondissements : de Brompton, de Fleurimont, de Lennoxville, du Mont-Bellevue, de Rock Forest–Saint-Élie–Deauville et de Jacques-Cartier. Ce territoire correspond à peu de choses près à celui de l'ancienne MRC de la Région sherbrookoise, en y ajoutant l'ancienne municipalité de Bromptonville et une partie de la municipalité de Stoke.

FIGURE 3
Sherbrooke et ses arrondissements



Faisant partie de la chaîne des Appalaches, le territoire sherbrookois comporte un relief vallonné dont le plus haut sommet se trouve dans la partie sud-est de l'ancienne municipalité de Rock Forest, à 401 mètres d'altitude. Les rivières Saint-François, Magog, Massawippi et aux Saumons le traversent. Les premières rivières, les deux plus importantes, forment des vallées qui se rejoignent au centre-ville.

Le réseau hydrographique structurant pour le territoire de la ville de Sherbrooke est complété par le lac Magog et par le lac des Nations, ce dernier étant en fait un élargissement de la rivière Magog.

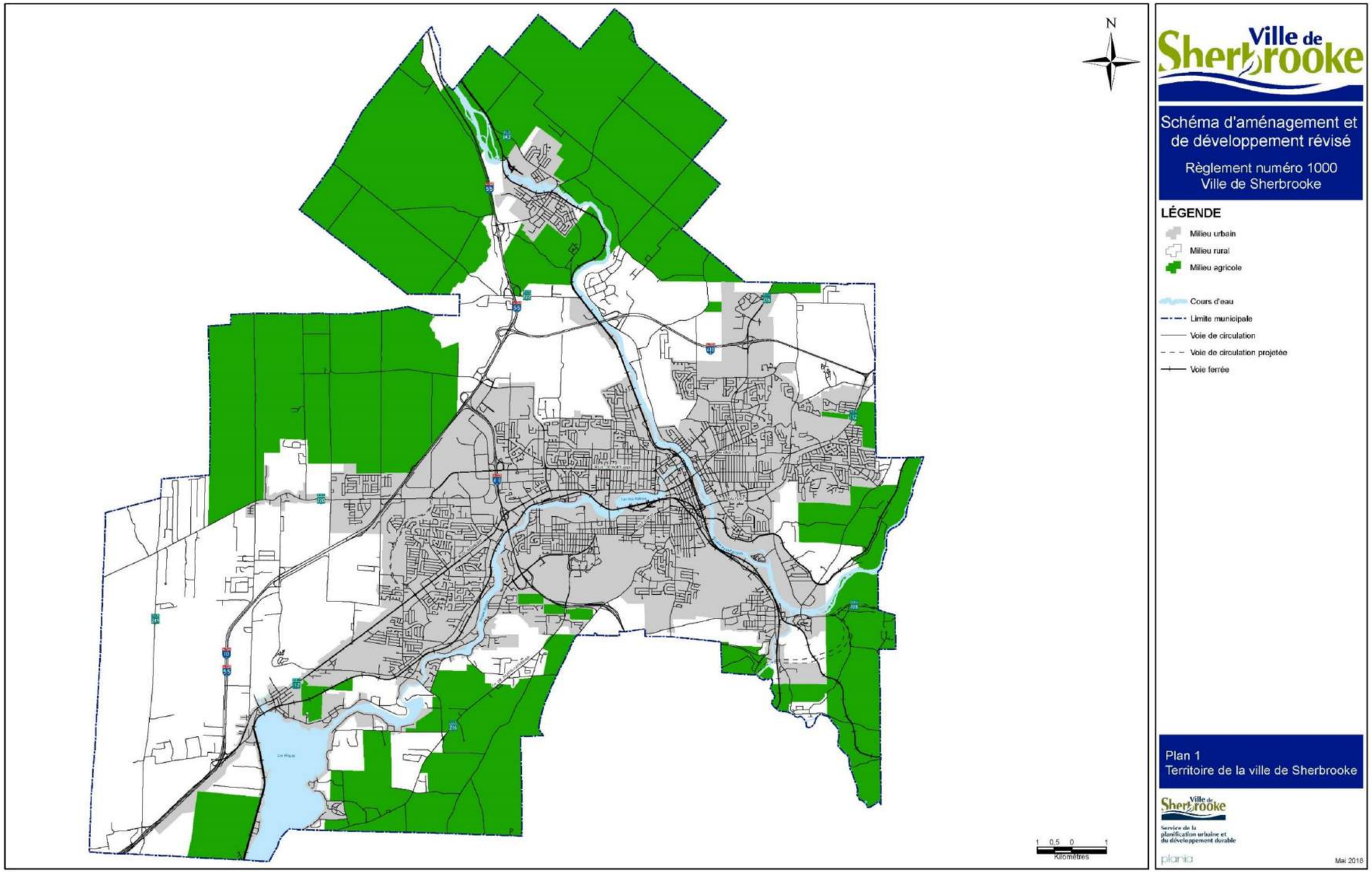
En outre, tel que présenté au plan suivant, trois types de milieux composent le territoire :

- Le milieu urbain, situé à l'intérieur de trois périmètres d'urbanisation (secteur de Brompton, secteur de la rue Claude-Greffard et secteur central), représente 31,3 % du territoire municipal;
- Le milieu rural, situé à l'extérieur des périmètres d'urbanisation et de la zone agricole permanente couvre 31,8 % du territoire;
- Le milieu agricole, situé à l'intérieur de la zone agricole permanente représente 37 % du territoire.

TABLEAU 2
Les milieux urbains, ruraux et agricoles

	SUPERFICIE APPROXIMATIVE (KM^2)	% DU TERRITOIRE MUNICIPAL
Milieu urbain	114,5	31,3
Secteur de Brompton	4,2	1,1
Secteur de la rue Claude-Greffard	0,8	0,2
Secteur central	109,5	29,9
Milieu rural	116,3	31,8
Milieu agricole	135,4	37,0
Territoire municipal	366	100

PLAN 1
Territoire de la ville de Sherbrooke



Ville de Sherbrooke

Schéma d'aménagement et de développement révisé

Règlement numéro 1000
Ville de Sherbrooke

LÉGENDE

- Milieu urbain
- Milieu rural
- Milieu agricole
- Cours d'eau
- Limite municipale
- Voie de circulation
- Voie de circulation projetée
- Voie ferrée

Plan 1
Territoire de la ville de Sherbrooke

Service de la planification urbaine et du développement durable

plania

Mai 2018

(modifié par l'art. 2 de 1000-3-1 / modifié par l'art. 1 de 1000-8)

3.2
L'HISTOIRE DE SHERBROOKE EN BREF

3.2.1
Les origines et l'essor

La création de la ville de Sherbrooke est liée à la guerre de sept ans (1756-1763) et à la Révolution américaine (1775-1783), à l'issue desquelles de nombreux Loyalistes s'installent au Canada. À cette époque, l'Estrie est une terre d'accueil pour plusieurs d'entre eux, dont le site de la future ville de Sherbrooke. Bien que fondée en 1802, ce n'est qu'au milieu des années 1850, grâce à l'arrivée du train, que le développement de Sherbrooke démarre réellement. À partir de cette période, en raison de son important potentiel hydraulique, Sherbrooke devient une ville manufacturière d'importance.

3.2.2
Le statut de capitale régionale de l'Estrie

Se classant 6e ville du Québec par sa population (après Montréal, Québec, Laval, Gatineau et Longueuil), la ville de Sherbrooke est aujourd'hui un pôle d'importance en divers domaines : les services administratifs, publics et de santé, l'éducation postsecondaire, l'offre commerciale et industrielle, la culture et le récréotourisme. En fait, à Sherbrooke, on assiste à l'essor du secteur tertiaire, de même qu'au développement de l'économie du savoir.

La présence des universités de Sherbrooke et Bishop's, des établissements d'études collégiales du Cégep de Sherbrooke, du Collège Champlain et du Séminaire de Sherbrooke, du Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke, de l'Institut universitaire de gériatrie et de nombreux services publics et parapublics confère à la ville de Sherbrooke le statut de capitale régionale de l'Estrie.

De plus, le centre-ville, les centres commerciaux d'envergure, dont le Carrefour de l'Estrie et le Plateau Saint-Joseph, les axes commerciaux et de services, dont le boulevard Bourque et les rues King Est et King Ouest, comportent un rayonnement qui dépasse les limites de la municipalité.

Par ailleurs, le territoire de la ville de Sherbrooke comporte cinq parcs industriels et trois parcs reliés à l'économie du savoir (Technoparc, Parc scientifique et Parc Innovation). Ces derniers accueillent des centres de recherche, des entreprises à fort contenu de Recherche-Développement ainsi que des facultés universitaires. Les cinq filières-clés, soit les : Sciences de la vie, Technologies propres, Micronanotechnologies, Technologies de l'information et des communications et Industries manufacturières et fabrication de pointe totalisent 505 entreprises et 13 891 emplois[2].

Par conséquent, l'économie sherbrookoise repose sur une économie diversifiée avec une dominance d'emplois du secteur tertiaire public et d'emplois reliés à l'économie du savoir, ce qui permet à la Ville de se positionner comme le pôle d'emplois majeur de l'Estrie.

3.3
LE PROFIL DE LA POPULATION ET DU CADRE BÂTI

Cette section présente une description et une analyse des principales données démographiques et socio-économiques de la Ville de Sherbrooke. La plupart de ces données sont comparées à celle de l'ensemble du Québec.

À moins d'indications contraires, les données présentées dans cette section proviennent du Profil du recensement, Recensement de la population de 2021 de Statistique Canada.

(Modifié par l'art. 1 de 1000-27)

3.3.1
La population

En 2021, la Ville de Sherbrooke comptait 172 950 habitants, ce qui représente une augmentation de la population de 7,2 % par rapport à 2016. Il s'agit du taux de croissance le plus élevé parmi les grandes villes du Québec où la moyenne s'établit à 4,1 % pour cette période. En 2024, le décret de population du gouvernement du Québec estimait la population de Sherbrooke à 184 667 habitants.

Les perspectives démographiques des municipalités du Québec pour l'horizon 2021-2041 révèlent que Sherbrooke connaîtrait un accroissement de 21,2 % de sa population totale, alors que la moyenne du Québec serait de 12,3 %[3].

[2] Source: Site Internet de Sherbrooke Innopole. février 2013
[3] Source : Institut de la statistique du Québec, Perspectives démographiques du Québec et de ses régions, 2021-2071. Édition 2024

TABLEAU 3
Projections démographiques pour Sherbrooke

Projection	2024	2028	2032	2036
Population	185 305	190 456	198 051	204 599
Variation population	0	5 151	7 595	6 548
Variation (%)	0	2,8 %	4,0 %	3,3 %
Ménages	87 100	89 552	93 255	96 533
Ménages supplémentaires par rapport à 2024	0	2 452	6 155	9433

Source : Institut de la statistique du Québec, Population totale projetée et nombre total de ménages privés, scénarios de 2024, municipalités du Québec, 2021-2041

(Modifié par l'art. 1 de 1000-27)

3.3.2
Les groupes d'âges

La répartition de la population selon le groupe d'âge, présentée aux tableaux suivants, met en exergue les faits saillants suivants :

- La tranche des personnes âgées de 25 à 44 ans comporte le poids démographique le plus important (25,7 %) ;
- Les proportions d'adolescents et de jeunes adultes (15-24 ans) sont plus élevées que celles de l'ensemble du Québec (13,2 % contre 10,5 %).

TABLEAU 4
Répartition de la population selon le groupe d'âge

Groupe 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 %
Total	**100,0 %**	**100,0 %**

Source : Statistique Canada. Recensement 2021

Comme présenté au tableau 5, les projections démographiques quant à l'évolution de la population selon le groupe d'âge laissent entrevoir que la Ville de Sherbrooke connaîtra un vieillissement progressif de sa population. En effet, le poids démographique du groupe des personnes âgées de 65 ans et plus atteindra un peu moins du quart de la population en 2040 (23,8 %).

TABLEAU 5
Perspectives de la population selon le poids démographique des groupes d'âge de la Ville de Sherbrooke

	Groupe d'âge					
Année	0-14	15-24	25-44	45-54	55-64	65 +
2024	14,7 %	13,1 %	28,5 %	10,9 %	11,3 %	21,5 %
2028	14,3 %	13,2 %	27,4 %	11,6 %	10,2 %	23,2 %
2032	14,0 %	13,6 %	27,0 %	11,6 %	9,7 %	24,0 %
2036	13,9 %	13,2 %	27,0 %	11,6 %	10,2 %	24,0 %
2040	13,9 %	12,8 %	26,9 %	11,9 %	10,7 %	23,8 %

Source : Institut de la statistique du Québec, Population selon le groupe d'âge, scénarios de 2024, municipalités du Québec, 2021-2041

(Modifié par l'art. 1 de 1000-27)

3.3.3
Les ménages

La Ville de Sherbrooke compte 80 475 ménages en 2021. La taille moyenne de ceux-ci atteint 2,1 personnes, alors que celle de l'ensemble du Québec s'élève à 2,2 personnes. De plus, le revenu total médian des ménages sherbrookois s'avère inférieur à celui du Québec, soit 62 400 $ contre 72 500 $.

TABLEAU 6
Taille des ménages, 2021

Personne par ménage	Nombre de ménages	%
1 personne	32 260	40,1 %
2 personnes	27 680	34,4 %
3 personnes	8 725	10,8 %
4 personnes	7 660	9,5 %
5 personnes ou plus	4 155	5,2 %
Total	**80 480**	**100,0 %**

Source : Statistique Canada. Recensement 2021

(Modifié par l'art. 1 de 1000-27)

3.3.4
Le niveau de scolarité atteint

La répartition de la population de 15 ans et plus de la Ville de Sherbrooke, selon le plus haut niveau de scolarité atteint, révèle les faits saillants suivants :

- Une proportion inférieure à celle du Québec (11,8 %) n'a pas fait ses études secondaires avec succès (10,2 %) ;
- Une proportion supérieure à celle du Québec (33,4 %) détient un diplôme, certificat ou grade universitaire (35,1 %).

TABLEAU 7
Répartition de la population selon le plus haut niveau de scolarité

	Sherbrooke	Québec (province)
Aucun certificat, diplôme ou grade	10,2 %	11,8 %
Études secondaires complétées	15,6 %	17,0 %
Apprenti ou école des métiers complétée	20,0 %	18,9 %
Études collégiales complétées	19,1 %	18,9 %
Études universitaires complétées	35,1 %	33,4 %

Note : La mention « complétée » signifie qu'un diplôme, certificat ou grade a été obtenu.
Source : Statistique Canada. Recensement 2021

(Modifié par l'art. 1 de 1000-27)

3.3.5
Les emplois occupés

La répartition de la population selon le secteur d'activité d'emploi révèle les faits saillants suivants :

- Plus 80 % de la population de la Ville de Sherbrooke œuvre dans le secteur tertiaire, une proportion légèrement supérieure à celle du Québec (76,9 %);
- Les proportions d'emplois dans les domaines des soins de santé et services sociaux (18,4 %) ainsi que dans les services de l'enseignement (11,0 %) sont nettement plus significatives au sein de la population de la Ville de Sherbrooke qu'au sein de l'ensemble du Québec (13,9 % et 7,7 %).

TABLEAU 8
Répartition de la population selon les secteurs d'activité d'emploi

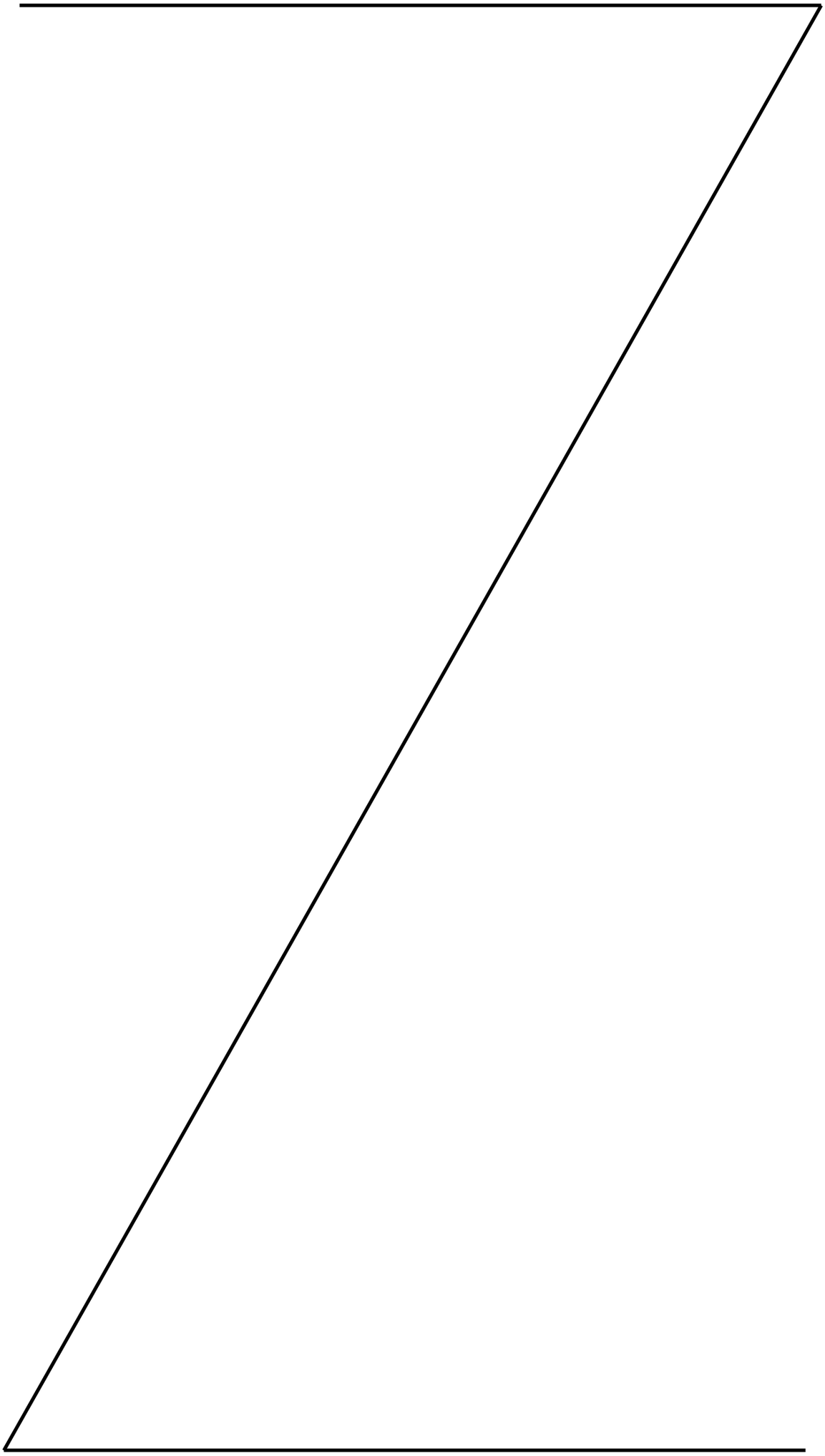
Secteur d'activité	Sherbrooke	Québec (province)
Primaire	1,3 %	2,4 %
Secondaire	18,5 %	17,1 %
Tertiaire	80,2 %	76,9 %
Services d'enseignement	11,0 %	7,7 %
Soins de santé et assistance sociale	18,4 %	13,9 %

Source : Statistique Canada. Recensement 2021.

(Modifié par l'art. 1 de 1000-27)

3.3.6
Les logements (Abrogé)

(Abrogé par l'art. 1 de 1000-27)



4
VISION STRATÉGIQUE ET ENJEUX D'AMÉNAGEMENT

4.1
LA PRÉSENTATION

Chacune des stratégies relevant de l'Énoncé de vision stratégique de la Ville de Sherbrooke est documentée afin de cerner les enjeux d'aménagement et définir les orientations d'aménagement, les cibles visées à l'horizon 2027, ainsi que les mesures de mise en œuvre.

4.2
L'AMÉNAGEMENT EN SUPPORT AU DEVENIR ÉCONOMIQUE

En relation avec son devenir économique, la Ville de Sherbrooke poursuit le grand objectif suivant : « Ville universitaire ouverte sur le monde, Sherbrooke fonde son développement sur une économie du savoir dynamique, sur une base industrielle diversifiée à forte valeur ajoutée ainsi que sur la volonté de faire de la ville une destination touristique urbaine recherchée. »

Cet objectif sera atteint par la mise en œuvre de deux stratégies :

- Développer l'économie du savoir et consolider la base économique;
- Faire de Sherbrooke une destination touristique recherchée.

4.2.1
Développer l'économie du savoir et consolider la base économique

Grandes ambitions de la municipalité à l'égard de l'économie du savoir et de la base économique

L'Énoncé de vision stratégique de la Ville de Sherbrooke prévoit de « développer l'économie du savoir et consolider la base économique ». Les orientations qui s'ensuivent précisent comment la Ville entend réaliser une telle ambition. Ces orientations sont de :

- Appuyer le développement du Pôle universitaire de Sherbrooke et de ses institutions pour stimuler la convergence des secteurs de l'éducation, de la recherche et du développement, de l'incubation, de la production et de la commercialisation;
- Soutenir Sherbrooke Innopole pour :
  - l'amélioration de la productivité et de l'innovation dans les entreprises;
  - la stimulation des filières à productivité élevée (sciences de la vie, technologies propres, micronanotechnologies, technologies de l'information et des communications, fabrication de pointe);
  - le développement d'une culture d'entrepreneuriat pour assurer la relève et créer de nouvelles entreprises;
  - la création et le démarrage d'entreprises innovantes;
  - le maintien de la diversité de la base manufacturière;
- Promouvoir les parcs industriels;
- Soutenir Commerce Sherbrooke dans :
  - l'élaboration d'une vision de développement commercial stratégique;
  - le développement d'une structure commerciale dynamique, cohérente et équilibrée sur l'ensemble du territoire;
  - la poursuite des efforts de redéveloppement du centre-ville ainsi que l'élaboration de plans d'actions visant à dynamiser certaines artères et zones commerciales;
- Orienter la réflexion régionale sur le redéveloppement du réseau ferroviaire, tant pour le transport des marchandises que des personnes;
- Promouvoir le développement de l'aéroport de Sherbrooke et son potentiel industriel.

Portrait de la situation

Cœur économique de l'Estrie, Sherbrooke est un pôle commercial, industriel et universitaire important à l'échelle du Québec. La ville est desservie par quatre autoroutes, ainsi que par un aéroport régional. Elle constitue également un carrefour ferroviaire, étant desservie par trois entreprises ferroviaires, dont les réseaux rejoignent notamment ceux du Canadien National et du Canadien Pacifique. Toutefois, la desserte ferroviaire et aérienne ne contribue à la vitalité économique de Sherbrooke que selon une fraction de son potentiel.

En 2005, un plan directeur de développement des espaces industriels était réalisé à l'échelle de la nouvelle ville de Sherbrooke[4], traçant le portrait de la situation existante et témoignant des problématiques reliées à des espaces industriels déstructurés et parfois conflictuels. Ce plan confirmait alors la pertinence d'augmenter et de diversifier l'offre de terrains viabilisés à des fins industrielles pour soutenir efficacement la mission de l'organisme mandataire. Ce plan directeur a également rappelé l'importance de la localisation préférentielle, de la complémentarité des espaces entre eux et de pouvoir compter sur des espaces supplémentaires pour le développement à long terme.

En 2006 et 2007, la Ville de Sherbrooke, de concert avec divers partenaires locaux, a procédé à un vaste exercice d'analyse et de consultations sur la situation économique et de l'emploi qui caractérisait la ville-région. Le diagnostic alors réalisé retenait notamment comme grands constats :

- « Une position géographique avantageuse et une qualité de vie des plus intéressantes pour la population déjà résidante, mais l'absence d'une image de marque distinctive;
- Des revenus moyens / médians parmi les plus bas au Québec et peu attractifs pour une main-d'œuvre qualifiée et de jeunes diplômés et ce, malgré l'existence d'un pôle universitaire et d'un bassin du savoir parmi les plus importants au Canada;
- Une forte concentration de PME dans le secteur manufacturier qui se retrouvaient en situation de fragilité et sans masse critique dans un domaine particulier qui pourrait constituer un secteur moteur;
- Une panoplie de ressources en soutien au développement économique qui côtoyaient un manque de terrains industriels de bonne qualité et l'absence d'une « vision concertée » d'intervention;
- La faiblesse de la synergie entre le pôle universitaire, le principal moteur économique de Sherbrooke, et les secteurs économiques existants d'alors. »[5]

Ces constats ont été examinés par les partenaires sherbrookois lors du Sommet économique de 2007, où il fut décidé de faire de Sherbrooke « un pôle majeur d'innovation tant au plan social qu'économique ». Le plan stratégique 2009-2013 de Sherbrooke Innopole s'appuie sur le développement de « filières-clés » associées à la nouvelle économie du savoir et de l'innovation.

Une étude menée par Desjardins en 2008 confirme la pertinence des choix issus du Sommet économique de 2007. D'une économie historiquement dépendante des grandes compagnies manufacturières, la ville se taillerait graduellement une place dans l'économie du savoir. Ainsi, Sherbrooke mise de plus en plus sur son potentiel académique postsecondaire pour parfaire la formation des futurs travailleurs, de même que pour rapprocher les chercheurs et les entrepreneurs. La mise en valeur des institutions universitaires, collégiales et de recherche par le biais du Pôle universitaire, est une des approches retenues pour attirer de nouvelles entreprises, répondre aux besoins de main-d'œuvre qualifiée et offrir des installations de recherche et de production concurrentielles.

Le Pôle universitaire de Sherbrooke est un ensemble d'institutions axées sur la recherche, la santé et l'enseignement. Celles-ci travaillent en partenariat pour développer l'offre académique aux étudiants et transfèrent leur savoir à la population et à la communauté d'affaires pour générer de la richesse.

Les membres du Pôle se sont dotés d'outils pour simplifier la commercialisation de la recherche et faciliter la collaboration entre les secteurs public et privé et les institutions d'enseignement. Le but ultime est de faire en sorte que le rayonnement du Pôle aux plans national et international desserve à la fois la région, la société québécoise et ses nombreux partenaires à l'étranger. Ensemble, les huit institutions du Pôle universitaire de Sherbrooke accueillent environ 40 000 étudiantes et étudiants par année et emploient environ 11 000 personnes, dont plus de 3 700 professeurs, enseignants et chercheurs. Leur impact économique annuel direct dépasse le milliard de dollars.

Institutions membres du Pôle universitaire

- Université de Sherbrooke
- Université Bishop's
- Cégep de Sherbrooke
- Collège Régional Champlain
- Séminaire de Sherbrooke
- Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke
- Centre de santé et de services sociaux – Institut universitaire de gériatrie de Sherbrooke
- Centre de recherche et de développement sur le bovin laitier et le porc

[4] Aménatech inc. Plan directeur de développement des espaces industriels, juillet 2005
[5] Tel que résumé dans : Pierre Bélanger économiste, Positionnement économique et perspectives de croissance, ville de Sherbrooke, mars 2011, page 2

Outre un secteur manufacturier encore important, des secteurs industriels ont été favorisés par Sherbrooke Innopole en fonction de la masse critique de recherche et du nombre d'industries et d'emplois qui y sont rattachés. Les compétences et l'expertise associées à ces secteurs distinguent Sherbrooke des autres villes de sa taille et lui confèrent un fort potentiel de développement économique. Ces secteurs se répartissent dans les cinq filières-clés. Les entreprises et emplois dans chacune des filières représentent, en juin 2012 :

- Sciences de la vie (35 entreprises / 1180 emplois);
- Technologies propres (83 entreprises / 2667 emplois);
- Micronanotechnologies (6 entreprises / 320 emplois);
- Technologies de l'information et des communications (74 entreprises / 1667 emplois);
- Industries manufacturières et fabrication de pointe (307 entreprises / 8057 emplois).

La stratégie des filières-clés a pour avantage de bâtir le développement sur les forces réelles du milieu, de favoriser la cohésion et la synergie des intervenants, et de bâtir un environnement favorable à l'émergence de nouvelles entreprises, incluant la croissance des entreprises existantes.

Une ouverture graduelle sur l'économie du savoir permet d'atténuer les mises à pied dans le secteur manufacturier traditionnel. Dans l'ensemble, l'économie sherbrookoise affiche conséquemment une performance relativement bonne dans le contexte actuel, notamment perceptible par un taux de chômage nettement en deça de la moyenne québécoise (7,1 % par rapport à 8,2 % au Québec, données désaisonnalisées, premier trimestre de 2012, Institut de la statistique du Québec).

À cet égard, on constate au tableau 9 que l'investissement récent dans l'économie sherbrookoise est surtout réalisé dans le secteur résidentiel, alors que l'investissement industriel est moins intensif pour la période 2008-2010. On remarque également que l'investissement dans les secteurs commercial et institutionnel et gouvernemental, est relativement stable jusqu'en 2011, mais que l'investissement commercial augmente considérablement en 2012.

TABLEAU 9
Investissements annuels (millions $), sur le territoire de la ville de Sherbrooke, 2007-2012

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2007-2012	
Industriel	36,6	8,0	8,3	2,7	20,1	9,4	85,1	5 %
Commercial	37,4	51,4	36,0	49,8	28,6	73,6	276,8	16 %
Institutionnel et gouvernemental	42,9	34,9	50,2	104,0	43,6	79,2	354,8	20 %
Résidentiel	146,9	171,1	180,8	177,6	187,0	195,5	1 058,9	60 %
Total	**263,8**	**265,4**	**275,3**	**334,1**	**279,3**	**357,7**	**1 775,6**	**100 %**

Source : Ville de Sherbrooke.

Sherbrooke se situe actuellement devant un défi important de relance de son activité industrielle.

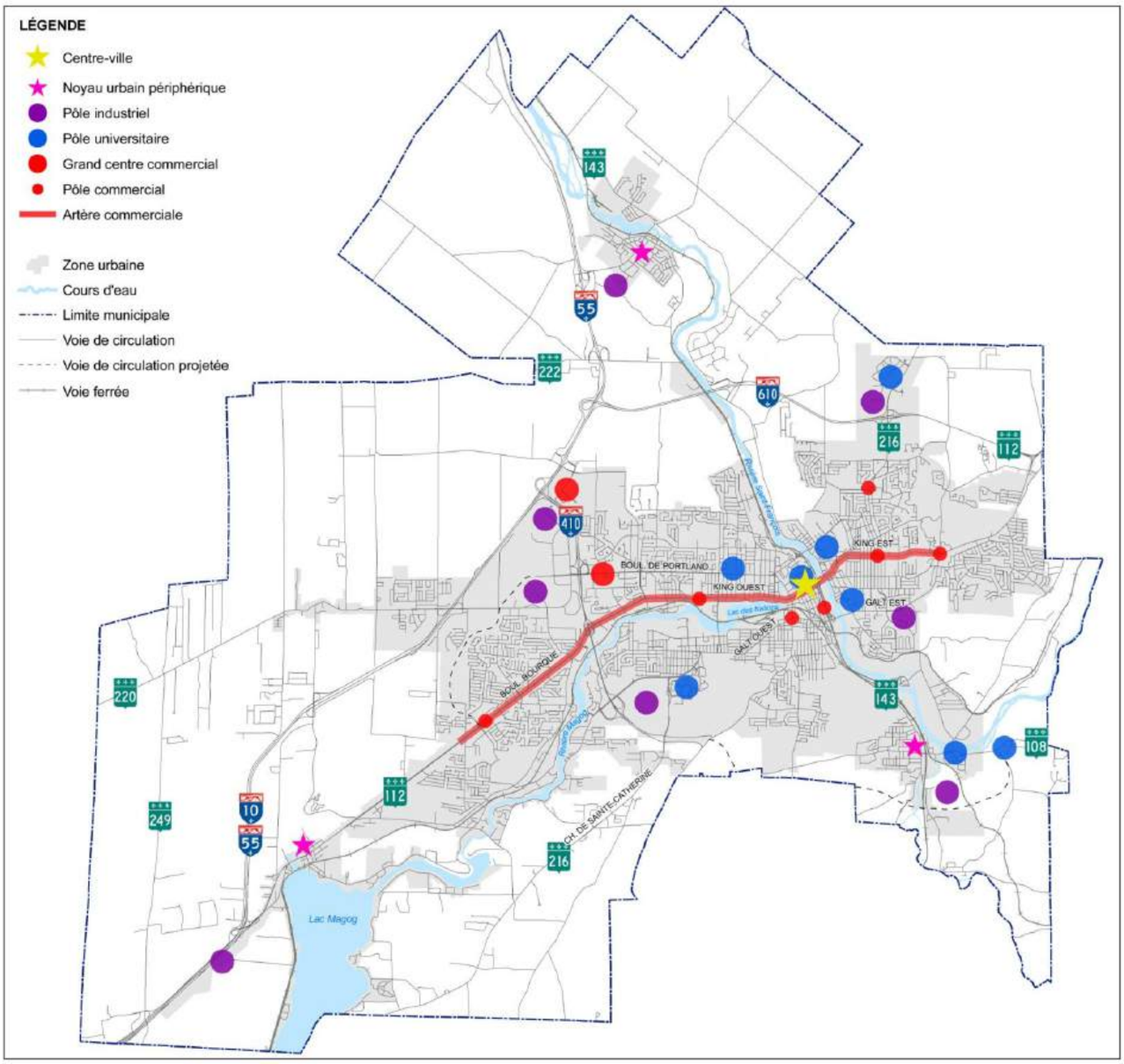
Dans le cadre de la planification de son territoire, Sherbrooke entend consacrer à des fins industrielles les espaces identifiés par les plans et stratégies mis en place par la Ville de Sherbrooke avec ses partenaires en matière industrielle. À cette fin, la localisation des pôles de développement existants alliés aux perspectives de croissance de la ville de Sherbrooke confirment la pertinence de huit pôles à vocation industrielle (dont celui de Deauville constitue davantage un axe industriel et commercial existant). Grâce à ces pôles, la Ville peut faire face aux besoins actuels et à long terme dans les différentes filières-clés identifiées, et ce, en fonction de la variation des cycles économiques et dans le souci manifeste de consolider le développement industriel dans des secteurs aptes à répondre aux besoins de ce secteur d'activité économique dans une perspective de moindre impact sur le développement d'ensemble de la ville. Ainsi, l'affectation industrielle proposée est supérieure aux besoins actuels afin d'assurer à long terme la disponibilité d'espaces suffisants sans devoir gérer des conflits d'usages ou des problèmes de desserte de ces espaces. C'est le cas plus particulièrement du pôle industriel régional, du pôle scientifique, du pôle Innovation et du pôle de Lennoxville. L'annexe 1 fournit des données supplémentaires sur la croissance industrielle observée et sur les caractéristiques propres à chacun des pôles désignés, justifiant ainsi les espaces affectés aux fins industrielles.

Sherbrooke doit également faire face à la consolidation de son activité commerciale, cette dernière étant fortement influencée par la croissance démographique et le développement résidentiel. Les disponibilités d'espaces à développer sont importantes, et ce, autant pour les fonctions industrielle que commerciale.

Il est constaté, depuis quelques décennies, que la localisation des immeubles administratifs des gouvernements supérieurs ainsi que les immeubles à bureaux de plusieurs entreprises privées du domaine des services professionnels et financiers, se localisent à l'extérieur du centre-ville, principalement sur la rue King Ouest, entre l'A-410 et le boul. Jacques-Cartier. Cette tendance va à l'encontre de la vocation habituelle d'un centre-ville d'une ville comme Sherbrooke, qui joue le rôle d'une capitale régionale, où se localise habituellement les pouvoirs publics et administratifs et devient un lieu recherché socialement, économiquement, culturellement et le plus attractif au niveau touristique.

La localisation du centre-ville à la croisée des rivières Saint-François et Magog offrent un potentiel exceptionnel de mise en valeur. Avec un environnement semblable, les villes mettent habituellement beaucoup d'emphase sur l'amélioration de la qualité de l'espace public de leur centre-ville : design urbain, place publique, végétation, qualité de l'architecture, place pour les piétons, ouverture sur les plans d'eau, entretien, etc.

FIGURE 4
Pôles économiques de Sherbrooke



La Ville de Sherbrooke a adopté, à l'automne 2012, un règlement de contrôle intérimaire exigeant que les immeubles comprenant des services publics administratifs totalisant 750 mètres carrés et plus de superficie de plancher se localisent au centre-ville. Rappelons que les orientations d'aménagement du Gouvernement du Québec incitent fortement les villes québécoises à aller dans ce sens.

Cette orientation d'aménagement a une grande importance pour la localisation des immeubles à bureaux structurants de tenure privée, dans l'effort de développer un centre-ville à l'échelle d'une capitale régionale.

Le secteur commercial présente un besoin de structuration à l'échelle du territoire de la ville de Sherbrooke, de façon à préciser les vocations respectives des artères et pôles commerciaux et à favoriser leur dynamisation.

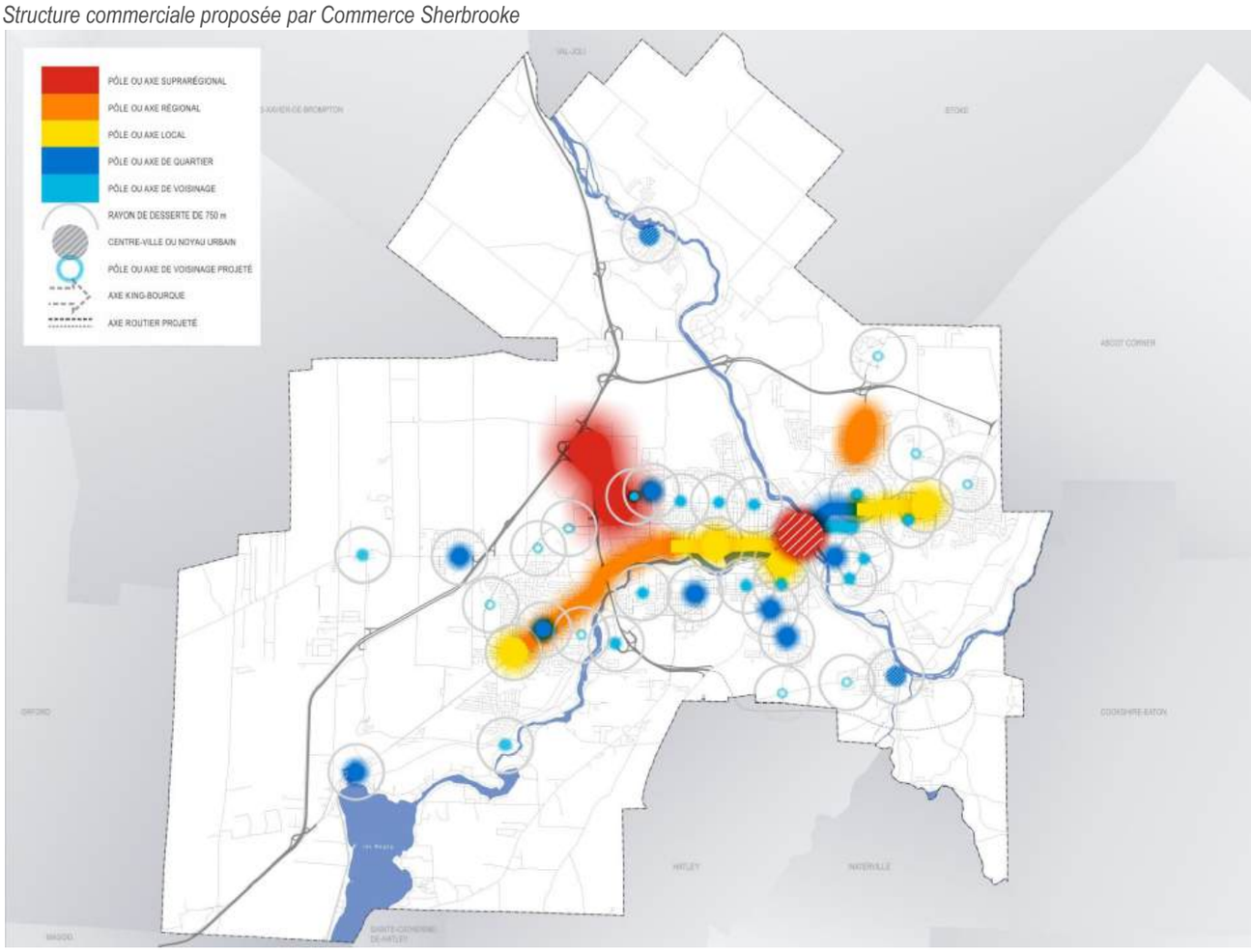
L'offre commerciale de Sherbrooke contribue en effet au rayonnement régional de la ville par son ampleur, mais pose également des défis de planification et de répartition dans l'espace de la ville, en lien avec les besoins de la population.

Il est à noter que la Ville de Sherbrooke a mis sur pied l'organisme Commerce Sherbrooke, notamment afin de proposer une vision et une structuration du devenir de la fonction commerciale à l'échelle de la ville et d'en supporter la mise en œuvre. La vision du développement commercial de Sherbrooke, suggérée par Commerce Sherbrooke, repose sur une hiérarchie commerciale en fonction de la taille des marchés à desservir et du développement actuel de Sherbrooke. Les principes et critères utilisés dans cette vision du développement serviront à la détermination des nouveaux pôles et à leur catégorie. La détermination des catégories et des critères utilisés réfèrent au document : Vision de développement stratégique du commerce à Sherbrooke, mai 2012.

La hiérarchie proposée comprend cinq catégories :

- deux pôles suprarégionaux : le secteur du Carrefour de l'Estrie/plateau Saint-Joseph et le centre-ville de Sherbrooke;
- un pôle régional : 12e Avenue, entre la rue des Quatre-Saisons et l'autoroute 610;
- un axe régional : l'axe de la rue King Ouest et du boulevard Bourque;
- quatre pôles locaux;
- onze pôles de quartier;
- vingt-quatre pôles de voisinage.

FIGURE 5
Structure commerciale proposée par Commerce Sherbrooke



Les enjeux d'aménagement en résumé

De ce portrait de situation, on déduit que :

- Appuyée par son Pôle universitaire et par une masse critique d'activités dans cinq filières-clés de l'économie du savoir, Sherbrooke vit une transition graduelle qui l'amènera à constituer un pôle important de la nouvelle économie au Québec. Par voie de conséquence, le déploiement de l'espace industriel sur le territoire doit être restructuré autour des secteurs d'avenir, tant pour supporter le développement que pour améliorer la qualité du milieu de vie comme facteur d'attraction de nouvelle activité économique. À cette fin, le rôle à accorder à l'importante infrastructure ferroviaire sherbrookoise, de même qu'à sa desserte aéroportuaire, se doit d'être examiné;
- Sherbrooke profite à la fois d'un centre-ville qui constitue un pôle suprarégional, ainsi que de noyaux urbains périphériques (Brompton, Deauville, Lennoxville) assumant localement un rôle de desserte en services;
- Sherbrooke constitue également un pôle régional majeur en matière d'offre commerciale. En matière de déploiement commercial artériel, on constate un certain éparpillement de l'offre qui nuit au dynamisme commercial de certains artères et secteurs tout en multipliant les besoins de déplacement à une époque où le développement durable impose de les restreindre.

De ces constats découlent les enjeux d'aménagement suivants :

- La consolidation des pôles de développement de l'économie du savoir;
- La contribution du réseau ferroviaire au positionnement de Sherbrooke à l'échelle du nord-est de l'Amérique du Nord;
- Le renforcement de la desserte aéroportuaire en support à l'économie régionale;
- Le développement d'une base manufacturière diversifiée dans des parcs industriels bien aménagés profitant d'une vocation distinctive;
- La répartition des espaces industriels sur le territoire et leur harmonisation avec les autres activités urbaines;
- La consolidation du caractère spécifique, du dynamisme et du rayonnement du centre-ville;
- La localisation des immeubles administratifs publics et des immeubles à bureaux structurants du secteur privé au centre-ville;
- La consolidation des noyaux urbains périphériques;
- La concentration de l'offre commerciale artérielle et régionale;
- Le renforcement du centre-ville comme lieu d'accueil des services administratifs;
- La desserte commerciale de quartier au sein des milieux de vie.



4.2.2
Faire de Sherbrooke une destination touristique recherchée

Grandes ambitions de la municipalité à l'égard du développement récréotouristique

L'Énoncé de vision stratégique de la Ville de Sherbrooke prévoit que Sherbrooke devienne une « destination touristique recherchée ». Les orientations qui s'ensuivent précisent comment la Ville entend réaliser une telle ambition. Ces orientations sont de :

- Soutenir Destination Sherbrooke dans la mise en œuvre du plan stratégique de développement de l'offre touristique, plus particulièrement dans :
  - l'amélioration du cadre bâti des secteurs attractifs (tant pour les citoyens que pour les visiteurs) et le développement de l'offre d'agrément autour de pôles reliés en circuit par des aménagements, un design et une animation de qualité. Les principaux pôles sont : le centre-ville et le Vieux-Nord (expériences urbaine et culturelle); le secteur du lac des Nations et de la rivière Magog (nature en ville et expérience active); l'arrondissement de Lennoxville (expériences patrimoniale et d'apprentissage);
  - le développement du tourisme de congrès et d'événements, notamment celui lié à la fonction universitaire de la ville;
  - le maintien d'une offre attractive pour les événements sportifs et la promotion de la ville à cet égard;
  - le développement du tourisme gourmand;
  - le développement de l'offre culturelle;
  - le développement des événements à grand déploiement;
  - le développement durable d'attraits récréotouristiques;
  - l'élaboration et la mise en œuvre du Plan directeur d'aménagement de la rivière Saint-François visant la mise en valeur et le développement de ce corridor bleu;
- Mettre en valeur les espaces naturels afin de créer un réseau de parcs-nature ainsi qu'une ceinture verte, contribuant à l'objectif de conservation de 45 % de la superficie du territoire de la ville en milieux naturels.

Portrait de la situation

En 2007, dans le cadre de la confection du Plan stratégique de développement de l'offre touristique 2007-2011, les produits suivants ont été identifiés comme les produits d'appel du territoire :

- Culture et patrimoine;
- Événements;
- Affaires et congrès;
- Cyclotourisme.

<u>Culture et patrimoine</u>

Outre les importantes ressources du patrimoine bâti présentées au sein du présent document, la ville de Sherbrooke est riche en lieux qui supportent la vie culturelle, et notamment :

- Des salles de spectacles telles que la Salle Maurice-O'Bready située dans le Centre culturel de l'Université de Sherbrooke, le Vieux Clocher de Sherbrooke, le Théâtre Granada, le Théâtre Centennial ainsi que la Salle Bandeen de l'Université Bishop's;
- Des institutions de conservation et d'interprétation : Le Musée de la Nature et des Sciences (lauréat or des Grands Prix québécois du tourisme), le Musée des beaux-arts de Sherbrooke, le Centre d'interprétation de l'histoire de Sherbrooke et le Centre culturel et du patrimoine Uplands;
- Des galeries d'arts : la Galerie d'art du Centre culturel de l'Université de Sherbrooke, la Galerie d'art Foreman de l'Université Bishop's, la Maison des arts et de la culture de Brompton (qui propose des activités culturelles et des expositions en arts visuels) et le Centre d'arts La Nef situé dans une ancienne église à proximité du Vieux-Nord;
- Un lieu de production des arts de la scène : le Centre des arts de la scène Jean-Besré;
- Un lieu de production de spectacles à grand déploiement en plein air : la place Nikitotek;
- Un réseau de murales composant une galerie d'art à ciel ouvert.

Événements

Le rayonnement touristique de Sherbrooke est notamment associé à la tenue d'événements, activités qui attirent sur le territoire un nombre important de visiteurs de l'extérieur pour des séjours d'une nuitée ou plus. Ainsi, quelque 75 événements ont cours sur le territoire annuellement. La plupart de ces événements sont à caractère sportif, la ville profitant d'un parc d'installations relativement important si l'on tient compte des équipements des institutions d'enseignement postsecondaires.

Par ailleurs, les événements et activités d'animation s'adressant à une clientèle d'agrément se résument à :

- Des expositions d'art visuel, telles celles du Musée des beaux-arts de Sherbrooke ou de la Galerie d'art de l'Université de Sherbrooke;
- Des festivals culturels;
- Des foires commerciales;
- Des circuits touristiques mettant en valeur le patrimoine du Vieux-Nord, du centre-ville et de Lennoxville;
- Des concerts gratuits extérieurs.

Affaires et congrès

Sherbrooke peut notamment profiter du fait qu'elle est une ville universitaire pouvant susciter des regroupements, des réunions, des colloques et des congrès à caractère canadien, nord-américain et international. De ce fait, Sherbrooke attire une quarantaine de congrès annuellement produisant plus de 10 000 nuitées. Ce secteur d'activité verra sa croissance supportée par l'arrivée récente d'un nouvel hôtel de 120 chambres doté d'un centre de conférences, ainsi que du nouveau centre de foires, inauguré en début d'année 2011.

De ces constats, il découle que Sherbrooke constitue nettement une destination touristique pour la clientèle d'affaires et de congrès et le tourisme sportif. On peut considérer que le produit affaires/congrès représente le plus important potentiel d'attraction auprès des clientèles touristiques. Il est également à noter que l'expérience touristique offerte à Sherbrooke (tourisme urbain) se distingue de celle des Cantons-de-l'Est, région qui propose d'abord un produit de villégiature et de nature. La complémentarité entre ces produits constitue une opportunité.

Sherbrooke constitue un lieu de transit plutôt que de destination pour la clientèle d'agrément. Même si Sherbrooke offre une expérience touristique typique du tourisme urbain, se caractérisant par une offre patrimoniale, culturelle, commerciale et de loisir importante, l'obtention d'un véritable statut de « destination touristique recherchée » se heurte aux contraintes suivantes :

- L'étalement géographique des points d'intérêt fait en sorte que l'expérience de visite est diluée;
- La qualité d'aménagement de l'espace public au sein des pôles de destination est insuffisante;
- La quasi-absence de produits touristiques « phares » limite l'attractivité auprès de la clientèle d'agrément;
- Le réseau cyclable a été devancé par celui d'autres régions, plus étendu et mieux adapté;
- L'espace naturel, l'un des points forts de l'identité sherbrookoise, et notamment la rivière Saint-François, a fait l'objet d'une mise en valeur insuffisante;
- Des phénomènes géomorphologiques et des ressources archéologiques inexploités.

En définitive, l'image de marque de Sherbrooke, aussi bien que son meilleur potentiel de développement, semble reposer tout particulièrement sur trois « pôles de rayonnement » :

- Le centre-ville/Vieux-Nord;
- Le secteur du lac des Nations et de la rivière Magog;
- Le secteur de Lennoxville.



Les enjeux d'aménagement en résumé

De ce portrait de situation, on déduit que Sherbrooke, pôle de destination important pour le tourisme associé aux événements sportifs et aux congrès, a beaucoup à faire pour se positionner comme destination d'agrément. Ses atouts sont cependant importants pour offrir une expérience de tourisme urbain aussi bien que pour le récréotourisme de plein air. Les pôles de rayonnement que sont d'emblée le centre-ville/Vieux-Nord, le secteur du lac des Nations et de la rivière Magog et l'arrondissement de Lennoxville, ainsi que les rivières Saint-François, Magog, Massawipi et aux Saumons, méritent une mise en valeur en vue de constituer une expérience de visite à la fois diversifiée, riche et intégrée.

De ces constats découlent les enjeux d'aménagement suivants :

- L'intégration en un pôle touristique majeur et l'embellissement des secteurs du centre-ville, du Vieux-Nord et du lac des Nations, notamment par un design urbain distinctif, un réseau de transport actif efficace et par un aménagement de qualité;
- Le développement d'une synergie des activités et attraits du centre-ville, de la gorge de la rivière Magog et du plateau Marquette par leur mise en réseau;
- La mise en valeur des rivières Saint-François, Magog, Massawipi et aux Saumons en tant que réseau de corridors récréotouristiques verts et bleus;
- La mise en valeur des atouts patrimoniaux, institutionnels et récréotouristiques du pôle de Lennoxville.

(Modifié par l'art. 3 de 1000-22-2)

4.3 L'AMÉNAGEMENT EN SUPPORT AU DEVENIR CULTUREL

En relation avec son devenir culturel, la Ville de Sherbrooke poursuit le grand objectif suivant :

« Ville du savoir au cachet unique, témoignant de 200 ans d'histoire, Sherbrooke offre un cadre de vie des plus appréciables. La vitalité culturelle a incité nombre d'individus, de familles et d'entreprises à s'y établir. La Ville veut encourager l'accès de tous à la culture, notamment pour développer et maintenir un fort sentiment d'appartenance des citoyens à leur milieu de vie. »

Cet objectif sera atteint par la mise en œuvre de la stratégie suivante : accroître la vitalité et le rayonnement des arts et de la culture.

4.3.1 Accroître la vitalité et le rayonnement des arts et de la culture

Grandes ambitions de la municipalité à l'égard du développement culturel

L'Énoncé de vision stratégique de la Ville de Sherbrooke propose d' « Accroître la vitalité et le rayonnement des arts et de la culture ». Les orientations qui s'ensuivent précisent comment la Ville entend réaliser une telle ambition. Ces orientations sont de :

- Renforcer la concertation locale et régionale en matière de développement culturel;
- Accroître l'offre d'activités et d'événements culturels de qualité, tant au niveau de la création que de la diffusion;
- Soutenir et favoriser le développement des diffuseurs et créateurs culturels;
- Doter la ville d'un centre de diffusion artistique de capacité d'accueil intermédiaire;
- Encourager l'installation d'œuvres d'art dans les espaces publics;
- Adopter et mettre en œuvre une politique du patrimoine culturel.

Portrait de la situation

On peut résumer l'identité culturelle de Sherbrooke au moyen de deux grands thèmes :

- Nature, histoire et patrimoine;
- Équipements culturels.

Nature, histoire et patrimoine

Sise au cœur d'une région vallonnée, sillonnée de nombreux cours d'eau, Sherbrooke jouit d'un site où les atouts du paysage mettent en scène l'activité humaine. Cette caractéristique du milieu sherbrookois a pu être exploitée au bénéfice des citoyens. Ainsi, le réseau riverain de Sherbrooke permet d'explorer en grande partie à pied ou à bicyclette les abords des rivières Magog et Saint-François, et donne accès à de vastes portions du territoire, notamment grâce à son lien avec le Réseau des Grandes-Fourches.

La Gorge de la rivière Magog, maintenant illuminée, et la Centrale Frontenac marient également les attraits naturels et l'activité humaine dans l'espace public au cœur même de la ville de Sherbrooke. Réciproquement, divers objets architecturaux marquent le paysage et constituent des repères dans l'espace urbain, voire des symboles de la ville. Parmi eux, mentionnons le Cénotaphe, rue King Ouest, la basilique-cathédrale Saint-Michel, rue Marquette et le couvent du Mont-Sainte-Famille, rue Galt Ouest.

L'influence loyaliste, anglaise et celle des colonies américaines sur le patrimoine bâti peut être observée dans plusieurs secteurs. Nombre de résidences du Vieux-Nord de Sherbrooke portent l'empreinte de cette période importante dans l'histoire régionale. Ces influences sont aussi visibles dans le secteur de Lennoxville (Université Bishop's, Musée Uplands, rues Queen et College). Le quartier Saint-Jean-Baptiste, le couvent du Mont-Sainte-Famille et l'ancien Palais de justice, devenu l'Hôtel de ville, comptent également parmi les sites d'intérêt patrimonial les plus marquants.

S'inscrivant dans la dynamique industrielle du Nouveau Monde, Sherbrooke a hérité d'un opulent patrimoine urbain et industriel qui témoigne d'activités conçues et bâties à l'aire de l'industrialisation. Toutes ces structures sont des témoins précieux d'activités révolues, qui présentent dans bien des cas un important potentiel de réaffectation et de mise en valeur.

Enfin, la pluralité religieuse des populations venues s'installer dans la région a laissé des traces visibles dans la diversité des lieux de culte recensés sur le territoire. On trouve également de nombreux sites archéologiques qui ont été recensés sur le territoire, dont plusieurs sont situés sur les berges des rivières.

Équipements culturels

Capitale régionale, Sherbrooke constitue sans contredit le cœur de l'activité culturelle de l'Estrie. L'art et la culture bénéficient de nombreuses plateformes : musées, lieux d'interprétation, centres d'exposition, galeries d'art, centre de production, festivals, écoles, salles de spectacle et autres. Dans l'ensemble, l'infrastructure sert adéquatement la communauté créatrice de Sherbrooke. La salle Maurice O'Bready, troisième salle en importance au Québec et le Théâtre Granada, désigné lieu historique patrimonial du Canada, offrent des spectacles de musique, de danse, de théâtre et d'humour et servent aussi de tremplin pour les jeunes artistes. Le cinéma, la musique et l'art sous toutes ses formes sont présents sur la scène culturelle sherbrookoise. La Ville encourage la vie culturelle grâce à des organismes comme le Conseil de la culture de l'Estrie, des programmes d'aide aux artistes et le soutien de plusieurs partenaires.

On recense sur le territoire de la ville de Sherbrooke :

- Une vingtaine de musées, centres d'interprétation, galeries d'art et autres lieux de diffusion;
- Un centre de production en arts de la scène;
- Une maison des arts et de la culture;
- Deux centres culturels d'arrondissement;
- Quatre salles de spectacle;
- Deux complexes de cinéma;
- Cinq bibliothèques publiques.

Sherbrooke propose conséquemment un éventail de sorties culturelles. Mais c'est autour du centre-ville que foisonnent les expositions, galeries d'art, musées et spectacles.

Sherbrooke offre les services de cinq bibliothèques. La bibliothèque Éva-Senécal joue en quelque sorte le rôle de bibliothèque centrale de la ville. Les secteurs de Brompton, Rock Forest, Saint-Élie-d'Orford et Lennoxville disposent de bibliothèques locales.

En définitive, tant les ressources patrimoniales de Sherbrooke que son offre culturelle marquent profondément l'identité de la ville.

L'état de situation à l'égard de la reconnaissance, de la protection, de la conservation et de la mise en valeur du patrimoine immobilier (immeubles et sites bâtis; paysages culturels; sites archéologiques) peut se résumer ainsi :

- Le patrimoine bâti est protégé majoritairement par les règlements relatifs à un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) et le règlement de démolition. Bien qu'il fasse l'objet d'une connaissance partielle et grâce notamment aux PIIA, le patrimoine immobilier est relativement bien encadré au plan de la protection et de la

conservation, notamment en ce qui a trait aux édifices compris dans un secteur patrimonial. Il en est autrement de la protection d'édifices exceptionnels ou d'intérêt isolés;

- Les biens religieux d'intérêt nécessitent une meilleure protection et mise en valeur, notamment dans les cas où les institutions religieuses ne disposent plus des moyens nécessaires à leur entretien. La mise en valeur des lieux de culte pose la question sensible des nouvelles vocations à leur octroyer, en respect de l'architecture et du symbolisme qu'ils recèlent;
- Le patrimoine archéologique (historique ou préhistorique) ne fait guère l'objet d'interventions et les ressources aptes à le gérer sont limitées. En l'absence d'un cadre de gestion ou de référence, des artefacts ou des sites archéologiques découverts fortuitement peuvent être endommagés, voire détruits;
- Le patrimoine paysager culturel, grâce notamment à la Charte du paysage estrien, commence à être documenté, mais il n'est pas encore complètement caractérisé, ni reconnu ou protégé. Malgré une volonté affirmée de préserver et de mettre en valeur ses paysages, la Ville ne dispose pas encore d'orientations spécifiques en ce domaine, notamment au titre de sa mise en valeur;
- Un grand nombre de réalisations tels des panneaux d'interprétation, des circuits, des guides, et divers outils de diffusion municipale contribuent à sensibiliser le public au patrimoine bâti de la ville. Des réalisations du même type commencent à être effectuées en ce qui concerne le patrimoine paysager culturel.

Les enjeux d'aménagement en résumé

La participation des citoyens aux activités culturelles est particulièrement élevée à Sherbrooke, notamment au centre-ville. Elle s'explique par le rayonnement régional et la vaste gamme des équipements et activités culturels et institutions d'enseignement, par la grande diversité de l'offre et son accessibilité et par l'importante implication des artistes et des bénévoles. Malgré ce portrait favorable, certains intervenants signalent divers besoins de développement de nouvelles plateformes de création et de diffusion tout en mentionnant l'importance de préserver et consolider les acquis. Par ailleurs, les activités et équipements culturels peuvent constituer un atout de première importance pour la requalification de secteurs telles les rues Wellington Sud ou Dufferin.

De plus, même si Sherbrooke a fait beaucoup en matière de mise en valeur de son patrimoine bâti, le potentiel demeure encore très élevé. Une véritable valorisation des ressources patrimoniales sherbrookoises pourrait comporter des retombées déterminantes sur le plan culturel, sur la qualité de vie des citoyens et sur le rayonnement récréotouristique de la ville.

De ces constats découlent les enjeux d'aménagement suivants :

- Le renforcement des équipements culturels structurants et de l'animation culturelle au centre-ville;
- La contribution des activités culturelles à la requalification de certains secteurs du centre-ville, notamment les rues Wellington Sud et Dufferin;
- La préservation et la mise en valeur du patrimoine bâti;
- L'implantation d'un centre de diffusion artistique de capacité intermédiaire en support à la production locale;
- La poursuite et la promotion du circuit des murales.

4.4 L'AMÉNAGEMENT EN SUPPORT AU DEVENIR SOCIÉTAL

En relation avec son devenir sociétal, la Ville de Sherbrooke poursuit le grand objectif suivant :

« Ville à échelle humaine, reposant sur un milieu de vie unique et des services de qualité, Sherbrooke vise à optimiser l'occupation de son territoire urbain et à mettre en valeur ses territoires rural et agricole. »

Cet objectif sera atteint par la mise en œuvre de trois stratégies :

- Offrir des milieux de vie de qualité;
- Optimiser l'occupation du territoire urbanisé;
- Valoriser le territoire rural et le territoire agricole.

4.4.0.1
Favoriser la construction de logements répondant aux besoins des ménages

Portrait de la situation

Cette section présente une analyse des principales données qui permettent d'établir un diagnostic en matière d'habitation pour l'ensemble du territoire de la MRC de Sherbrooke. Elles portent essentiellement sur les caractéristiques des ménages actuels et futurs, le parc de logements, notamment les logements sociaux et abordables et l'écart entre les besoins des ménages et de l'offre en habitation.

À moins d'indications contraires, les données présentées dans cette section proviennent du Profil du recensement, Recensement de la population de 2021 de Statistique Canada.

Caractérisation des ménages

TABLEAU 8.1
Composition des ménages, 2021

Type de ménage	Nombre	%
Ménages composés d'une seule personne	32 270	40,1 %
Ménage composé d'un couple	36 045	44,8 %
Couple avec enfant(s)	15 215	18,9 %
Couple sans enfant	20 835	25,9 %
Autres types de ménages	12 160	15,1 %
Ménages familiaux monoparentaux	6 705	8,3 %
Total	**80 475**	**100,0 %**

Source : Statistique Canada. Recensement 2021

TABLEAU 8.2
Mode d'occupation des ménages, 2021

	Sherbrooke	Québec (province)
Propriétaire	49,5 %	60,0 %
Locataire	50,5 %	40,0 %

Source : Statistique Canada. Recensement 2021

TABLEAU 8.3
Âge du principal soutien du ménage, 2021

Tranche d'âge	Nombre	%
15 à 24 ans	5 680	7,1 %
25 à 34 ans	13 320	16,6 %
35 à 44 ans	12 875	16,0 %
45 à 54 ans	11 920	14,8 %
55 à 64 ans	14 105	17,5 %
65 à 74 ans	13 070	16,2 %
75 à 84 ans	7 280	9,0 %
85 ans et plus	2 225	2,8 %
Total	**80 475**	**100,0 %**

Source : Statistique Canada. Recensement 2021

TABLEAU 8.4

Ménages ayant des besoins impérieux en matière de logement, 2021

Indicateur	Nombre	%
30 % ou plus du revenu est consacré aux frais de logement seulement	12 405	15,4 %
Logement de taille non convenable seulement	1 540	1,9 %
Réparations majeures requises seulement	3 090	3,8 %
Plus d'un indicateur à la fois	900	1,1 %
Logement acceptable	62 540	77,7 %
Total	**80 475**	**100,0 %**

Source : Statistique Canada. Recensement 2021

Les besoins impériaux en matière de logement permettent d'établir si un logement est conforme aux trois seuils des indicateurs en matière de logement établis par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL). Ces seuils sont définis comme suit :

- **Qualité convenable** : Un logement est considéré de qualité convenable s'il ne nécessite pas de réparations majeures, selon l'avis des occupants.
- **Abordabilité** : Un logement est abordable si le ménage y consacre moins de 30 % de son revenu total avant impôt.
- **Taille convenable** : Un logement est de taille convenable si le nombre de chambres à coucher répond aux besoins du ménage, en fonction de la taille et de la composition du ménage, selon la *Norme nationale d'occupation* (NNO) conçue par la SCHL et des représentants provinciaux et territoriaux.

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

Caractérisation des logements

TABLEAU 8.5

Types de construction résidentielle, 2024

Types de construction	Bâtiment	%	Logement	%
Maisons individuelles détachées	29 128	60,9 %	29 128	31,8 %
Maisons jumelées ou en rangée	6 921	14,5 %	6 921	7,6 %
Logements dans un immeuble en comportant deux et plus	11 765	24,6 %	55 502	60,6 %
Total	**47 814**	**100,0 %**	**91 551**	**100,0 %**

Ville de Sherbrooke, Rôle de l'évaluation foncière, 2024

TABLEAU 8.6

Type de construction, 2021

Type de construction	Nombre	%
Maison individuelle non attenante	29 735	36,9 %
Maison jumelée	4 115	5,1 %
Maison en rangée	2 385	3,0 %
Appartement ou plain-pied dans un duplex	4 530	5,6 %
Appartement dans un immeuble de moins de cinq étages	36 655	45,5 %
Appartement dans un immeuble de cinq étages ou plus	2 445	3,0 %
Autre maison individuelle attenante	195	0,2 %
Logement mobile	420	0,5 %
Total	**80 480**	**100,0 %**

Source : Statistique Canada. Recensement 2021

TABLEAU 8.7

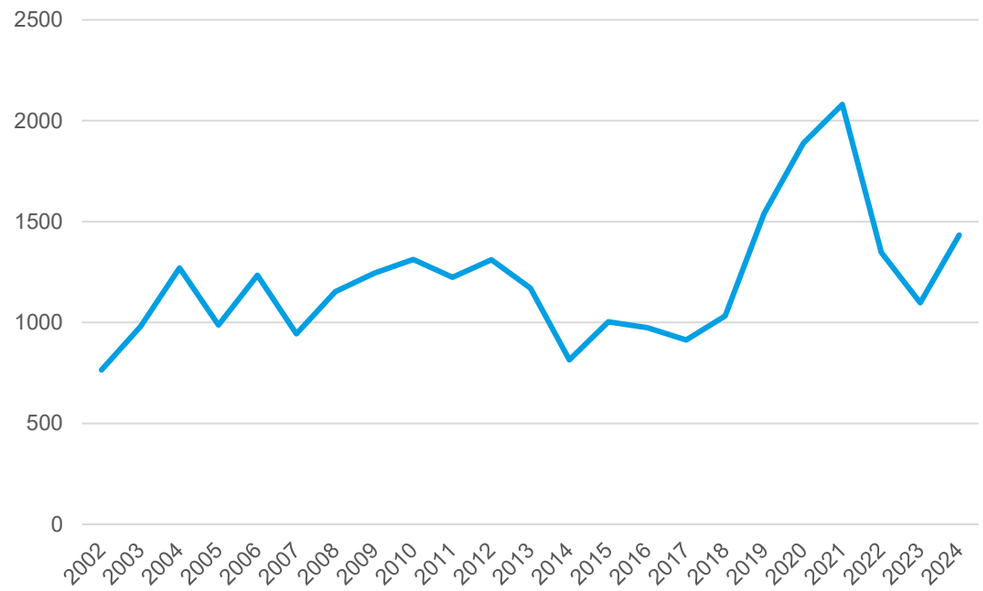
Taille des logements, 2021

Chambre à coucher	Nombre	%
Aucune chambre à coucher	725	0,9 %
1 chambre à coucher	14 015	17,4 %
2 chambres à coucher	26 580	33,0 %
3 chambres à coucher	24 920	31,0 %
4 chambres à coucher ou plus	14 235	17,7 %
Total	**80 475**	**100,0 %**

Source : Statistique Canada. Recensement 2021

FIGURE 6.1

Mise en chantier, 2002-2024

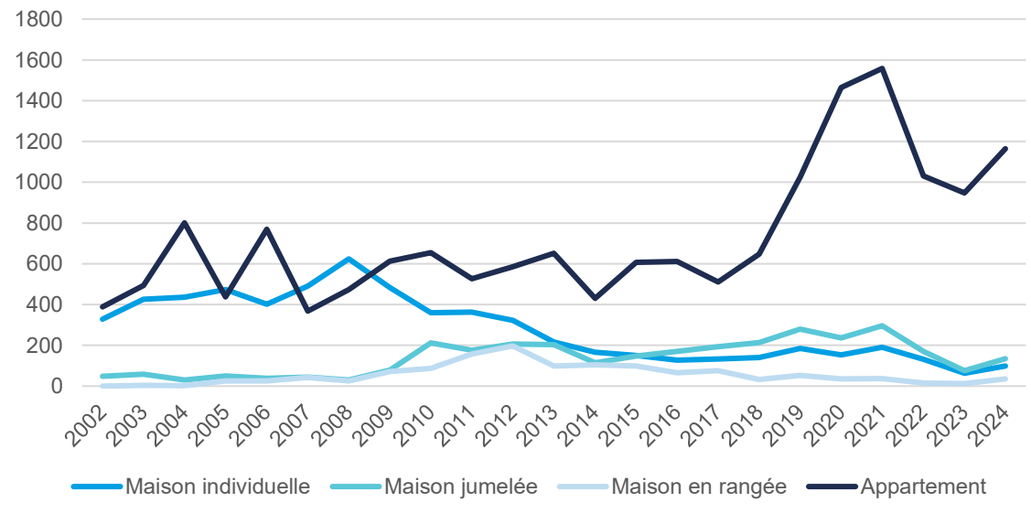


Source : SCHL 2024, Relevé des mises en chantier et des achèvements

À Sherbrooke, entre 2002 et 2024, le nombre moyen de mises en chantier s'élève à 1 205 par année. L'année 2021 a enregistré 2 081 mises en chantier tandis qu'en 2024, ce chiffre atteint 1 433 chantiers, marquant une hausse de 30 % par rapport à 2023.

FIGURE 6.2

Évolution des mises en chantier selon le type de logements, 2002-2024



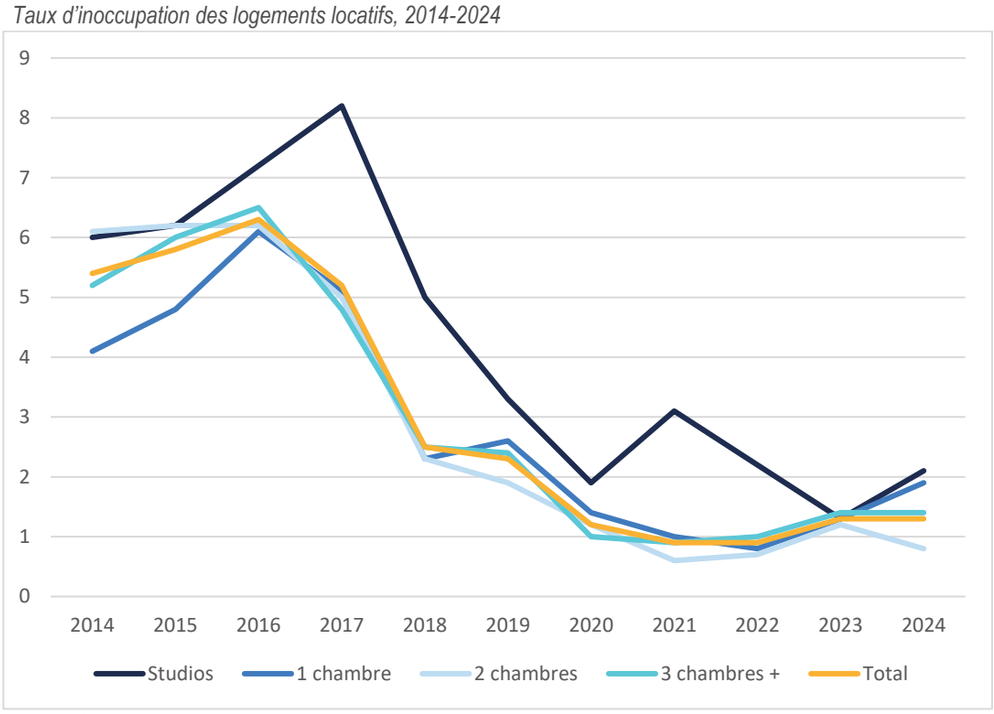
Source : SCHL 2024, Relevé des mises en chantier et des achèvements

La catégorie des appartements domine les mises en chantier à Sherbrooke depuis 2002. On observe des pics marqués entre 2020 et 2022, principalement en raison des effets de la pandémie sur la demande en logements sociaux et abordables, ainsi que des incitatifs gouvernementaux visant à accélérer la construction, notamment par le biais du Programme d'habitation abordable Québec (PHAQ) en réponse à la crise du logement. À partir de 2022, les mises en chantier sont en baisse, une tendance en partie attribuable à la hausse des taux d'intérêt cette année-là.

Les mises en chantier de maisons individuelles affichent une tendance à la baisse depuis 2008. Quant aux maisons en rangée et aux jumelés, ils étaient relativement marginaux entre 2002 et 2008, mais ont connu une certaine croissance par la suite. À partir de 2016, le nombre de mises en chantier de jumelés dépasse celui des maisons individuelles.

FIGURE 6.3

Taux d'inoccupation des logements locatifs, 2014-2024



Source : SCHL 2024, Enquête sur les logements locatifs

Le taux d'inoccupation des logements locatifs a chuté de manière significative à partir de 2018, atteignant un niveau historiquement bas de 0,9 % entre 2020 et 2022. Par la suite, il a progressivement augmenté pour atteindre 1,3 % en 2023, un niveau qui s'est maintenu en 2024. À partir de 2020, la pandémie et la crise du logement ont exercé une pression considérable sur la disponibilité des logements, contribuant ainsi à cette baisse marquée du taux d'inoccupation.

TABLEAU 8.8

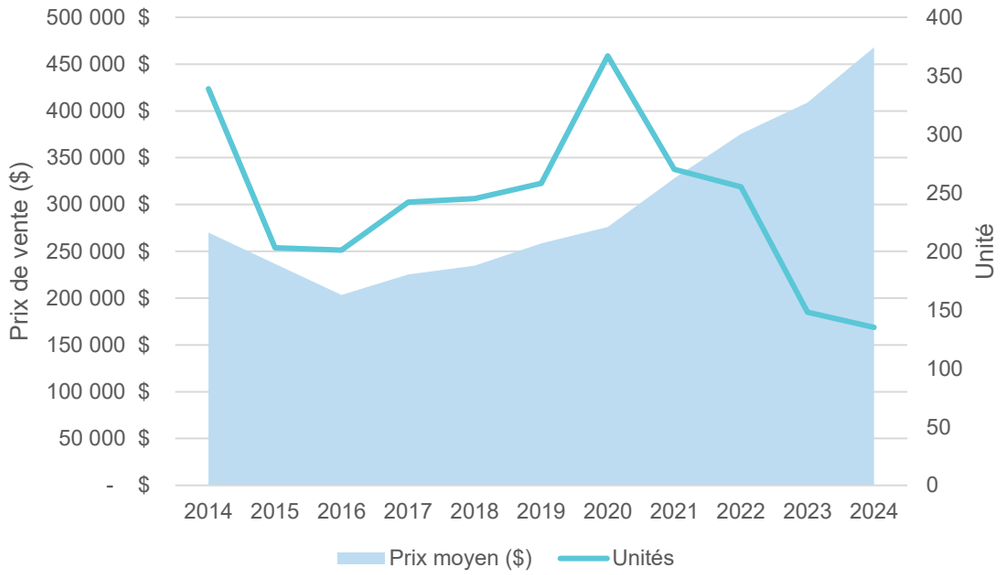
Prix moyen des loyers, 2024

Studios	1 chambre	2 chambres	3 chambres +	Moyenne
648 $	808 $	1 011 $	1 254 $	1 003 $

Source : SCHL 2024, Enquête sur les logements locatifs

FIGURE 6.4

Prix moyen des ventes de maisons individuelles et maisons jumelées neuves, 2014-2024



Source : SCHL 2024, Relevé des logements écoulés sur le marché

Le marché immobilier neuf de Sherbrooke est resté relativement stable entre 2014 et 2019, avant de connaître une flambée des prix à partir de 2020. Cette même année, le nombre de ventes a chuté de façon marquée, une tendance qui s'est accentuée avec la hausse des taux d'intérêt à partir de 2022. Malgré cette baisse des transactions, les prix ont continué d'augmenter, accentuant le déséquilibre entre l'offre et la demande, notamment en raison des effets de la pandémie et de la crise du logement. En 2024, le prix moyen pour une maison individuelle neuve ou un jumelé neuf est de 467 914 $.

TABLEAU 8.9

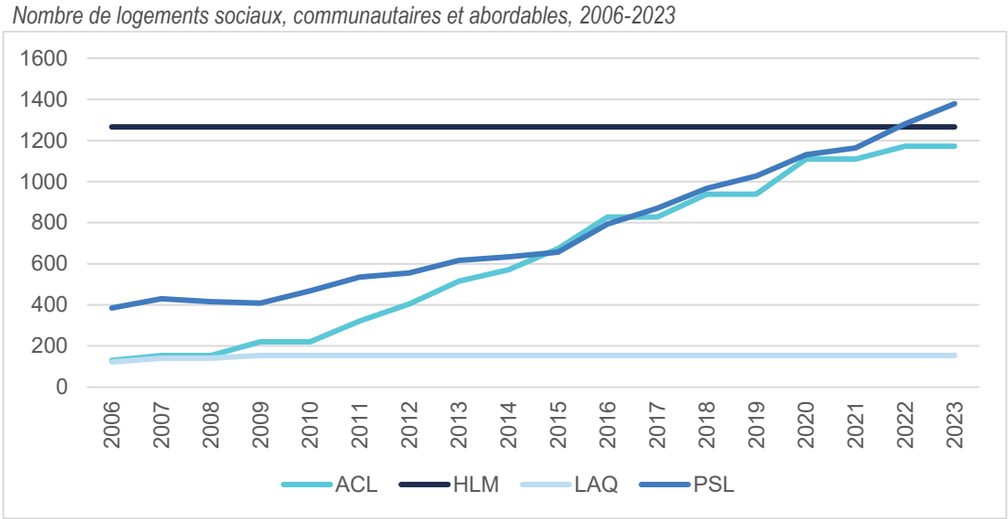
Valeur (estimée par le propriétaire) du logement selon le type de construction résidentielle, 2021

Type de construction	Valeur ($)
Maison individuelle non attenante	308 800 $
Maison jumelée	241 800 $
Maison en rangée	233 000 $
Appartement dans un immeuble de cinq étages ou plus	292 000 $
Appartement ou plain-pied dans un duplex	274 000 $
Appartement dans un immeuble de moins de cinq étages	264 000 $
Autre maison individuelle attenante	340 000 $
Logement mobile	181 000 $

Source : Statistique Canada. Tableau 98-10-0257-01, 2021

Figure 6.6

Nombre de logements sociaux, communautaires et abordables, 2006-2023



Source : Institut de la statistique du Québec, Nombre de logements sociaux, communautaires et abordables, selon la municipalité, de 2006 à 2023

HLM : habitations à loyer modique
PSL : Programme supplément au loyer
LAQ : Logement abordable Québec
ACL : AccèsLogis

En 2023, Sherbrooke compte plus de 3 300 logements sociaux, communautaires et abordables, ce qui représente environ 4 % du parc résidentiel total. Ce chiffre est plus élevé que la part des logements sociaux et abordables à l'échelle de la région de l'Estrie (2,9 %) et du reste de la province (3,5 %).6

TABLEAU 8.10

Répartition des logements, périmètres d'urbanisation, 2024

Répartition des logements	%
Intérieur des périmètres urbains	93,6 %
Extérieur des périmètres urbains	6,4 %
Total	**100,0 %**

Source : Ville de Sherbrooke, Rôle de l'évaluation foncière 2024

Les étudiants

En 2023, la Ville de Sherbrooke comptait près de 26 000 personnes inscrites dans ses établissements postsecondaires7. Les étudiants universitaires composent environ 17 % de la population totale de la Ville. Selon le mémoire préparé par l'Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant (UTILE) dans le cadre de la Commission ad hoc sur le logement de Sherbrooke en 2023, près de 89 % des étudiants et étudiantes de Sherbrooke sont locataires.

Les besoins des ménages et l'offre résidentielle

Adaptation aux besoins des ménages

La transformation démographique de Sherbrooke impose une réévaluation de l'offre résidentielle. En 2021, environ 50 % des logements comportaient deux chambres à coucher et moins. Ces types de logements sont les plus susceptibles de répondre aux besoins des ménages plus petits, des étudiants et des personnes âgées.

Toutefois, près de 75 % des ménages sont composés de deux personnes ou moins. On observe alors un déséquilibre entre la taille des logements et la taille des ménages. En d'autres termes, de nombreux ménages occupent des logements plus grands que nécessaire, faute d'alternatives adaptées ou encore par choix personnel. D'autres tendances accentueront la demande en petits logements, notamment la part des personnes de 65 ans et plus qui devrait atteindre près de 24 % d'ici 2040. Sherbrooke compte également une forte population étudiante (17 % en 2023), majoritairement locataire.

6 Institut de la statistique du Québec, Portrait des logements sociaux et abordables au Québec, 2024
7 Université de Sherbrooke, Université Bishop's, Cégep de Sherbrooke et Séminaire de Sherbrooke

Bien que la construction de maisons individuelles ait ralenti ces dernières années, ce type d'habitations reste fortement dominant à Sherbrooke (31,8 % du parc résidentiel en 2024). Cette forte présence accentue le déséquilibre entre la taille des logements et celle des ménages, compliquant l'accès à des logements de taille adaptée. En 2024, le prix moyen d'une maison individuelle neuve ou d'un jumelé neuf atteint 467 914 $. Cette typologie demeure peu abordable pour une partie de la population, en particulier pour les ménages à faible revenu, les étudiants, les personnes âgées et les individus en situation de vulnérabilité.

Ainsi, les nouveaux logements qui seront construits dans un horizon temporel de 12 ans devront répondre minimalement aux besoins suivants :

- des logements pour les ménages de petite taille
- des logements pour la clientèle étudiante
- des logements pour les personnes âgées de 65 ans et plus
- des logements abordables

La priorité devra donc être accordée aux appartements, aux studios et aux petits logements locatifs plutôt qu'aux maisons individuelles.

Évolution des mises en chantier

Depuis 2019, les mises en chantier se sont accélérées à Sherbrooke, atteignant un record en 2021 avec des demandes de permis pour 2 081 nouveaux logements. La catégorie des appartements domine les mises en chantier depuis 2002, avec des pics marqués entre 2020 et 2022, entre autres en raison des incitatifs gouvernementaux et d'une forte demande en logements sociaux et abordables dans le contexte de la crise du logement. Cependant, malgré cette croissance, l'offre demeure insuffisante pour répondre à la demande croissante. Le nombre de mises en chantier devra être supérieur au nombre de nouveaux ménages dans les années à venir afin d'atténuer la pression sur le marché.

L'analyse des mises en chantier des dix dernières années révèle une augmentation significative du nombre d'appartements et une diminution importante des maisons individuelles. Depuis 2020, la répartition moyenne des mises en chantier est d'environ :

- 8 % pour les maisons individuelles
- 13 % pour les jumelés et les maisons en rangées
- 79 % pour les appartements

On observe ainsi une certaine adéquation entre les besoins actuels des ménages et les mises en chantier, mais le manque à gagner demeure important pour répondre aux besoins réels.

Pression sur le marché locatif

La forte demande locative, combinée à une offre limitée, accentue la crise du logement et de l'abordabilité. Le taux d'inoccupation des logements locatifs a atteint des niveaux historiquement bas entre 2020 et 2022, avant de connaître une légère remontée en 2023, pour se stabiliser à 1,3 % en 2024. La pandémie et la crise du logement ont exercé une pression considérable sur la disponibilité des logements, contribuant à cette baisse marquée du taux d'inoccupation.

Afin de revenir à un taux plus équilibré d'environ 3 %, la typologie résidentielle à privilégier pour la construction de nouveaux logements devra être les appartements, notamment les appartements locatifs.

Cibles en matière d'habitation

Sur la base du diagnostic effectué, des cibles en matière d'habitation ont été définies (Tableau 8.11). Le nombre total de nouveaux logements, ainsi que leur répartition par type de construction selon les périodes visées, viseront à mieux répondre aux besoins des ménages et à assurer une offre résidentielle plus adaptée d'ici 2036.

Le nombre total de nouveaux logements sera partagé en fonction de la demande anticipée et des différents types de construction, selon la répartition suivante :

- 5 % pour les maisons individuelles détachées ;
- 12 % pour les maisons jumelées ou en rangée ;
- 83 % pour les logements situés dans un immeuble de deux logements et plus.

Afin de maintenir un taux d'inoccupation supérieur à 3 % (seuil considéré comme équilibré), de réduire la pression sur le marché locatif ainsi que de répondre à la croissance des ménages, la Ville établit les cibles suivantes :

- 3 000 nouveaux logements d'ici 2028
- 7 400 nouveaux logements d'ici 2032
- 11 300 nouveaux logements d'ici 2036

Ces cibles sont établies en utilisant l'année de référence de 2024 du rôle d'évaluation foncière de la Ville de Sherbrooke.

TABLEAU 8.11

Cibles de construction de logements sur un horizon temporel de 4, 8 et 12 ans

Périodes visées	Cibles de nouveaux logements (Par rapport à l'année de référence 2024)			
4 ans 2025 à 2028	3 000			
8 ans 2029 à 2032	7 400			
12 ans 2033 à 2036	11 300			
Périodes visées	**Cibles spécifiques par type de construction (Proportion du parc de logements)**			
	Nombre de logements	**Maisons individuelles détachées**	**Maisons jumelées ou en rangée**	**Logements dans un immeuble en comportant deux et plus**
Année de référence 2024	91 551	31,8 %	7,6 %	60,6 %
4 ans 2025 à 2028	94 551	31,0 %	8,0 %	61,0 %
8 ans 2029 à 2032	98 951	30,0 %	8,0 %	62,0 %
12 ans 2033 à 2036	102 851	29,0 %	8,0 %	63,0 %

Source : Ville de Sherbrooke, 2024 (le nombre de logements de l'année de référence 2024 est issu du Rôle de l'évaluation foncière, 2024)

(Ajouté par l'art. 2 de 1000-27)

4.4.1
Offrir des milieux de vie de qualité

Grandes ambitions de la municipalité à l'égard des milieux de vie

L'Énoncé de vision stratégique de la Ville de Sherbrooke propose d'« Offrir des milieux de vie de qualité ». Les orientations qui s'ensuivent précisent comment la Ville entend réaliser une telle ambition. Ces orientations sont de :

- Offrir des logements de qualité dans toutes les catégories et tous les types de résidences, particulièrement en matière de logements sociaux ou abordables;
- Améliorer la desserte en services dans chaque quartier en favorisant la diversité et la mixité des services de proximité;
- Accorder une attention particulière à la qualité dans l'aménagement et la mise en valeur des espaces publics (rues, places, parcs, espaces de stationnement, entrées de ville, etc.);
- Promouvoir l'agriculture urbaine;
- Protéger et mettre en valeur le cadre bâti dans les quartiers anciens;
- Compléter le réseau de parcs et d'espaces verts et bonifier leur aménagement, tout en consolidant les équipements;
- S'assurer de la qualité de la conception des projets de développement résidentiel, commercial ou industriel;
- Développer les infrastructures sportives, soutenir les organisations et promouvoir les activités sportives;
- Améliorer la qualité des secteurs résidentiels à l'architecture désuète;
- Assurer la sécurité des personnes et des biens et veiller à ce que les services de sécurité publique soient proches de la population;
- Améliorer, voire renforcer, la réglementation en matière d'affichage commercial de façon à corriger les excès et améliorer la qualité du paysage urbain.

Portrait de la situation

On peut définir un « milieu de vie de qualité » comme un territoire où la qualité de vie est appréciée de ses résidents, où on trouve une vie communautaire active et où, en substance, « il fait bon vivre ».

On peut distinguer six types de milieux de vie à Sherbrooke :

- le centre-ville;
- les quartiers patrimoniaux centraux;
- les quartiers résidentiels;
- les noyaux urbains;
- le territoire rural;
- le territoire agricole.

Le centre-ville

Le centre-ville constitue un pôle multifonctionnel (habitations, commerces, services, institutions, etc.) à prédominance institutionnelle. Le centre-ville témoigne de la profondeur historique de Sherbrooke, son identité étant fortement marquée de la présence de bâtiments d'intérêt patrimonial. Cependant, un domaine public d'un aménagement quelconque et vieillissant, ainsi que des coupures dans la trame urbaine, nuisent à la prestance d'ensemble de ce milieu de vie emblématique pour la ville. De plus, la majorité des logements y occupent des structures multifamiliales vieillissantes (majoritairement construites avant 1946), dont une proportion significative nécessite des réparations majeures.

Les quartiers patrimoniaux centraux

Les quartiers patrimoniaux centraux sont des milieux de vie anciens mixtes (prédominance de résidences et de commerces) où les densités de construction sont relativement élevées. Si le logement y a généralement un intérêt patrimonial, le Vieux-Nord se distingue, par ses grands cottages bourgeois, des quartiers de la rue King Est, où le logement a été bâti pour desservir une population davantage ouvrière. Dans l'ensemble, les quartiers patrimoniaux centraux sont habités par une population relativement âgée. Le parc de logements, généralement plus récent qu'au centre-ville, nécessite tout de même des réparations majeures dans bien des cas. Certains quartiers patrimoniaux centraux sont le prolongement du centre-ville.

Les quartiers résidentiels

Hors des quartiers plus anciens du centre, le périmètre urbanisé est un damier de collectivités homogènes de faible à moyenne densité de construction dans un cadre presque exclusivement résidentiel.

Dans l'ensemble, ces quartiers regroupent une population familiale de conditions variables, généralement logée dans des maisons unifamiliales de construction relativement récentes, même si on observe une concentration de logements multifamiliaux sur de grandes artères et aux abords de grands centres commerciaux. Ces quartiers résidentiels étalés posent des problèmes de desserte en services commerciaux, communautaires et de transport en commun, de sorte que les déplacements y sont largement tributaires de l'automobile.

Les noyaux urbains

Les noyaux urbains de Brompton, Deauville et Lennoxville, ainsi que les hameaux de Saint-Élie et du vieux Rock Forest, dont les noyaux urbains sont moins concentrés, sont des milieux qui profitent d'une certaine mixité de résidences, commerces, institutions et services municipaux récréatifs et culturels. Ces milieux sont l'objet dans l'ensemble d'un fort sentiment d'appartenance par une population aux liens étroits.

Le territoire rural

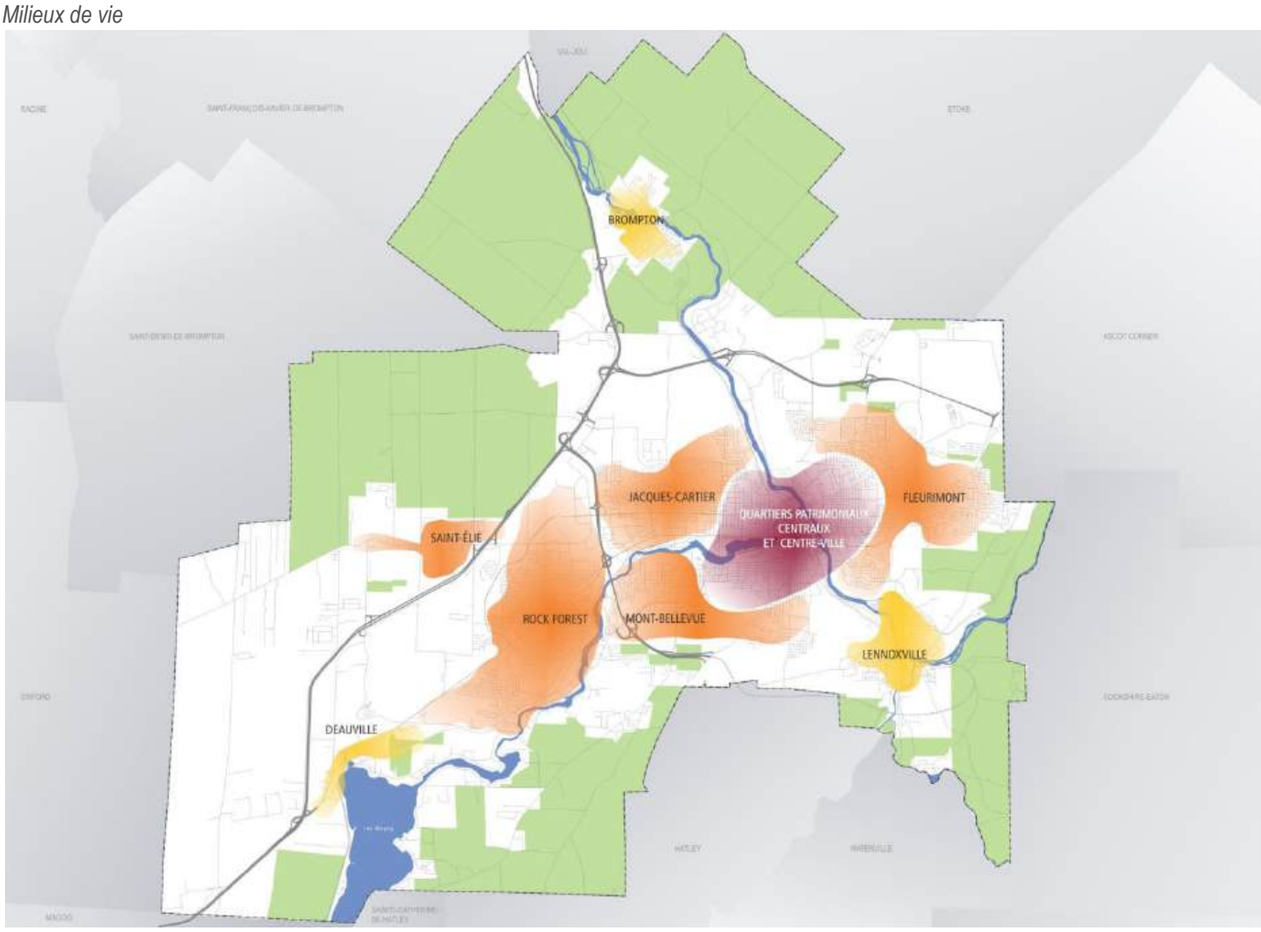
Le territoire rural représente le tiers de la superficie de la ville. Il se compose de secteurs situés entre le périmètre d'urbanisation et la zone agricole permanente. Alors que l'intégrité de la zone agricole est protégée depuis 1979 par la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (L.R.Q., c. P-41.1), de multiples usages ont été autorisés historiquement dans le territoire rural : construction de résidences isolées sur de grands terrains; développements résidentiels plus structurés sans desserte en services municipaux d'égout et d'aqueduc; implantation d'usages variés, parfois sources de nuisances.

Ces implantations ponctuelles dans un milieu autrement peu développé en affectent le caractère et contribuent ça et là à en diminuer le potentiel de mise en valeur.

Le territoire agricole

Le territoire agricole, étant protégé par la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (L.R.Q., c. P-41.1), couvre près de 37 % du territoire de la ville. L'occupation du sol y est majoritairement agricole et près de 50 % de ce territoire est boisé. Nous retrouvons quelques développements résidentiels, des commerces et industries répartis le long des chemins et rangs existants.

FIGURE 6
Milieux de vie



La notion de « qualité de vie »

La notion de « qualité de vie » est en soi difficile à cerner car elle concerne toutes les dimensions de la vie d'un citoyen : habitation, espaces publics, parcs, circulation automobile, environnement, services, etc. Il est cependant intéressant de noter qu'une étude récente[8] menée par le Centre for the Study of Living Standards dans une trentaine d'agglomérations canadiennes démontrait que les Sherbrookois profitent de l'indice de bien-être le plus élevé au pays. Cette étude a pour prémisse que la santé physique et mentale, le niveau de stress et le sentiment d'appartenance sont des variables aussi déterminantes que le revenu pour apprécier le niveau de bien-être des citoyens.

L'état de situation quant aux facteurs de qualité de vie dans Sherbrooke se résume comme suit :

- **Cadre urbain**. Ville sise sur un territoire valonneux sillonnée de plans d'eau, et marquée par une longue histoire, Sherbrooke a hérité d'un cadre urbain significatif sur le plan patrimonial aussi bien que paysager, un atout qui la distingue même s'il a été à ce jour peu exploité;
- **Équipements collectifs**. Dans l'ensemble, le statut de capitale régionale qu'assume Sherbrooke lui confère une excellente dotation en équipements et services collectifs : institutions d'enseignement; hôpitaux et services de santé; services gouvernementaux divers; équipements et services de sport, de loisir, de culture et de vie communautaire, etc.;
- **Parcs et espaces verts**. L'offre en parcs et espaces verts suffit globalement pour répondre aux besoins dans les quartiers patrimoniaux centraux. Reste que des travaux d'entretien, de modernisation et d'amélioration s'avèrent nécessaires dans certains cas. Toutefois, certaines lacunes subsistent pour compléter et mieux intégrer le réseau de parcs publics, notamment dans les quartiers résidentiels situés en périphérie;
- **Espace public**. L'aménagement et le contexte paysager de l'espace public semble une des faiblesses de Sherbrooke. Malgré d'importants investissements récents (ex. : pourtour du lac des Nations et secteur de la rue du Dépôt), il reste encore beaucoup d'efforts à consacrer dans l'aménagement d'espaces publics d'un niveau de qualité qui marque positivement l'image de la ville, notamment aux entrées de ville, au centre-ville, dans les pôles urbains périphériques et dans l'environnement des implantations commerciales. Par ailleurs, les aires de stationnement, les terrains vacants et l'affichage commercial déparent trop souvent l'espace public, qui pourrait avantageusement accueillir plus d'œuvres d'art public et être plus végétalisé. Plusieurs terrains et infrastructures industriels en attente de requalification marquent également l'image de la ville sur l'espace public;
- **Offre commerciale**. Sherbrooke profite d'une offre commerciale riche, diversifiée et parsemée sur le territoire. Néanmoins, certains quartiers résidentiels posent des difficultés de desserte par manque de densité d'occupation. L'offre commerciale se consolide d'année en année. Selon Commerce Sherbrooke on recensait près de 5 000 établissements sur l'ensemble du territoire;
- **Transport**. Dans l'ensemble, le réseau véhiculaire sherbrookois est adéquat même si on note un manque de rues collectrices pour accommoder la circulation de transit et la desserte des secteurs en développement. L'offre sherbrookoise de transport en commun est reconnue à travers le Québec comme efficace et novatrice, notamment de par la gratuité offerte aux étudiants en partenariat avec les institutions d'enseignement postsecondaires. Le réseau de pistes cyclables, même s'il se distingue à titre de réseau récréatif, est mal adapté aux besoins des travailleurs. Le réseau piétonnier (comprenant trottoirs, passages et sentiers piétonniers), doit également être modernisé. Au total, un réseau utilitaire de transport actif demeure à développer. Enfin, la desserte aéroportuaire, de même que la vocation et l'aménagement du réseau ferroviaire doivent être reconsidérés pour les adapter aux besoins d'aujourd'hui;
- **Vie économique**. Sherbrooke présente de plus en plus une économie tertiaire fortement dynamisée par la présence universitaire et institutionnelle. En plus des industries manufacturières et de transformation, s'ajoute une masse critique d'entreprises dans cinq filières-clés. C'est ainsi que la présence du chômage est moins élevée à Sherbrooke qu'ailleurs, en moyenne, au Québec (7,1 % par rapport à 8,2 % au Québec, données désaisonnalisées, premier trimestre de 2012, Institut de la statistique du Québec). Les pôles d'emploi sont également bien répartis sur le territoire.

[8] Centre for the Study of Living Standards, Does Money Matter? Determining the Happiness of Canadians, Toronto, Novembre 2010 (mise à jour en février 2011), 98 pages et annexes

Les enjeux d'aménagement en résumé

Profitant dans l'ensemble d'une situation enviable quant à ses milieux de vie, Sherbrooke doit s'intéresser dans l'avenir à quelques problématiques spécifiques. Soulignons les besoins d'amélioration des conditions d'habitation, notamment en ce qui concerne l'offre de logements communautaires et abordables et la qualité d'ensemble du parc de logements. La revalorisation de l'espace public constitue également une préoccupation d'importance, tant dans les quartiers qu'aux entrées de ville. Enfin, la requalification des sites industriels et commerciaux désuets en milieu urbain s'avère aussi une problématique qui nécessite l'attention des instances municipales.

De ces constats découlent les enjeux d'aménagement suivants :

- L'adéquation de l'offre de logements à la gamme des besoins des résidents;
- L'entretien et la rénovation du parc de logements;
- Le développement de quartiers dotés de services commerciaux et communautaires de qualité;
- La qualité d'aménagement et l'harmonisation des usages dans les milieux de vie.

(Modifié par l'art. 3 de 1000-27)

4.4.2 Optimiser l'occupation du territoire urbanisé

Grandes ambitions de la municipalité à l'égard du territoire urbanisé

L'Énoncé de vision stratégique de la Ville de Sherbrooke propose d'« Optimiser l'occupation du territoire urbanisé ». Les orientations qui s'ensuivent précisent comment la Ville entend réaliser une telle ambition.

À l'égard du processus d'urbanisation, ces orientations sont de :

- Densifier le territoire à l'intérieur d'un périmètre urbain ajusté aux nouvelles réalités de l'occupation du sol ;
- Requalifier les secteurs anciens, dont plusieurs sont occupés par des bâtiments industriels ou commerciaux ;
- Poursuivre la revitalisation du centre-ville et des noyaux urbains, notamment en favorisant le développement résidentiel ;
- Consolider la trame commerciale et favoriser le développement de commerces de proximité.

À l'égard de l'habitation, ces orientations sont de :

- Appliquer les concepts de développement résidentiel qui permettent une densification du territoire ;
- Favoriser la diversification des types de logements ;
- Encourager la mixité sociale ;
- Stimuler le développement de produits d'habitation bien adaptés à l'évolution de la clientèle.

Portrait de la situation

Selon les projections démographiques présentées à l'article 3.3, relative au profil de la population et du cadre bâti, la population de la Ville de Sherbrooke devrait connaître une croissance plus marquée jusqu'en 2026, avec un taux de 7,4 %, avant de se stabiliser légèrement avec un accroissement modéré entre 3,4 % et 4,7 % d'ici 2041. Certaines tendances influenceront le développement de la Ville, notamment la réduction de la taille des ménages et le vieillissement de la population (voir l'article 4.4.0.1 pour davantage de détails). Si le nombre de personnes par ménage reste stable à 2,1, on estime que le nombre de logements pourrait augmenter, passant de 80 475 en 2021 à plus de 100 000 d'ici 2041.

L'estimation des besoins en superficies de terrain au sein du périmètre d'urbanisation s'appuie sur les intentions et constats suivants :

- **La concentration du développement résidentiel au sein du périmètre d'urbanisation.** De façon générale, le schéma a pour orientation de rationaliser et de limiter le développement résidentiel hors périmètre d'urbanisation pour différentes raisons : la diminution des déplacements véhiculaires, la rentabilisation des infrastructures existantes, la conservation des milieux naturels d'intérêt sélectionnés, la protection des paysages, la diminution des difficultés de cohabitation des usages en zone rurale;
- **La densification du développement résidentiel.** Le vieillissement de la population influence le comportement de la demande résidentielle à Sherbrooke comme ailleurs au Québec. Ainsi, la demande chemine graduellement vers des logements plus petits et plus centraux, dans des structures plus denses avec davantage de services communs. Cette tendance se concilie avec les objectifs du développement durable voulant que la planification des quartiers limite l'étalement urbain, favorise la mixité des fonctions et augmente la part des déplacements en transports actifs et collectifs.
- **La consolidation des espaces voués au développement institutionnel, commercial et industriel.** Les espaces voués à ces fonctions urbaines au sein du périmètre d'urbanisation répondent à la demande actuelle. Toutefois, afin d'assurer leur développement à long terme, de nouveaux espaces doivent être réservés à ces fins;
- **Les contraintes liées à la topographie, l'hydrographie et aux sols.** Présentes sur le territoire de la Ville de Sherbrooke, elles diminuent l'espace urbain développable dans une perspective de sécurité, de coûts raisonnables et de faisabilité.

Aux espaces actuellement disponibles à l'intérieur du territoire urbanisé s'ajoutent des superficies à même les espaces commerciaux et industriels anciens à redévelopper ou à requalifier. Ainsi, certains territoires en transformation tels que le secteur de la Rand, le plateau Marquette, le quartier Est dans les secteurs du Cégep et de l'Hôtel-Dieu pourraient faire l'objet de projets de redéveloppement dans l'horizon du schéma.

Par ailleurs, le développement urbain au sein du périmètre d'urbanisation est encadré par un mécanisme de gestion de l'urbanisation depuis 2008.

Il est requis de maintenir une banque de terrains identifiée à titre de « zone prioritaire de développement », à laquelle s'ajoute une « zone d'expansion ».

Une « zone d'expansion à long terme » est proposée afin de réserver, dès maintenant, une banque de terrains pour une éventuelle mise en développement au-delà de l'horizon du schéma, si les besoins le justifient. Référer au tableau 15 – Superficies allouées aux zones prioritaires de développement, aux zones d'expansion urbaine et aux zones d'expansion urbaine à long terme.

La mise en développement des terrains doit toutefois :

- Respecter les conditions minimales telles que la consolidation des secteurs urbanisés adjacents, l'extension à partir de la trame urbaine existante, le prolongement des réseaux d'infrastructures ;
- Prendre en compte les services collectifs, le transport en commun, les coûts de développement et les contraintes physiques et environnementales.

Ce mécanisme de gestion sera présenté au chapitre 5 – Stratégies d'aménagement et de développement. Par ailleurs, il importe de prendre en compte d'éventuelles limites au développement urbain, limites associées aux problématiques de desserte en infrastructures d'aqueduc et d'égout, dont voici un aperçu :

La desserte en eau

L'ensemble du territoire urbanisé de Sherbrooke et certaines zones situées en périphérie sont desservis par le réseau d'aqueduc municipal. La source d'approvisionnement en eau est située au lac Memphrémagog et une conduite de près de 27 km amène l'eau à l'usine de traitement J.-M.-Jeanson pour ensuite desservir l'ensemble du territoire municipal.

Une partie du secteur de Lennoxville est encore desservie par trois puits situés sur le territoire de la municipalité voisine. Le volume d'eau disponible étant limité dans ce secteur, la qualité de l'eau étant variable et le débit insuffisant pour de nouveaux développements, ce secteur est raccordé en partie à l'aqueduc municipal. Le secteur au complet sera raccordé au cours de l'année 2013.

Les infrastructures d'épuration des eaux usées

Les infrastructures d'épuration des eaux usées se localisent dans cinq bassins d'assainissement, tel que présenté à la figure 7.

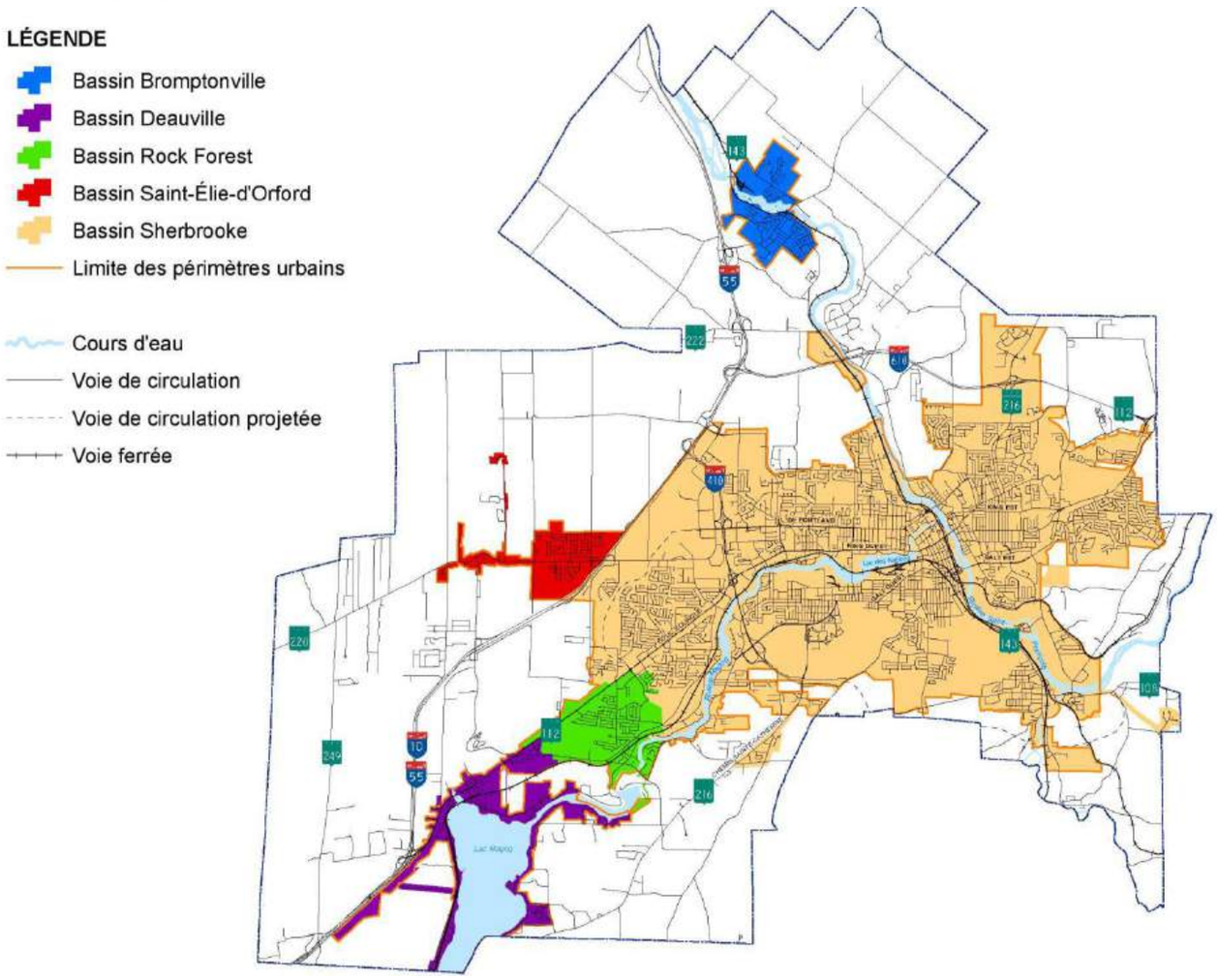
Dans la majeure partie du territoire, le traitement des eaux usées se fait directement à l'usine principale d'épuration de Sherbrooke située en bordure du boulevard Queen-Victoria. L'usine d'épuration répond aux besoins actuels et anticipés et peut traiter les eaux usées de l'ensemble du bassin de drainage et répondre à la demande pour les développements prévus au cours des prochaines années. Toutefois, en certaines périodes critiques, le réseau et l'usine fonctionnent à pleine capacité et le traitement des eaux usées présente des points faibles. Cette situation sera corrigée au cours des prochaines années afin de rendre le réseau et l'usine conformes aux exigences gouvernementales.

Par ailleurs, dans les secteurs de Brompton, Saint-Élie-d'Orford et Deauville, le traitement des eaux usées se fait par des étangs aérés. Toutefois, il y a une problématique dans les secteurs de Saint-Élie-d'Orford et de Deauville, puisque ces étangs ont atteint leur pleine capacité. Pour les secteurs de Rock Forest dont les eaux usées sont acheminées à l'usine d'épuration située sur le chemin Saint-Roch Sud, l'usine a été mise aux normes avec les investissements réalisés au cours des dernières années. L'usine respecte les normes gouvernementales, mais n'est pas apte à traiter des nouveaux apports d'eaux usées, ayant atteint sa pleine capacité de traitement.

Par conséquent, elle ne peut traiter les eaux usées de nouveaux développements. Considérant que les infrastructures d'épuration des eaux usées dans les secteurs de Saint-Élie-d'Orford, Deauville et d'une partie de Rock Forest ne peuvent plus épurer davantage d'eaux usées, le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs a émis un moratoire sur toute extension des infrastructures d'égout.

Afin de régulariser cette situation, des investissements importants pour la correction et l'amélioration des équipements devront être réalisés. Une étude est en cours de réalisation quant au raccordement du secteur de Saint-Élie-d'Orford aux infrastructures de traitement des eaux usées de l'usine principale. Par conséquent, la priorisation du développement prendra en compte l'état de ces infrastructures.

FIGURE 7
Bassins d'assainissement



La rétention des eaux de surface

Depuis plusieurs années, la Ville construit et aménage des bassins de régularisation des eaux pluviales afin de protéger davantage les milieux naturels, les cours d'eau et la capacité de certains égouts pluviaux existants.

Afin de respecter les nouvelles normes gouvernementales, la Ville devra poursuivre cette pratique pour assurer une bonne qualité de traitement, régulariser les eaux à des débits naturels et limiter l'apport de sédiments dans les cours d'eau. Le traitement des eaux de surface des nouveaux développements devra systématiquement respecter ces nouvelles normes.

En conséquence, la délimitation du périmètre d'urbanisation prend en considération les éléments de planification suivants :

- La capacité de desserte des infrastructures;
- La conservation des milieux naturels d'intérêt sélectionnés et les milieux humides;
- Le prolongement de l'autoroute 410 au sud du territoire de la ville constituant une limite à l'urbanisation;
- La présence des boulevards urbains Lionel-Groulx et Monseigneur-Fortier et la disponibilité des réseaux d'aqueduc et d'égout dans le secteur contigu au secteur du plateau Saint-Joseph;
- La construction projetée du boulevard René-Lévesque constituant la limite ouest de l'urbanisation.

Les enjeux d'aménagement en résumé

En fonction des efforts de concentration de son développement dans le périmètre d'urbanisation et encouragée par les tendances de la demande et les impératifs environnementaux, Sherbrooke est placée devant une opportunité importante d'adopter des pratiques urbanistiques dites de « développement durable », pratiques qui lui permettront de mieux concentrer son développement, de revitaliser son centre-ville et ses noyaux urbains, de requalifier ses espaces industriels et commerciaux délaissés et d'encourager le transport collectif et actif. Cependant, certains secteurs de Sherbrooke voient leur potentiel de développement limité par la capacité des infrastructures en lien avec les bassins d'assainissement.

De ces constats découlent les enjeux d'aménagement suivants :

- La gestion rigoureuse de l'urbanisation.
- La densification urbaine et la mixité des usages dans les secteurs appropriés.
- La requalification de certains secteurs industriels et commerciaux.
- La généralisation des nouvelles pratiques de développement durable dans la planification et la réalisation des projets de développement.

(Modifié par l'art. 4 de 1000-27 / Modifié par l'art. 4 de 1000-22-2, au besoin consulter note versée au dossier officiel du règlement)

4.4.3 Valoriser le territoire rural et le territoire agricole

Grandes ambitions de la municipalité à l'égard du territoire rural et du territoire agricole

L'Énoncé de vision stratégique de la Ville de Sherbrooke propose de « Valoriser le territoire rural et le territoire agricole ». Les orientations qui s'ensuivent précisent comment la Ville entend réaliser une telle ambition.

À l'égard du territoire rural, ces orientations sont de :

- Maintenir un contrôle strict du développement de type urbain à l'intérieur du territoire rural;
- Identifier, protéger et mettre en valeur les paysages et les milieux naturels d'intérêt;
- Établir et promouvoir le potentiel de développement économique du territoire rural.

À l'égard du territoire agricole, ces orientations sont de :

- Assurer la protection, la mise en valeur et la pérennité du territoire et des activités agricoles;
- Réaliser un plan de développement de la zone agricole avec les objectifs suivants :
  - favoriser l'occupation dynamique de la zone agricole centrée sur l'agriculture;
  - mettre en valeur le potentiel agricole dans une perspective d'accroissement ou de diversification des activités agricoles;
  - promouvoir le développement d'activités complémentaires à l'agriculture comme l'agrotourisme;
  - contribuer à une cohabitation harmonieuse entre usages agricoles et non agricoles;
  - favoriser une plus grande multifonctionnalité du territoire dans les milieux dévitalisés;
- Favoriser l'intégration ville-campagne (agriculture soutenue par la communauté, productions locales).

Portrait de la situation

Le territoire urbanisé de Sherbrooke est généralement séparé de la zone agricole par le territoire rural, représentant le tiers de la superficie de la ville, et dont l'occupation est très diversifiée. On y retrouve, entre autres, des occupations résidentielles, de villégiature, commerciales et industrielles, des sablières et gravières, des écuries, des terrains de golf et autres équipements récréotouristiques. Au total, force est de constater que l'urbanisation, ponctuelle et diffuse, y exerce des pressions et que la cohabitation entre les usages peut y être source de conflits.

Les aires boisées marquent de façon toute particulière la zone rurale, contribuant au potentiel écologique et à la beauté des paysages tout en offrant un tampon entre le milieu rural et le milieu urbain. Généralement jeunes, ces aires boisées apportent néanmoins, par leur ampleur, une importante contribution potentielle au projet de création d'une ceinture verte autour du périmètre urbanisé.

La zone agricole occupe quant à elle environ 37 % du territoire de la ville, soit quelque 13 500 hectares. On constate que le paysage agricole est marqué par les plantes fourragères, qui occupent quelque 70 % des champs cultivés. Comme ailleurs au Québec, le maïs-grain et le soya occupent l'essentiel des superficies en céréales et protéagineux. Les exploitations agricoles se concentrent surtout dans les arrondissements de Brompton, de Rock Forest–Saint-Élie–Deauville et de Lennoxville

FIGURE 8

Répartition de la superficie en culture en 2007 (3 060 hectares)

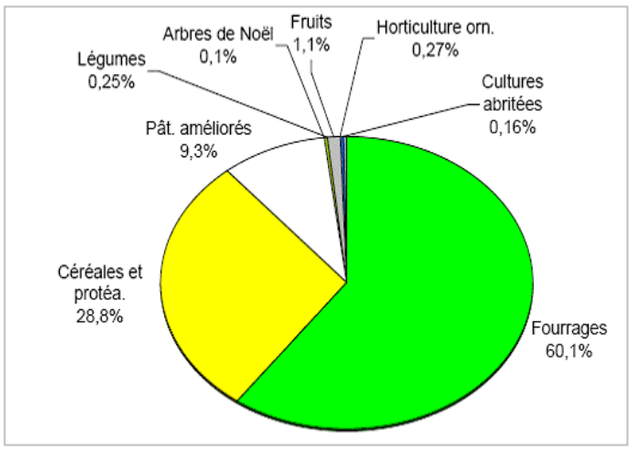
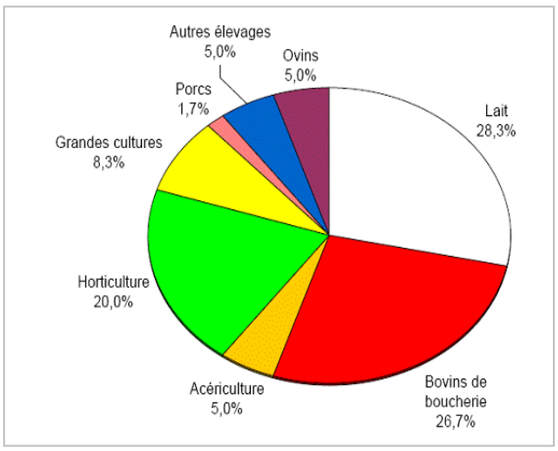


FIGURE 9

Répartition des 60 entreprises agricoles selon la principale source de revenus en 2007



De 1997 à 2007, on a vu à la fois le nombre d'exploitations agricoles passer de 85 à 60 et la superficie en culture se réduire de 4 084 hectares à 3 060 hectares. Dans cette période, toutes les cultures connaissent une baisse de leur superficie, sauf les céréales et les protéagineux.

Par ailleurs, les deux tiers des 60 entreprises agricoles de la ville tirent leur principal revenu de l'élevage. La production laitière représente la principale source de revenus de 28 % des entreprises, suivie par la production de bovins de boucherie 27 % et l'horticulture 20 %. La ville de Sherbrooke ne compte en 2009 qu'une seule ferme agrotouristique et trois fermes certifiées biologiques, toutes spécialisées dans les grandes cultures.

Une étude[9] réalisée en 2012 a permis de caractériser les territoires rural et agricole et de déterminer les potentiels de développement de ces deux milieux.

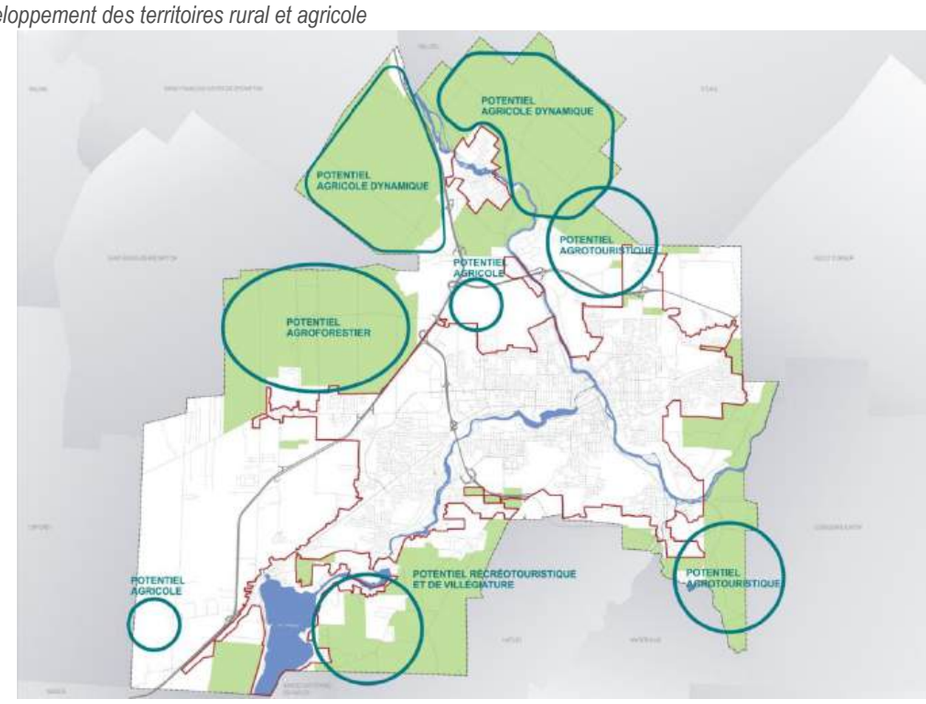
L'étude indique que les territoires rural et agricole semblent porteurs de potentiels de mise en valeur importants si l'on tient compte de variables telles la qualité des sols, les atouts biophysiques ou encore la beauté des paysages. La figure 10 présente les potentiels de développement et sont décrits comme suit :

- **Potentiel agricole dynamique.** Les secteurs présentant un potentiel d'agriculture dynamique notable sont localisés au nord de la ville et incluent la presque totalité de la zone agricole à l'intérieur de l'arrondissement de Brompton. Ce grand secteur possède les terres les plus adéquates pour la culture du sol, soit des sols de catégories 3 et 4[10]. C'est également dans ce secteur que l'on retrouve la plus grande concentration d'établissements agricoles voués à la culture du sol et à l'élevage;
- **Potentiel agrotouristique et potentiel récréotouristique et de villégiature**. Le potentiel des secteurs identifiés repose sur la présence d'un embryon d'activités d'agrotourisme ou/et de récréotourisme, de même que sur la présence de certains atouts paysagers;
- **Potentiel agroforestier.** Un espace fortement boisé se situant dans la zone agricole présente un potentiel important pour la mise en valeur de la ressource forestière. L'agriculture y est peu développée et les grandes superficies boisées donnent à ce secteur le meilleur potentiel pour une éventuelle vocation forestière à long terme, considérant le jeune âge des boisés;
- **Potentiel agricole**. À l'intérieur du territoire rural, on retrouve un ensemble de secteurs possédant un potentiel élevé pour la pratique de l'agriculture, considérant la présence de sols de types 2, 3 ou 4, ainsi que la présence d'établissements et d'exploitants agricoles.

[9] Source *: Détermination des potentiels de développement des zones rurales et agricoles*, Les Services exp inc., 2012

[10] Source : *Potentiel des sols (ARDA)* Inventaire des Terres du Canada du Ministère de l'Environnement du Canada

FIGURE 10
Potentiel de développement des territoires rural et agricole



Les enjeux d'aménagement en résumé

Les territoires rural et agricole marquent profondément l'identité sherbrookoise. N'étant pas protégé par la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (L.R.Q., c. P-41.1), le territoire rural semble utilisé à la fois comme réserve pour l'urbanisation à venir et comme zone tampon entre le territoire urbanisé et le territoire agricole. Tout comme pour l'espace agricole proprement dit, son rôle est pourtant essentiel à la protection de la biodiversité et des paysages, notamment parce qu'une partie importante de ce territoire est boisée. Il est aussi certainement apte à soutenir certaines formes d'agriculture à petite échelle, la sylviculture ou encore des activités de plein air. Il est donc nécessaire d'y établir des orientations spécifiques conséquentes de son potentiel environnemental et économique.

Le paysage agricole est surtout marqué par les plantes fourragères et les grandes cultures. La présence de la production de fruits, de légumes et de fleurs est discrète. L'agriculture sherbrookoise est en fait surtout centrée sur la production laitière, l'élevage et l'horticulture. La superficie cultivée est faible, représentant l'équivalent de 23 % de la zone agricole permanente, superficie qui a diminué dans la période récente. Ces faits suggèrent que des efforts pourraient être consentis pour dynamiser l'agriculture et la rendre plus près du vécu et des besoins des citoyens.

De ces constats découlent les enjeux d'aménagement suivants :

- L'établissement de règles d'occupation résidentielle modulées en territoire rural;
- La mise en valeur des paysages ruraux;
- L'exploitation durable des territoires boisés;
- L'utilisation optimale de la zone agricole à des fins agricoles et la diversification des activités compatibles;
- La cohabitation des usages.





4.5
L'AMÉNAGEMENT EN SUPPORT AU DEVENIR ENVIRONNEMENTAL

En relation avec son devenir environnemental, la Ville de Sherbrooke poursuit le grand objectif suivant :

« Aspirant au statut de ville verte, Sherbrooke opte résolument pour un développement durable, réfléchi et mesuré, intégrant la protection de l'environnement et la mise en valeur des milieux naturels, dans le contexte des changements climatiques. »

Cet objectif sera atteint par la mise en œuvre de deux stratégies :

- Protéger et mettre en valeur l'environnement et conserver les milieux naturels d'intérêt;
- Privilégier les transports actifs et les transports collectifs.

(Modifié par l'art. 5 de 1000-22-2)

4.5.1
Protéger et mettre en valeur l'environnement et conserver les milieux naturels d'intérêt

Grandes ambitions de la municipalité à l'égard de l'environnement et des milieux naturels

L'Énoncé de vision stratégique de la Ville de Sherbrooke propose de « Protéger et mettre en valeur l'environnement et conserver les milieux naturels d'intérêt ». Les orientations qui s'ensuivent précisent comment la Ville entend réaliser une telle ambition.

À l'égard de la protection et la mise en valeur des milieux naturels et de la conservation des milieux naturels d'intérêt, les orientations sont de :

- Poursuivre l'acquisition des connaissances en ce qui concerne les milieux naturels;
- Informer et sensibiliser les citoyens en ce qui a trait à la protection de l'environnement et des milieux naturels;
- Conserver une superficie de milieux naturels équivalente à 45 % du territoire, de manière à :
  - conserver les milieux naturels sur la base de leurs fonctions écologiques;
  - conserver les milieux naturels interconnectés;
  - conserver les espèces et habitats à haute valeur de conservation, notamment ceux ayant acquis un statut visant leur protection;
- Conserver les écosystèmes forestiers exceptionnels;
- Protéger et restaurer les rives et le littoral des lacs et des cours d'eau;
- Mettre en valeur les milieux naturels d'intérêt, dans une perspective d'équilibre durable entre les espaces protégés et les espaces accessibles à la population;
- Régir l'abattage d'arbres à l'intérieur du périmètre urbain en privilégiant la conservation des arbres existants;
- Assurer une gestion écologique des travaux, notamment le contrôle des sédiments lors de la réalisation des projets de construction;
- Harmoniser les règles d'exploitation forestière en concertation avec les intervenants du milieu;
- Intégrer les projets de développement dans leur environnement naturel et définir des mesures adéquates en matière de protection, de conservation ou de compensation (ex. : espaces verts, surfaces perméables, etc.).

À l'égard de l'adaptation aux changements climatiques, les orientations sont de :

- Intégrer la gestion des risques climatiques aux processus décisionnels de la Ville;
- Entériner un plan d'action pour l'adaptation aux changements climatiques, qui détaille en particulier :
  - les nouvelles façons de faire en matière d'aménagement dans les îlots de chaleur (plantation d'arbres, végétalisation,
  - toits blancs ou verts...) ainsi qu'en matière de construction;
  - les modifications éventuelles à apporter aux dispositions relatives aux zones inondables;
  - les adaptations nécessaires aux infrastructures et aux équipements urbains;
  - les possibilités d'électrification des transports.

Portrait de la situation

En matière d'environnement, la conservation des milieux naturels, la protection de la biodiversité, l'amélioration de la qualité des cours d'eau et la gestion des zones inondables représentent des enjeux importants, auxquels s'ajoute l'impératif d'adopter de nouvelles pratiques de gestion et d'aménagement contribuant à contrer les changements climatiques et à s'y adapter.

La conservation des milieux naturels

La conservation est définie comme un ensemble de pratiques comprenant la protection, l'utilisation durable, la restauration et la création, et visant la préservation de la biodiversité, le rétablissement d'espèces ou le maintien des services écologiques au bénéfice des générations actuelles et futures[116]. Les principes directeurs suivants devraient servir de guide dans la planification de la conservation :

- favoriser l'atteinte du principe d'aucune perte nette de milieux humides et hydriques;
- assurer une gestion cohérente par bassin versant des milieux humides et hydriques;
- préserver et améliorer la biodiversité et la connectivité;
- contribuer au bien-être humain;
- assurer la résilience face aux changements climatiques.

Le plus récent diagnostic du territoire montre que 93 % des milieux humides, 100 % des milieux hydriques à l'état naturel et 91 % des milieux boisés présentent un intérêt pour la conservation. Combinés, l'ensemble des milieux naturels d'intérêt pour la conservation représentent 50 % du territoire de la ville, soit 184 km^2.

On distingue deux grands niveaux d'intérêt pour la conservation. Tout d'abord, les milieux de valeur écologique exceptionnelle qui se distinguent en raison de leur caractère unique ou irremplaçable. Ensuite, les candidats pour la conservation qui présentent un certain intérêt pour la conservation en raison de leurs caractéristiques écologiques. Les milieux de valeur écologique exceptionnelle et les candidats pour la conservation sont identifiés sur le plan 1.1 – Milieux humides et hydriques d'intérêt pour la conservation et le plan 1.2 – Milieux boisés d'intérêt pour la conservation.

TABLEAU 10.1
Superficies des milieux naturels pour la conservation

Type de milieu d'intérêt pour la conservation	Milieux de valeur écologique exceptionnelle	Candidats pour la conservation	Superficie totale
Milieux humides	11,1 km^2	18,1 km^2	29,2 km^2
Milieux hydriques	19,5 km^2	12,3 km^2	31,8 km^2
Milieux boisés	84,0 km^2	76,3 km^2	160,3 km^2

L'identification des milieux humides d'intérêt pour la conservation a été réalisée à partir de plusieurs critères issus notamment d'outils d'aide à la décision préparés en collaboration avec les autres MRC de l'Estrie et de l'expertise scientifique externe. Les critères se divisent en trois catégories, soit l'intérêt régional pour la conservation de la biodiversité, l'intérêt au niveau des fonctions écologiques ainsi que certains critères en lien avec les spécificités du territoire sherbrookois. Les analyses réalisées pour identifier les milieux ont pris en compte une variété de caractéristiques écologiques, notamment la configuration spatiale (taille et contribution à la connectivité), les fonctions et services écologiques rendus et la présence d'espèces en situation précaire ou d'habitats rares.

L'identification des milieux hydriques d'intérêt pour la conservation a été faite de manière cohérente avec les réglementations provinciales et municipales en vigueur. Puisque celles-ci offrent déjà un certain niveau de conservation, tous les milieux hydriques qui sont encore à l'état naturel ont été identifiés comme d'intérêt pour la conservation. Tous les milieux hydriques ont été sélectionnés *de facto*, à l'exception des suivants : les ruisseaux canalisés, les bandes riveraines dont l'occupation du sol est agricole ou anthropique, les zones inondables dont l'occupation du sol est agricole ou anthropique.

La méthode utilisée pour identifier les milieux boisés d'intérêt est inspirée d'une démarche similaire réalisée ailleurs au Québec[17] et de la littérature scientifique existante. La sélection des boisés d'intérêt s'appuie sur différents critères d'intérêt écologique comme la superficie et la rareté des peuplements. La sélection s'appuie également sur la présence de composantes naturelles d'intérêt telles qu'un écosystème forestier exceptionnel, un peuplement âgé, un corridor écologique ou l'habitat d'une espèce faunique ou floristique à haute valeur de conservation.

Considérant que les milieux naturels d'intérêt représentent 50 % du territoire de la ville, il semble opportun de définir comment l'aménagement du territoire peut jouer un rôle dans leur conservation.

Les cours d'eau et zones inondables

La ville de Sherbrooke est entièrement située dans le bassin versant de la rivière Saint-François. Le réseau hydrographique est composé d'une toile de plans d'eau et de milieux humides largement hydroconnectés et alimentant les grandes rivières Saint-François, Magog et Massawippi. Considérant que le lac des Nations est un élargissement de la rivière Magog, un seul lac est présent en partie sur le territoire, le lac Magog.

Grâce au plan directeur de l'eau du bassin versant de la rivière Saint-François, adopté en 2011, la Ville de Sherbrooke est outillée afin d'assurer une gestion intégrée de l'eau par bassin versant, donc au-delà des frontières administratives usuelles. Un plan directeur de l'eau a aussi été développé de façon spécifique pour le bassin versant de la rivière Magog qui fait partie du bassin

[116] Source : Limoges, B., G. Boisseau, L. Gratton et R. Kasisi, R., 2013. « Terminologie relative à la conservation de la biodiversité in situ ». Le Naturaliste canadien, nº 137, vol. 2, p. 21-27.

[17] Jobin, B., L. Gratton, M.-J. Côté, O. Pfister, D. Lachance, M. Mingelbier, D. Blais, A. Blais et D. Leclair. 2019. Atlas des territoires d'intérêt pour la conservation dans les Basses-terres du Saint-Laurent - Rapport méthodologique version 2, incluant la région de l'Outaouais. Environnement et Changement climatique Canada, ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs. Plan d'action Saint-Laurent, Québec, 170 p.

versant de la rivière Saint-François. Un plan d'action développé par le COGESAF, mandaté par la Ville de Sherbrooke en partenariat avec la MRC de Memphrémagog et la Ville de Magog, permet de guider tous les acteurs de l'eau vers des actions concertées.

Les trois grandes orientations résultant de cette concertation sont :

- améliorer la qualité de l'eau;
- améliorer la qualité des écosystèmes;
- consolider le potentiel récréotouristique de la rivière Magog.

La gestion des eaux usées à Sherbrooke a sans doute contribué de façon marquée à l'amélioration de la qualité des cours d'eau. Cela dit, demeure encore aujourd'hui une problématique d'apport de sédiments dans les cours d'eau due à certaines insuffisances des infrastructures municipales.

Il demeure également que les cours d'eau présents sur les terres agricoles doivent faire l'objet d'un suivi particulier. Ils sont en effet susceptibles d'accumuler et de transporter des nutriments qui viennent enrichir le milieu hydrique et encouragent le processus d'eutrophisation. Ainsi, les bandes riveraines devraient être respectées et demeurer végétalisées, voire faire l'objet d'efforts de restauration. Cette problématique requiert une gestion par bassin versant, celui de la rivière Saint-François comprenant plusieurs MRC.

L'artificialisation des berges, notamment celles de la rivière Magog, est également préoccupante. À cet effet, les bandes riveraines devraient être végétalisées afin de prévenir l'érosion des sols et le réchauffement de l'eau, et de favoriser le maintien de l'équilibre des écosystèmes aquatiques et riverains. Les activités de villégiature ayant cours sur les rivières ont également un impact non négligeable sur la qualité de l'eau.

En hiver, le gel et le dégel de l'eau des rivières provoquent parfois des embâcles, causés par le fait que l'amont des cours d'eau dégèle avant l'aval. Ce phénomène se produit sur la rivière Saint-François, à proximité de l'Université Bishop's, et en amont du barrage Larocque dans le secteur de Brompton. Pour le secteur de l'Université Bishop's, les zones à risque élevé et à risque modéré ont été déterminées. Les zones à risque élevé sont les zones où l'on peut retrouver des glaces en mouvement et les zones à risque modéré sont les secteurs qui ne sont affectés que par la hausse du niveau de l'eau. Pour le secteur de Brompton, deux zones à risque modéré ont été identifiées. Le phénomène de formation d'embâcles a également été observé sur le littoral de la rivière Saint-François, du secteur de Lennoxville jusqu'aux limites municipales de Saint-François-Xavier de Brompton et Val-Joli.

Les arbres en milieu urbain

En milieu urbain, le patrimoine arboricole est perceptible dans les vieux quartiers tels le Vieux-Nord et l'arrondissement de Lennoxville. Cependant, dans les quartiers plus récents, autant dans les secteurs résidentiels, commerciaux ou industriels, les développements se sont réalisés au détriment du couvert forestier.

Les boisés en milieu urbain sont généralement de petite taille et peu d'entre eux présentent un intérêt pour la conservation. Quoiqu'il en soit, ces arbres et boisés remplissent certaines fonctions écologiques, par exemple en diminuant les îlots de chaleur, et ont une importance pour les communautés locales.

La lutte et l'adaptation aux changements climatiques

Le réchauffement du climat est maintenant reconnu sans équivoque par la communauté scientifique internationale. Ce réchauffement s'accompagnera de nombreux impacts dans toutes les régions du monde, tant sur les écosystèmes que sur l'environnement bâti, l'activité économique et la santé des populations. Même s'il va de soi que le Québec ne sera pas épargné, les spécialistes confirment qu'il est possible de diminuer ou d'éviter une bonne partie de ces impacts en prenant des mesures vigoureuses d'atténuation, mesures auxquelles participe l'aménagement du territoire.

Les changements climatiques auront notamment un impact certain sur la gestion de l'eau au Québec, à des degrés divers selon les régions, et exigeront des mesures d'adaptation. Selon l'organisme Ouranos, le sud du Québec connaîtra des précipitations plus abondantes d'ici 2050, notamment des débits plus importants en hiver et plus de périodes de redoux, ainsi que des crues plus hâtives et moins prévisibles. De plus, en été, les étiages seront plus sévères, les températures plus élevées et les crues plus subites à cause des orages. De tels phénomènes pourraient, notamment, avoir un impact sur les habitats, sur la production hydroélectrique, sur l'agriculture et sur la navigation de plaisance.

Ces constats invitent à adopter de nouvelles pratiques d'aménagement permettant à Sherbrooke de contribuer sur son territoire à la lutte et à l'adaptation aux changements climatiques. Ces pratiques comprennent la lutte aux îlots de chaleur, l'adoption de nouvelles normes de construction, une gestion adaptée des zones inondables, certaines adaptations aux infrastructures et aux équipements urbains, ainsi que l'électrification croissante des transports.

Les enjeux d'aménagement en résumé

Sherbrooke détient un important capital en milieux naturels d'intérêt pour la conservation, capital lui permettant d'atteindre l'objectif de conservation de 45 % de son territoire en milieux naturels. Il reste cependant à adopter des modes de conservation et de gestion adaptés aux options de conservation (protection, utilisation durable, restauration/création) et à élaborer des mesures permettant l'atteinte de cet objectif.

La Ville doit également se doter de stratégies destinées à corriger certaines faiblesses en matière de protection et de mise en valeur de l'environnement, notamment en ce qui a trait au suivi et à l'amélioration de la qualité des eaux du réseau hydrique, au transport des sédiments, aux arbres en milieu urbain et à la restauration des rives et à la gestion des zones inondables.

Enfin, il y a lieu d'adopter et de généraliser de nouvelles pratiques rendues nécessaires par l'impératif de lutte et d'adaptation aux changements climatiques.

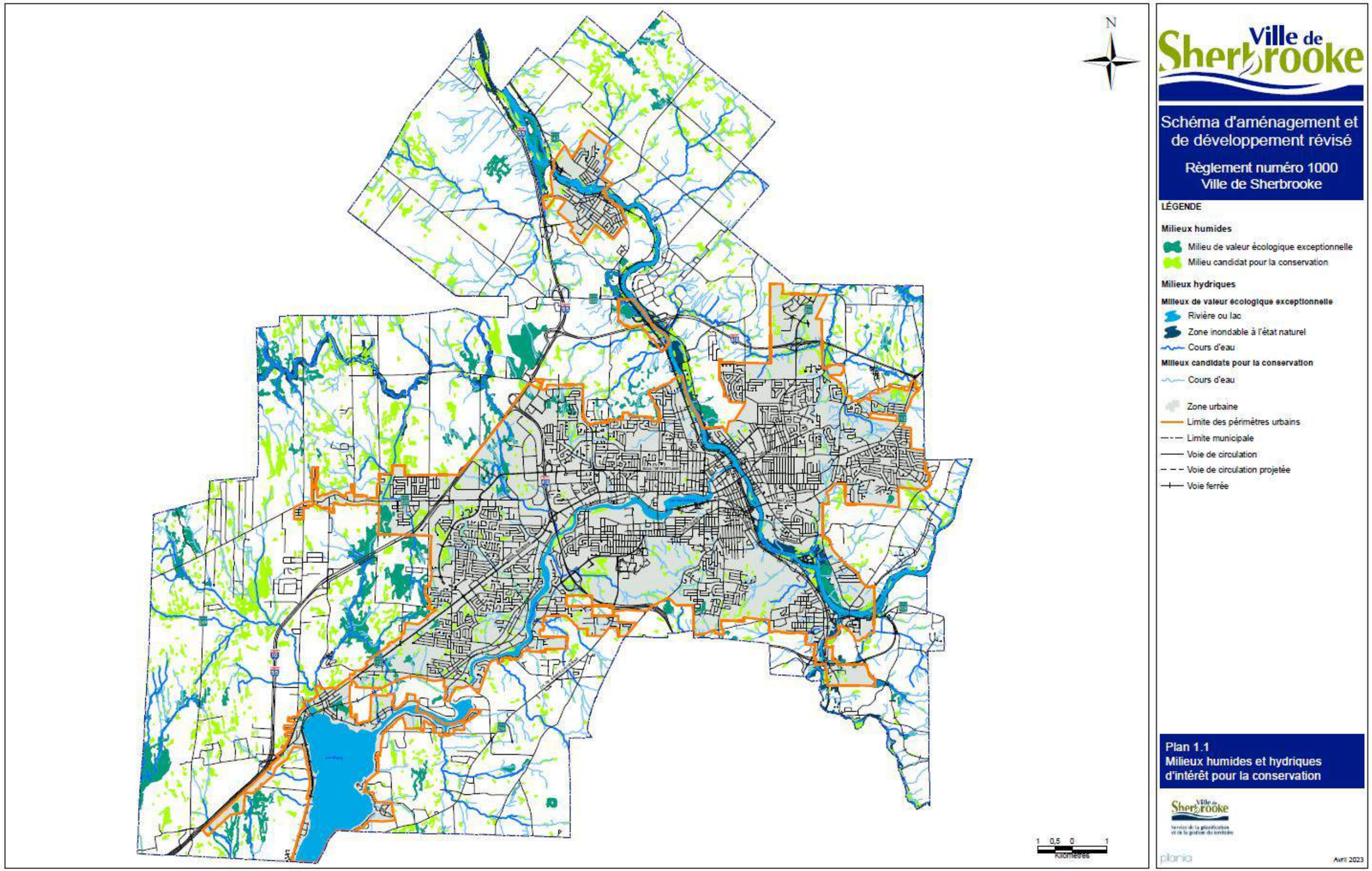
De ces constats découlent les enjeux d'aménagement suivants :

- La conservation des milieux naturels d'intérêt;
- La mise en valeur des atouts naturels à l'aide d'une ceinture verte et du réseau de parcs-nature;
- La protection du réseau hydrique à l'échelle des bassins versants;
- L'adoption de nouvelles pratiques d'aménagement aptes à atténuer les changements climatiques et à s'y adapter;
- La gestion des zones inondables;
- La protection et l'enrichissement du couvert forestier en milieu urbain.

(Modifié par l'art. 6 de 1000-22-2)

Plan 1.1

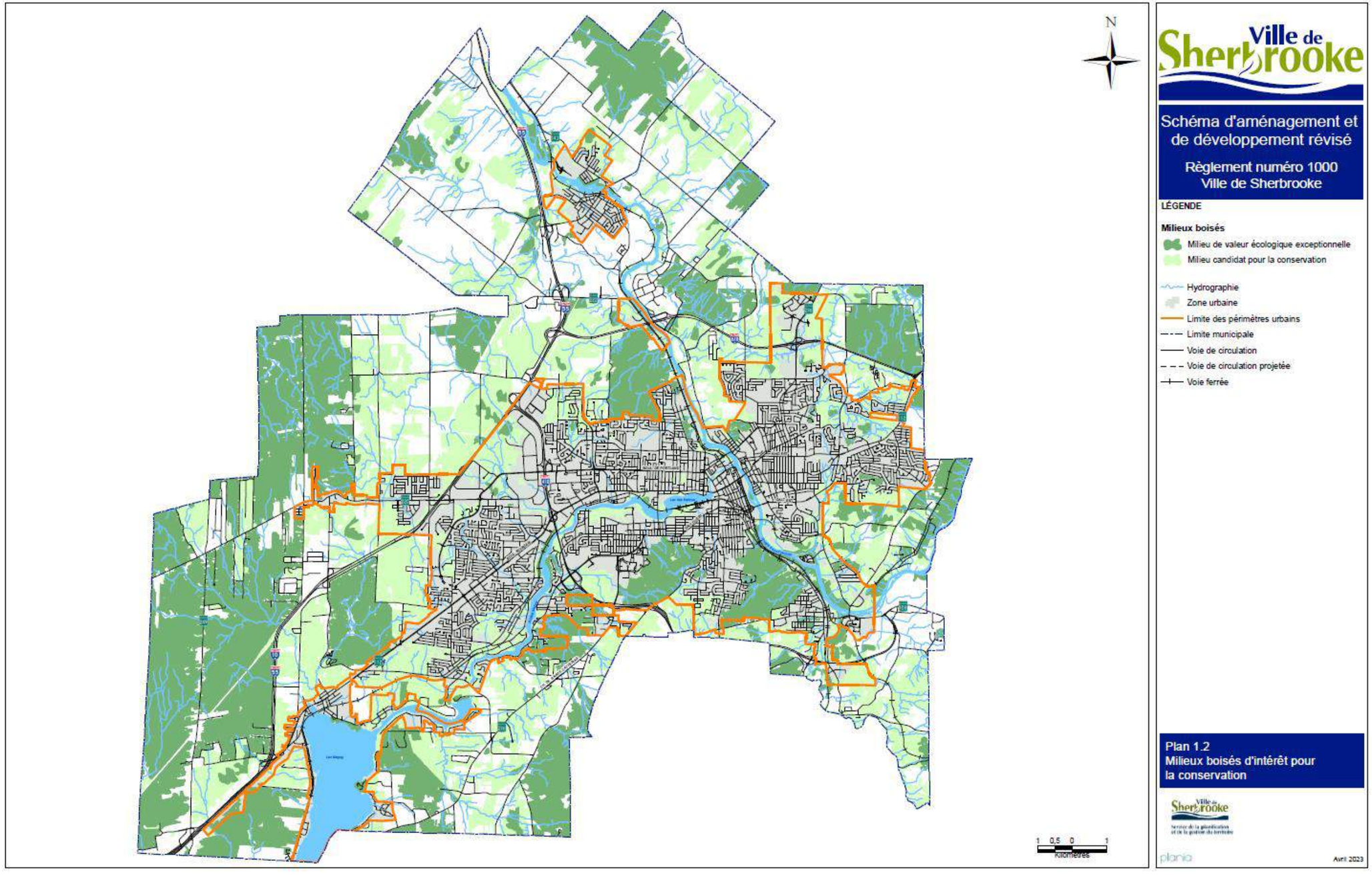
Milieux humides et hydriques d'intérêt pour la conservation



(Ajouté par l'art. 7 de 1000-22-2)

Plan 1.2

Milieux boisés d'intérêt pour la conservation



(Ajouté par l'art. 7 de 1000-22-2)

4.5.2
Privilégier les transports actifs et les transports collectifs

Grandes ambitions de la municipalité à l'égard du transport

L'Énoncé de vision stratégique de la Ville de Sherbrooke propose de « Privilégier les transports actifs et les transports collectifs ». Les orientations qui s'ensuivent précisent comment la Ville entend réaliser une telle ambition.

À l'égard des services de transport, les orientations sont de :

- Faciliter les déplacements pédestres et cyclables à l'intérieur du périmètre urbain (trottoirs, traverses, etc.);
- Développer le réseau de transport actif actuel pour mieux accommoder les déplacements domicile – travail;
- Rendre plus concurrentiel le transport collectif par rapport à l'automobile en termes de coûts directs et de temps de parcours;
- Adapter l'offre de service de transport collectif aux besoins des clientèles;
- Poursuivre le développement d'un partenariat public, institutionnel et privé pour un covoiturage et un auto-partage à plus grande échelle;
- Faciliter l'intermodalité entre les transports collectifs urbain et interurbain;
- Poursuivre le développement de l'intermodalité entre transports actifs et collectifs, covoiturage et auto-partage.

À l'égard de la circulation et du stationnement, les orientations sont de :

- Repenser le partage de la chaussée pour favoriser d'autres modes de transport que l'automobile en solo et améliorer la qualité des espaces publics;
- Sécuriser l'utilisation de la voirie pour les modes de transport alternatifs;
- Revoir les modalités de gestion du stationnement.

À l'égard du développement urbain, les orientations sont de :

- Rapprocher les lieux d'habitation des lieux de travail et de consommation;
- Requalifier la zone centrale et les noyaux urbains en favorisant la mixité et la densification;
- Développer la mixité des quartiers existants et projetés;
- Intégrer des interventions de mobilité durable dans l'aménagement de l'ensemble du territoire urbanisé.

Portrait de la situation

Le Centre de mobilité durable de Sherbrooke (CMDS) a élaboré le Plan de mobilité durable de Sherbrooke. Ce plan a été adopté par le conseil municipal le 6 février 2012. Le diagnostic supportant le plan a permis les constats suivants.

Organisation du territoire et urbanisation

Marquée hors centre-ville par un développement morcelé et une faible mixité des usages, Sherbrooke est caractérisée par des distances importantes entre les lieux de résidence et les pôles d'emploi et d'étude. On y constate un nombre important de déplacements motorisés, effectués souvent sur des distances relativement longues. La moitié des travailleurs réside à moins de 5 kilomètres de son lieu de travail; par conséquent, une part significative de ces déplacements pourrait se faire à pied, en vélo ou en transport en commun.

Il est également à noter que les secteurs ciblés pour le développement résidentiel sont majoritairement situés en périphérie (notamment dans les arrondissements de Rock Forest–Saint-Élie–Deauville et de Fleurimont), alors même qu'il existe un potentiel élevé pour des actions de requalification au centre de l'agglomération et spécifiquement au centre-ville.

Mobilité

Sherbrooke se tire plutôt bien d'une comparaison avec d'autres villes canadiennes de taille comparable en matière de mobilité durable. Le transport en commun et les modes actifs sont utilisés pour les déplacements domicile-travail à concurrence de 19 % à Sherbrooke en 2006 (contre 14,2 % dans les villes québécoises comparables) et également de façon importante pour les déplacements domicile-études. Les données de mobilité confirment par ailleurs la forte différence entre les secteurs de la ville quant au choix modal des résidents, les modes durables étant bien plus utilisés au centre qu'en périphérie.

Certains générateurs de déplacements sont particulièrement importants :

- Les zones commerciales que constituent le Carrefour de l'Estrie, les axes King et de Portland et le plateau Saint-Joseph;
- De grandes institutions tels les centres hospitaliers universitaires (CHUS) Hôtel-Dieu et Fleurimont, le Cégep de Sherbrooke et les deux universités;
- Le centre-ville et ses institutions scolaires privées;
- Le parc industriel régional, situé près de l'Autoroute 410;
- Le secteur du boulevard Bourque.

Une analyse spatiale de la mobilité et des traits socioéconomiques permet d'identifier deux vastes zones situées au centre de l'agglomération désignées respectivement « axe central » et « arc de précarité » et qui se recoupent en partie. L'axe central est caractérisé par :

- Une densité d'occupation du sol plus élevée;
- Une concentration de plusieurs pôles générateurs de déplacements;
- Un usage accru des modes alternatifs à la voiture.

Pour sa part, l'arc de précarité est défini par :

- Une concentration plus marquée de personnes à faible revenu, de ménages de faible taille, de personnes âgées et d'étudiants;
- Des besoins de mobilité accrus et une dépendance plus grande aux transports collectifs et actifs.

Voirie et circulation automobile

Sherbrooke ne subit pas de congestion significative de la circulation. Par ailleurs, on constate un manque de voies collectrices (voies intermédiaires entre rues locales et réseau artériel) dans certains secteurs périphériques, situation posant des problèmes de fluidité et de desserte par transport en commun. Cette situation est constatée tout particulièrement :

- Dans le secteur de Rock Forest, où le boulevard René-Lévesque est en voie de réalisation;
- Dans le secteur de Lennoxville où le prolongement de l'autoroute 410 est en cours de réalisation, entre le secteur de l'Université de Sherbrooke et l'arrondissement de Lennoxville.

La largeur des rues existantes est généralement suffisante pour intégrer d'autres modes de transport sans affecter la capacité du réseau.

Stationnement

L'offre de stationnement sur rue et hors rue est relativement généreuse à Sherbrooke mais, depuis quelques années, des problèmes de saturation se posent à proximité de plusieurs grands générateurs institutionnels, tels le CHUS Hôtel-Dieu, l'Université de Sherbrooke et le centre-ville.

Plusieurs des institutions concernées ont multiplié les actions visant à pallier au problème. Plusieurs de ces initiatives, auxquelles la Société de Transport de Sherbrooke (STS) est souvent étroitement associée, visent à inciter à l'utilisation de modes alternatifs de transport.

À l'opposé, l'utilisation de nombreux grands stationnements commerciaux demeure faible en semaine. L'utilisation de ces espaces à des fins de soutien au transport collectif (ex. : stationnement incitatif desservi par bus par exemple) constitue une opportunité à considérer.

Transport actif

Le développement de sentiers de marche et des parcours cyclables témoigne de la réputation de « ville verte » de Sherbrooke. Toutefois, si le réseau cyclable récréatif est relativement bien développé, les trajets utilitaires (travail, école, commerce ou service) sont discontinus. Les obstacles au transport actif sont d'abord constitués par des coupures urbaines (autoroutes et artères) et naturelles (cours d'eau, topographie).

En plus du développement inégal du réseau cyclable, le réseau récréatif est en grande partie gravelé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, ce qui limite son utilisation comme réseau utilitaire.

On constate par ailleurs que des contraintes importantes entravent le déplacement sécuritaire des piétons dans plusieurs secteurs de la ville, notamment en périphérie, où on retrouve peu de trottoirs et de traverses piétonnes.

Transport collectif

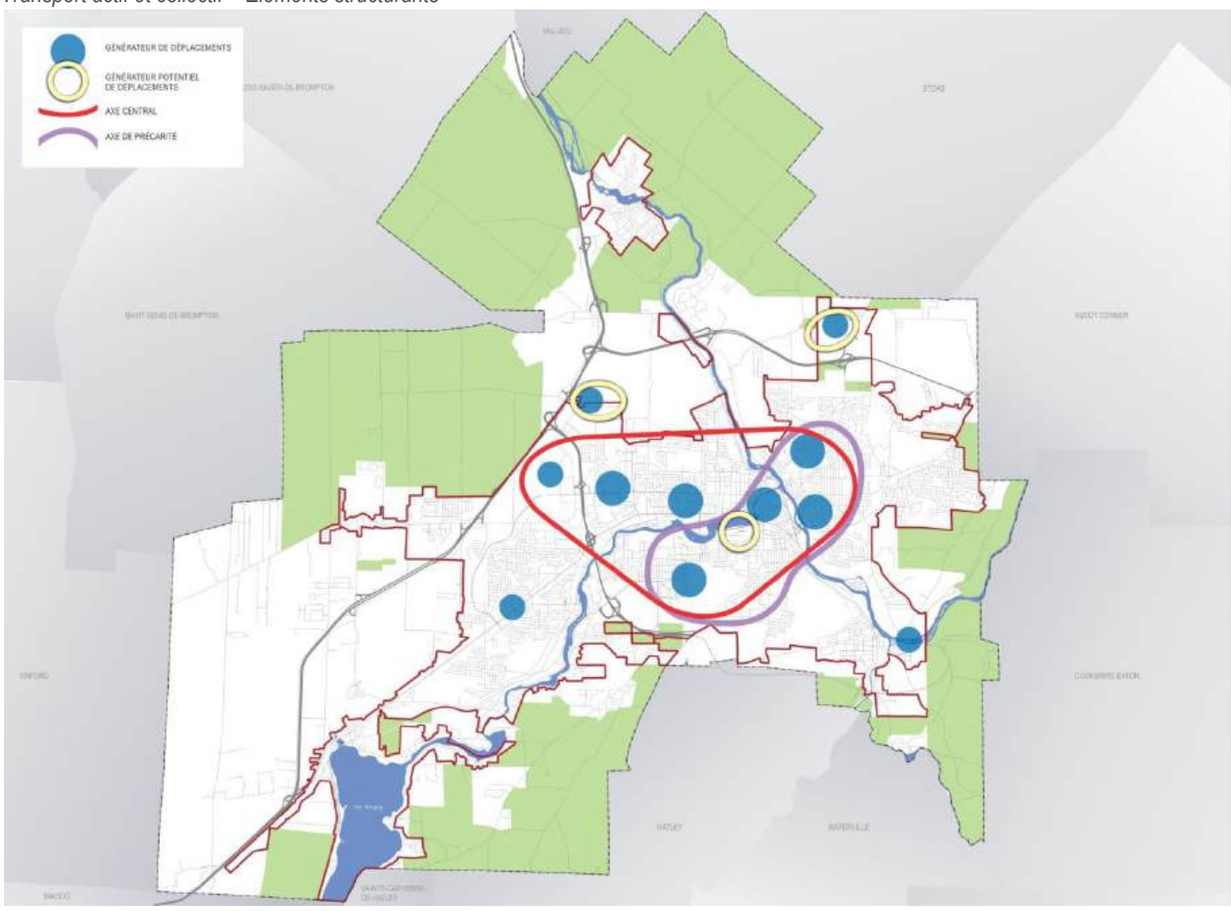
Au centre de l'agglomération, l'organisation spatiale et la demande en transport qui en résulte a conduit la STS à développer son offre de services autour de trois grands axes formant un triangle qui s'ajuste au profil de l'« axe central ». À ce triangle, s'ajoute une antenne reliant le centre-ville au Cégep puis au CHUS-Fleurimont, autre important générateur de déplacements.

Les temps de parcours du transport en commun ne sont pas compétitifs face à l'utilisation de la voiture, notamment en raison de l'absence de mesures prioritaires pour les autobus, dont le déplacement est entravé sur certaines sections du réseau artériel.

En périphérie, la desserte en transport en commun est difficile en raison de la faible densité d'occupation du sol. Le manque de voies collectrices est également défavorable à la circulation des autobus.

Conséquence du fort achalandage en périodes de pointe, les autobus de la STS sont souvent bondés. L'inconfort qui peut en résulter pour la clientèle est d'autant plus mal perçu que cette dernière a accès au confort d'une automobile, autre aspect du déplacement où les services offerts par la STS peinent à soutenir la comparaison. Par opposition au marché des étudiants, le segment des travailleurs constitue une clientèle encore peu exploitée.

FIGURE 11
Transport actif et collectif – Éléments structurants



Source : Centre de mobilité durable de Sherbrooke

Covoiturage et autopartage

Malgré que Communauto soit en activité à Sherbrooke depuis plusieurs années maintenant, le covoiturage et l'autopartage y demeurent encore embryonnaires.

Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

L'accessibilité des services de transport collectif pour les personnes à mobilité réduite constitue, maintenant une obligation légale pour l'ensemble des organismes de transport en commun. En matière d'aménagement, le principal constat à retenir est que l'accessibilité aux arrêts est souvent à améliorer. En raison, notamment, de l'absence de trottoirs ou d'aménagements adéquats, la grande majorité des arrêts présente des difficultés d'accès pour cette clientèle et peut être considérée non conforme.

Promotion du transport actif auprès des jeunes

Il est nécessaire de consolider le transport actif pour les élèves du primaire et du secondaire par des corridors sécuritaires.

Selon L'Alliance sherbrookoise pour les jeunes en santé, seulement la moitié des jeunes d'âge primaire vont à l'école à pied. Il est important d'encourager le transport actif entre l'école et la maison auprès des jeunes, afin de favoriser un mode de vie physiquement actif.

L'Alliance sherbrookoise pour les jeunes en santé, qui regroupe le Centre de santé et de services sociaux – Institut universitaire de gériatrie de Sherbrooke, la Commission scolaire de la Région-de-Sherbrooke, le Regroupement des centres de la petite enfance de Sherbrooke ainsi que la Ville de Sherbrooke, joue ce rôle auprès des jeunes en mettant en place des actions afin d'encourager de saines habitudes de vie.

Les enjeux d'aménagement en résumé

La Ville de Sherbrooke a mis en place le Centre de mobilité durable de Sherbrooke (CMDS), qui a identifié les principaux générateurs de déplacement du territoire. Ces générateurs peuvent être regroupés en grands pôles urbains qui contribuent significativement au transport collectif et actif. Soulignons que certains de ces pôles sont localisés aux limites du centre de l'agglomération, au sein duquel est concentrée la demande de transport collectif et actif.

Par ailleurs, l'analyse du CMDS démontre que certains axes s'avèrent structurants pour le développement du transport collectif de Sherbrooke, dont notamment la rue King (entre la A-410 et la 12e Avenue), le boulevard de Portland et l'axe nord-sud reliant l'Université de Sherbrooke au CHUS.

Ainsi, de par sa configuration reposant sur des pôles de destination relativement concentrés, et de par ses acquis en termes de réseau véhiculaire, Sherbrooke a l'opportunité de poser des gestes déterminants pour améliorer sensiblement la part des déplacements par transport collectif et actif. À cette fin, il faut particulièrement retenir l'importante inadéquation du réseau cyclable par rapport aux besoins de déplacement pour le travail et les études.

De ces constats découlent les enjeux d'aménagement suivants :

- La consolidation des pôles urbains stratégiques aptes à soutenir le transport collectif et actif;
- La priorisation du transport collectif sur les axes structurants et son accessibilité;
- La prise en compte du transport actif dans l'aménagement, le réaménagement et la gestion de l'espace public;
- La mise en place d'un véritable réseau cyclable pour les besoins des travailleurs et étudiants;
- L'amélioration du réseau de trottoirs et autres espaces piétonniers.





5
STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

5.1
LES ORIENTATIONS ET LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

5.1.1
Les orientations

Selon la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1), un schéma d'aménagement et de développement doit définir « les grandes orientations de l'aménagement du territoire » que la Ville entend poursuivre. Les orientations sont ensuite traduites dans les grandes affectations du territoire et seront supportées par le cadre réglementaire ainsi que par les mesures de mise en œuvre.

Les orientations relatives à l'aménagement et au développement du territoire retenues dans ce schéma d'aménagement et de développement proviennent, notamment, des rencontres de travail du comité du schéma d'aménagement (CSA) et ont été entérinées par le conseil municipal. Ces rencontres ont permis aux principaux acteurs et aux responsables de l'aménagement et du développement de s'exprimer sur les forces et les faiblesses qui déterminent la situation actuelle. Celles-ci ont également permis de dégager les enjeux, les défis à relever collectivement et les objectifs à poursuivre compte tenu de la position concurrentielle qu'occupe la ville de Sherbrooke au sein de la grande région de l'Estrie. Elles ont fait émerger de l'analyse des intervenants, les orientations à privilégier et les actions à mettre en œuvre dans une perspective stratégique afin d'assurer la réalisation du potentiel qu'offre la ville en termes d'aménagement et de développement économique, social, culturel et environnemental. Au terme de la démarche du Plan nature, une des stratégies en lien avec le devenir environnemental a été revue et la première orientation a été ajustée afin de refléter l'objectif de conservation souhaité.

Les orientations retenues au schéma d'aménagement et de développement reflètent les enjeux d'aménagement cités au chapitre précédent ainsi que les préoccupations municipales, et sont présentées au concept d'organisation spatiale. Le tableau suivant présente les diverses stratégies et les orientations d'aménagement et de développement du schéma d'aménagement et de développement.

TABLEAU 11
Les stratégies et les orientations

THÈMES RELATIFS AUX PILIERS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE	STRATÉGIES	ORIENTATIONS
Devenir économique	**Développer l'économie du savoir et consolider la base économique**	• Consolider les pôles de développement de l'économie du savoir; • Faire en sorte que le réseau ferroviaire et l'aéroport contribuent au positionnement de Sherbrooke à l'échelle du nord-est de l'Amérique du Nord; • Préciser la vocation des parcs industriels et revoir au besoin leur aménagement afin de soutenir le développement d'une base manufacturière diversifiée; • Consolider le caractère spécifique, le dynamisme et le rayonnement du centre-ville; • Assurer le renforcement du centre-ville comme lieu d'accueil des services administratifs régionaux; • Concentrer l'offre commerciale artérielle et régionale et assurer une desserte commerciale de quartier au sein des milieux de vie.
	Faire de Sherbrooke une destination touristique recherchée	• Intégrer en un pôle touristique majeur les secteurs du centre-ville, du Vieux-Nord et du lac des Nations, et embellir ce pôle par un design urbain distinctif et de qualité; • Réaliser un réseau intégré de corridors récréotouristiques verts et bleus et de parcs-nature mettant en valeur les rivières et espaces naturels marquants; • Mettre en valeur les atouts patrimoniaux, institutionnels et récréotouristiques du pôle de Lennoxville.

TABLEAU 11
Les stratégies et les orientations (suite)

THÈMES RELATIFS AUX PILIERS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE	STRATÉGIES	ORIENTATIONS
Devenir culturel	**Accroître la vitalité et le rayonnement des arts et de la culture**	• Renforcer les équipements culturels structurants et l'animation culturelle au centre-ville; • Mettre à contribution les activités culturelles dans la requalification de certains secteurs du centre-ville, notamment les rues Wellington Sud et Dufferin; • Préserver et mettre en valeur le patrimoine bâti; • Implanter un centre de diffusion artistique de capacité intermédiaire en support à la production locale.
Devenir sociétal	**Offrir des milieux de vie de qualité**	• Assurer l'adéquation de l'offre de logements à la gamme des besoins des résidents; • Soutenir l'entretien et la rénovation du parc de logements; • Mieux encadrer la concentration du logement étudiant dans les quartiers concernés; • Assurer le développement de quartiers dotés de services commerciaux et communautaires de qualité; • Assurer la qualité d'aménagement et l'harmonisation des usages dans les milieux de vie.
	Optimiser l'occupation du territoire urbanisé	• Favoriser une plus grande densité urbaine et une mixité des usages dans les secteurs appropriés, particulièrement au centre de l'agglomération; • Favoriser la requalification de certains secteurs industriels et commerciaux; • Favoriser la mixité des usages dans les noyaux urbains; • Assurer la planification et la réalisation des projets de développement selon les principes du développement durable; • Assurer une gestion rigoureuse de l'urbanisation.
	Valoriser le territoire rural et le territoire agricole	• Favoriser l'utilisation optimale de la zone agricole à des fins agricoles et la diversification des activités compatibles; • Assurer la mise en valeur des paysages ruraux et adapter à cette fin les règles d'occupation résidentielle en territoire rural; • Favoriser l'exploitation durable des territoires boisés; • Améliorer la cohabitation des usages.
Devenir environnemental	**Protéger et mettre en valeur l'environnement et conserver les milieux naturels d'intérêt**	• Conserver 45 % du territoire en milieux naturels; • Protéger le réseau hydrique à l'échelle des bassins versants; • Adopter de nouvelles pratiques d'aménagement aptes à atténuer les changements climatiques et à s'y adapter; • Protéger et enrichir le couvert forestier en milieu urbain; • Créer une ceinture verte et un réseau de parcs-nature.
	Privilégier les transports actifs et les transports collectifs	• Consolider les pôles urbains stratégiques aptes à soutenir le transport collectif et actif; • Prioriser le transport collectif sur les axes structurants et son accessibilité; • Assurer la prise en compte du transport actif dans l'aménagement, le réaménagement et la gestion de l'espace public; • Assurer la mise en place d'un véritable réseau cyclable pour les besoins des travailleurs et étudiants et l'amélioration du réseau de trottoirs et autres espaces piétonniers.

(Modifié par les art. 8 et 9 de 1000-22-2)

5.1.2
Le concept d'organisation spatiale

La Ville de Sherbrooke propose un concept d'organisation spatiale, tel que montré au plan 2 – Concept d'organisation spatiale. Ce concept illustre l'organisation générale existante et projetée des grandes fonctions de la Municipalité et des stratégies prévues.

L'organisation spatiale du territoire de la ville se distingue par une structure concentrique, articulée autour de pôles stratégiques. La densité d'occupation du sol et la mixité des activités diminuent progressivement en s'éloignant du centre-ville de Sherbrooke, lieu ciblé, entre autres, pour l'implantation d'équipements et de services administratifs et gouvernementaux structurants. Une vaste couronne agricole, rurale et agroforestière, dont certains secteurs sont développés à des fins résidentielles, ceinture cette zone urbanisée.

Le concept met en relation la présence de pôles majeurs et des principales composantes du territoire de la ville de Sherbrooke, soit :

Pôles à consolider

- le pôle multifonctionnel suprarégional du centre-ville;
- les noyaux urbains;
- le pôle commercial suprarégional;
- le pôle commercial régional projeté;
- les parcs d'affaires de recherche et de savoir;
- les institutions membre du Pôle universitaire;
- les pôles industriels.

Axes d'intervention

- le territoire de développement prioritaire;
- les axes de développement à long terme;
- le renforcement des pôles stratégiques;
- le renforcement prioritaire du pôle multifonctionnel suprarégional du centre-ville;
- l'axe commercial structurant King-Bourque;
- le corridor bleu d'interventions prioritaires;
- la ceinture verte;
- les axes structurants de transport collectif;
- la mise en valeur de la zone agricole;
- le réseau routier actuel et projeté.

Le pôle multifonctionnel suprarégional du centre-ville

Le centre-ville de Sherbrooke constitue le cœur animé de la ville. Le schéma d'aménagement et de développement positionne le centre-ville en tant que chef-lieu régional de services administratifs et commerciaux. La Ville entend intégrer à la réglementation d'urbanisme des dispositions visant à favoriser l'implantation de bureaux administratifs structurants, les commerces de divertissement ainsi que les activités et équipements culturels. Le centre-ville fera également l'objet de nombreuses interventions visant à consolider la mixité des fonctions, la densification résidentielle, la préservation et la mise en valeur du patrimoine et la transformation de certains secteurs, notamment le plateau Marquette, la rue Wellington Sud et la rue Dufferin. De plus, la notion de quartier central est mise en place afin de favoriser l'essor d'un véritable pôle multifonctionnel suprarégional favorisant à la fois la mixité économique, sociale et ludique.



Les noyaux urbains

La ville de Sherbrooke compte trois noyaux urbains, soit ceux de Brompton, Deauville et Lennoxville. L'identification de ces noyaux urbains vise à consolider et à diversifier les fonctions, à les mettre en valeur par l'appropriation des rives et par la mise en valeur des atouts patrimoniaux, institutionnels et récréotouristiques.

Les pôles commerciaux

Le plateau Saint-Joseph et le Carrefour de l'Estrie jouent le rôle de pôle commercial suprarégional. Ils ont pour principale vocation d'accueillir les commerces structurants. La Ville de Sherbrooke désire consolider ces pôles par le biais de mesures qui confirmeront leur positionnement commercial suprarégional. De plus, un pôle commercial régional est projeté sur la 12e Avenue Nord, au sud de l'autoroute 610, afin de mieux desservir la région et le secteur est de la ville.

Les parcs d'affaires de recherche et de savoir

La ville de Sherbrooke compte trois parcs de recherche et de savoir sur son territoire. Le Technoparc est situé à l'angle des autoroutes 10-55 et 410. Il accueille des entreprises présentant des activités intensives de recherche et de développement et œuvrant dans les secteurs dits technologiques. Le Parc scientifique est situé dans l'arrondissement Fleurimont. Les entreprises qui y sont implantées œuvrent dans les domaines des soins, de l'enseignement, de la recherche et des affaires. On y retrouve à proximité le Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke (CHUS). Le Parc Innovation, quant à lui, se situe sur les terrains de l'Université de Sherbrooke. Il accueille des centres de recherche ayant des expertises de haut niveau dans divers domaines de recherche. La Ville désire consolider ces trois pôles de développement de l'économie du savoir.



Les institutions membre du Pôle universitaire

Huit grandes institutions d'enseignement et de santé qui se trouvent sur le territoire, formant le « Pôle universitaire de Sherbrooke », soit : CHUS Fleurimont et Hôtel-Dieu, Université de Sherbrooke, Cégep de Sherbrooke, Séminaire de Sherbrooke, Centre de santé et de services sociaux – Institut universitaire de gériatrie, Centre de recherche et de développement sur le bovin laitier et le porc, Collège régional Champlain et l'Université Bishop's. Le schéma d'aménagement et de développement intègre des dispositions visant à confirmer et à consolider la présence de ces établissements structurants de Sherbrooke.

Les pôles industriels

Le territoire sherbrookois compte plusieurs pôles industriels, dont le parc régional situé en bordure des autoroutes 10-55 et 410. La Ville souhaite définir leur vocation et, de ce fait, réviser les fonctions autorisées dans la réglementation d'urbanisme de manière à consolider et catégoriser chacun de ces secteurs.

Le territoire de développement prioritaire et les axes de développement à long terme

La Ville souhaite consolider le développement à l'intérieur de ses périmètres d'urbanisation. De ce fait, elle priorise le développement de son territoire où la capacité en infrastructures d'aqueduc et d'égout est suffisante.

À long terme, la Ville oriente son développement dans un axe nord-sud, soit au sud des autoroutes 10-55 et 610 et au nord de l'autoroute 410 projetée.

Les pôles stratégiques

Outre le centre-ville, quatre pôles stratégiques sont identifiés sur le territoire. Le premier regroupe le parc industriel régional, le Technoparc, le plateau Saint-Joseph et le Carrefour de l'Estrie. Le second regroupe le CHUS Fleurimont, le Parc scientifique et le pôle commercial régional projeté. Un autre est formé de l'Université Bishop's, du Collège régional Champlain et du Centre de recherche et de développement sur le bovin laitier et le porc. Le dernier est formé du Parc Innovation et de l'Université de Sherbrooke. Ces quatre pôles stratégiques regroupent les composantes structurantes de la ville et constituent des atouts économiques majeurs pour Sherbrooke. Ils agissent également comme générateurs de déplacement. Trois d'entre eux se trouvent dans des secteurs où se concentre la demande de transport collectif. La Ville prévoit l'intégration de dispositions visant à favoriser la consolidation de ces pôles aptes à accueillir des activités stratégiques et à soutenir le transport collectif.

L'axe commercial structurant King-Bourque

L'axe commercial structurant de la ville de Sherbrooke est composé par le boulevard Bourque et les rues King Ouest et King Est. La Ville souhaite consolider cet axe et privilégier l'implantation de commerces, tout en favorisant son embellissement.

Le corridor bleu d'interventions prioritaires

La ville de Sherbrooke bénéficie d'un corridor bleu formé par les rivières Saint-François et Magog ainsi que les lacs Magog et des Nations. Des activités récréatives peuvent être pratiquées aussi bien en hiver qu'en été. À ce jour, diverses interventions de mise en valeur ont été réalisées sur la rivière Magog. La Ville souhaite préserver et mettre en valeur ces milieux sensibles.



La ceinture verte

Le territoire de la ville de Sherbrooke est caractérisé par la présence de nombreux boisés d'intérêt, de milieux humides ainsi que d'éléments d'intérêt écologique. Ces éléments forment une ceinture verte. Cette dernière joue le rôle d'outil de mise en valeur et de développement de la zone rurale.

La ceinture verte contribue à contrôler l'étalement urbain sur le territoire municipal. Elle permet également de doter la Ville d'une véritable vision environnementale. En effet, la ceinture verte vise la protection de la biodiversité, met en valeur les espaces naturels et contribue à créer un réseau de parcs-nature. Elle vise la conservation de milieux naturels et concilie le potentiel récréotouristique et la préservation du patrimoine naturel et paysager de la ville.

Dans l'ensemble, la ceinture verte assure le contrôle de la qualité de l'environnement naturel et la mise en valeur des paysages présentant un intérêt pour l'ensemble de la région.

Les axes structurants de transport collectif

Les axes structurants de transport collectif identifiés sont l'axe King, entre l'autoroute 410 et la 12e Avenue, le boulevard de Portland et l'axe nord-sud reliant l'Université de Sherbrooke et le CHUS Fleurimont. La Ville compte prioriser le transport collectif sur ces axes.



La zone agricole permanente

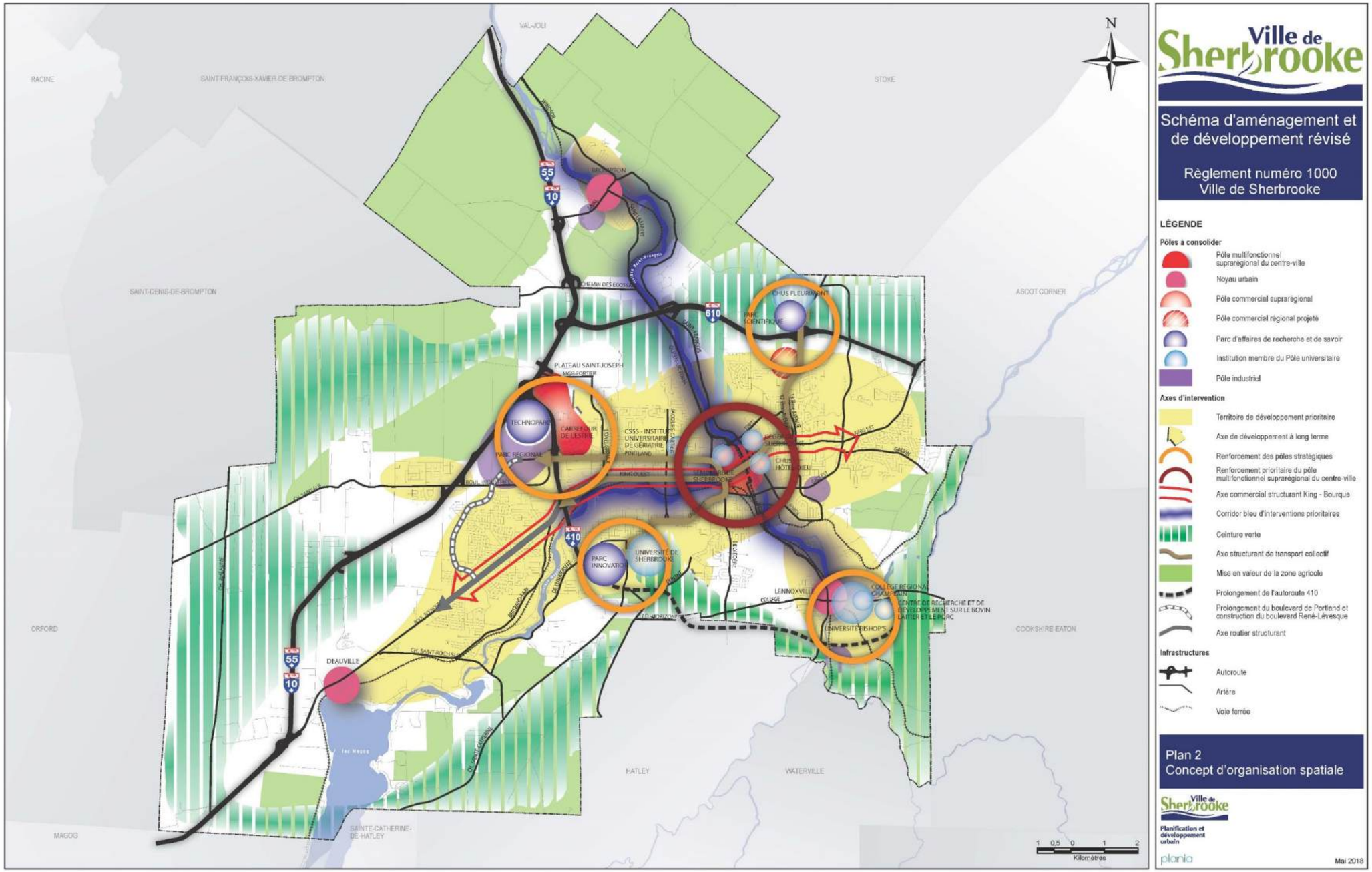
La zone agricole permanente marque de façon significative l'identité de Sherbrooke, bien que seulement 23 % de sa superficie soit cultivée. Le paysage agricole est dominé par les plantes fourragères et les grandes cultures. Certains secteurs de la zone agricole sont occupés par la fonction résidentielle. Ces activités étaient en place avant l'adoption de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (L.R.Q., c. P-41.1). La Ville privilégie l'utilisation optimale de la zone agricole à des fins agricoles et la diversification des activités compatibles.

Le réseau routier actuel et projeté

Le territoire de la ville de Sherbrooke est traversé par les autoroutes 10, 10-55, 410 et 610.

Un tronçon de l'autoroute 410, qui longe le périmètre d'urbanisation vers le noyau urbain de Lennoxville, est en cours de réalisation. Le réseau routier supérieur compte également quatre routes nationales (108, 112, 143 et 147) ainsi que trois routes provinciales (216, 220 et 222). Le réseau est complété par des artères et des voies locales. Le boulevard René-Lévesque est projeté entre le boulevard Industriel (route 220) et le boulevard Bourque (route 112). Le Boulevard de Portland sera prolongé jusqu'au boulevard Industriel. La hiérarchie du réseau routier supérieur est précisée au plan 16 – Classification des routes.

PLAN 2
Concept d'organisation spatiale



Ville de Sherbrooke

Schéma d'aménagement et de développement révisé

Règlement numéro 1000
Ville de Sherbrooke

LÉGENDE

Pôles à consolider

- Pôle multifonctionnel suprarégional du centre-ville
- Noyau urbain
- Pôle commercial suprarégional
- Pôle commercial régional projeté
- Parc d'affaires de recherche et de savoir
- Institution membre du Pôle universitaire
- Pôle industriel

Axes d'intervention

- Territoire de développement prioritaire
- Axe de développement à long terme
- Renforcement des pôles stratégiques
- Renforcement prioritaire du pôle multifonctionnel suprarégional du centre-ville
- Axe commercial structurant King - Bourque
- Corridor bleu d'interventions prioritaires
- Ceinture verte
- Axe structurant de transport collectif
- Mise en valeur de la zone agricole
- Prolongement de l'autoroute 410
- Prolongement du boulevard de Portland et construction du boulevard René-Lévesque
- Axe routier structurant

Infrastructures

- Autoroute
- Artère
- Voie ferrée

Plan 2
Concept d'organisation spatiale

Ville de Sherbrooke
Planification et développement urbain
plania

Mai 2018

(modifié par l'art. 2 de 1000-8)

5.2
LES GRANDES AFFECTATIONS

Le schéma d'aménagement et de développement présente les grandes affectations pour l'ensemble du territoire. Ces grandes affectations contribuent à attribuer une vocation territoriale aux grandes orientations présentées précédemment. Cet exercice permet de localiser les affectations souhaitables, conformément aux orientations retenues, en affectant chacune des parties du territoire aux fonctions jugées les plus appropriées.

Pour chaque affectation retenue, des fonctions dominantes et complémentaires sont autorisées :

- Fonction dominante : fonctions souhaitées et pouvant être autorisées dans l'ensemble d'une aire d'affectation;
- Fonction complémentaire : fonctions pouvant être autorisées dans une aire d'affectation en complément à la fonction dominante et/ou pouvant être autorisées sous certaines conditions.

À l'intérieur du schéma d'aménagement et de développement de la ville de Sherbrooke, les affectations du territoire se trouvent à l'extérieur des périmètres d'urbanisation (à l'exception de l'affectation « Urbaine »), tandis que les affectations du sol se trouvent à l'intérieur de ces derniers.

5.2.1
Les définitions des affectations

Au total, vingt types de grandes affectations découpent l'ensemble du territoire de la ville de Sherbrooke. Elles sont présentées aux tableaux suivants et sont illustrées au plan 3 – Affectations du territoire et au plan 4 – Affectations du sol.

TABLEAU 12
Identification des affectations du territoire et des affectations du sol

		AFFECTATIONS DU TERRITOIRE	AFFECTATIONS DU SOL
UR	**Urbaine** Cette affectation du territoire correspond au territoire situé à l'intérieur des périmètres d'urbanisation décliné en affectations du sol par la suite.	**X**	
IC	**Industrielle commerciale** Il s'agit des zones industrielles accueillant les entreprises et industries nécessitant de grands espaces extérieurs et nécessitant peu d'eau potable.	**X**	**X**
GP	**Grand parc et espace public** Cette affectation correspond aux grands parcs et aux espaces publics.	**X**	**X**
R	**Rurale** Cette affectation correspond aux secteurs où l'on retrouve une présence plus importante de bâtiments résidentiels à l'extérieur des périmètres d'urbanisation. Ces secteurs ne sont pas desservis par les réseaux d'aqueduc et d'égout et maintiennent un caractère rural.	**X**	
RR	**Rurale Résidentielle** Cette affectation correspond aux secteurs résidentiels localisés à l'extérieur des périmètres d'urbanisation. Ces secteurs sont desservis partiellement ou totalement par les réseaux d'aqueduc et d'égout.	**X**	
RF	**Rurale Forestière** Cette affectation correspond aux secteurs où l'occupation résidentielle est de très faible densité. Ces secteurs sont voués aux activités forestières, à la conservation et aux activités récréatives.	**X**	
A	**Agricole** Cette affectation correspond aux secteurs de la zone agricole permanente où l'agriculture dynamique est prédominante.	**X**	
AF	**Agricole Forestière** Cette affectation correspond aux secteurs de la zone agricole permanente où la forêt est prédominante.	**X**	
CV	**Centre-ville** Cette affectation correspond au centre-ville, soit le pôle économique, administratif, juridique et institutionnel de Sherbrooke.		**X**
ACV	**Aire d'influence du centre-ville** Cette affectation est constituée de la zone d'influence du centre-ville, marquée par une prédominance résidentielle.		**X**
M	**Mixte (multifonctionnelle)** Cette affectation comprend partiellement les noyaux urbains, certains territoires de transformation et dans les secteurs situés en bordure de certains axes routiers. La notion de mixité sur les axes routiers réfère à la mixité des catégories commerciales.		**X**
Ha	**Résidentielle – Faible densité** Cette affectation correspond aux secteurs à vocation résidentielle de faible densité. (moins de 20 logements à l'hectare)		**X**

TABLEAU 12
Identification des affectations du territoire et des affectations du sol (suite)

		AFFECTATIONS DU TERRITOIRE	AFFECTATIONS DU SOL
Hb	**Résidentielle – Moyenne densité** Cette affectation correspond aux secteurs à vocation résidentielle de moyenne densité. (de 15 à 40 logements à l'hectare)		**X**
Hc	**Résidentielle – Forte densité** Cette affectation correspond aux secteurs à vocation résidentielle de forte densité. (plus de 30 logements à l'hectare)		**X**
RV	**Résidentielle de villégiature** Cette affectation se trouve autour du lac Magog et en bordure de la rivière Magog et regroupe essentiellement la fonction résidentielle en milieu riverain.		**X**
CR	**Commerciale et de service régionale** Cette affectation comprend les secteurs commerciaux d'attraction suprarégionale et régionale, incluant l'espace de réserve.		**X**
IRD	**Industrielle de haute technologie, de recherche et de développement** Cette affectation correspond aux secteurs où l'on retrouve des industries de haute technologie, de recherche et de développement, tels que le Parc scientifique, le Parc Innovation et le Technoparc, incluant des secteurs de réserve.		**X**
I	**Industrielle** Cette affectation correspond aux secteurs industriels, incluant des secteurs de réserve.		**X**
PI	**Publique institutionnelle** Cette affectation correspond aux secteurs où l'on retrouve des équipements institutionnels, tels que le CHUS Fleurimont, l'Université de Sherbrooke, l'Université Bishop's, le Collège régional Champlain et le Collège du Mont-Sainte-Anne.		**X**
PU	**Publique utilitaire** Cette affectation correspond aux secteurs où l'on retrouve des équipements publics, tels qu'un centre de tri, une usine d'épuration et une caserne d'incendie.		**X**

5.2.2 Les définitions des fonctions

La section suivante définit chacune des fonctions dominantes et complémentaires.

Activité agrotouristique

L'agrotourisme est une activité touristique complémentaire de l'agriculture ayant lieu sur une exploitation agricole. Il met en relation des producteurs agricoles avec des touristes ou des excursionnistes, permettant à ces derniers de découvrir le milieu agricole, l'agriculture et sa production par l'accueil et l'information que leur réserve leur hôte. L'offre agrotouristique est constituée de différents produits et services : visite et animation à la ferme, hébergement, restauration mettant en valeur les produits de la ferme et les produits agroalimentaires régionaux, promotion et vente de produits agroalimentaires.

Activité de conservation

Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels, tel que le nettoyage du milieu naturel, l'entretien, l'implantation d'ouvrage écologique et d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu.

Activité d'extraction

Tel que les carrières et les sablières, incluant les activités de transformation reliées à l'activité d'extraction lorsque ces substances appartiennent au domaine privé, tel que décrit aux articles 4 et 5 de la Loi sur les mines. Cette activité ne vise pas l'extraction des substances minérales appartenant au domaine de l'État, qui ne sont pas régies par le présent règlement.

Activité forestière

Activité liée à l'abattage et à la récolte de bois, à la culture et à l'exploitation d'une érablière à des fins acéricoles, à la construction, à l'amélioration, à la réfection, à l'entretien d'infrastructures, à l'exécution de traitements sylvicoles, y compris le reboisement et toute autre activité de même nature ayant un effet tangible sur les ressources du milieu forestier.

Agriculture

Agriculture, tel que défini dans la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (L.R.Q., c. P-41.1), soit la culture du sol et des végétaux, le fait de laisser le sol sous couverture végétale ou de l'utiliser à des fins sylvicoles, l'élevage des animaux et, à ces fins, la confection, la construction ou l'utilisation de travaux, ouvrages ou bâtiments, à l'exception des immeubles servant à des fins d'habitation.

Activité agricole

Activité agricole, telle que définie dans la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (L.R.Q., c. P-41.1), soit la pratique de l'agriculture, incluant le fait de laisser le sol en jachère, l'entreposage et l'utilisation sur la ferme de produits chimiques, organiques ou minéraux, de machines et de matériel agricoles à des fins agricoles.

Bureau non structurant

Bâtiment, local unique ou regroupement de locaux sur un même terrain, dont la superficie de plancher brute utilisée à des fins de bureau est inférieure à 750 mètres carrés.

Bureau structurant

Bâtiment, local unique ou regroupement de locaux sur un même terrain, dont la superficie de plancher brute utilisée à des fins de bureaux est de 750 mètres carrés et plus. Ne seront pas considérés dans cette fonction, les espaces à bureaux relatifs à la santé, à l'éducation et au communautaire.

Commerce agricole

Commerce où s'exercent des activités commerciales directement reliées à un produit agricole. Ces commerces se limitent aux commerces complémentaires aux activités agricoles et forestières.

Commerce agroalimentaire

Commerce où s'exercent des activités de transformation, d'entreposage, de distribution et de vente de produits agricoles et de biens reliés à la production agricole. Les commerces agroalimentaires permis en zone agricole se limitent aux commerces complémentaires aux activités agricoles et forestières. La transformation et la mise en marché des produits de la ferme sont autorisées en zone agricole.

Commerce d'appoint

Commerce complémentaire à la fonction dominante, localisé à l'extérieur du périmètre d'urbanisation, dont la superficie de plancher brute occupée par la fonction commerciale est inférieure à 500 mètres carrés. Réfère à certains services de proximité tels que station-service, poste d'essence et dépanneur.

Commerce de divertissement

Un cinéma, un théâtre et une salle de spectacles seulement.

Commerce lourd

Commerce comportant des nuisances, tel que les commerces de mécanique automobile, de débosselage, les stationnements de véhicules lourds et autres machineries lourdes.

Commerce non structurant

Tout bâtiment, local unique ou regroupement de locaux dans un même bâtiment, dont la superficie de plancher brute occupée par la fonction commerciale est inférieure à 5 000 mètres carrés et tout regroupement de bâtiments sur un même terrain dont la superficie de plancher brute occupée par la fonction commerciale est inférieure à 30 000 mètres carrés.

Commerce para-industriel

Commerce nécessitant de grandes surfaces de montre à l'extérieur, tel que la vente de maisons mobiles et de roulottes, les cours à bois et autres.

Commerce structurant

Tout bâtiment, local unique ou regroupement de locaux dans un même bâtiment, dont la superficie de plancher brute occupée par la fonction commerciale est de 5 000 mètres carrés et plus, et tout regroupement de bâtiments sur un même terrain dont la superficie de plancher brute occupée par la fonction commerciale est de 30 000 mètres carrés et plus.

Équipement, infrastructure et réseau d'utilité publique

Infrastructures publiques, telles que les voies publiques, les réseaux de transport d'énergie, les réseaux d'aqueduc et d'égout, les équipements et les infrastructures de télécommunication et les usines d'épuration.

Gestion des matières résiduelles

Site accueillant les matières résiduelles, tel qu'un écocentre, un centre de tri et un centre de matériaux secs. Cette fonction ne comprend pas les sites d'enfouissement ni de traitement des déchets.

Habitation

Activité résidentielle, de toutes les catégories, tenures et densités.

Industrie de haute technologie, de recherche et développement

Industrie dont l'activité principale est la technologie d'avant-garde, issue de la recherche et du développement.

Industrie de transport

Industrie dont l'activité principale est reliée au transport de marchandises.

Industrie légère

Industrie dont l'activité occasionne très peu d'incidences sur le milieu environnant, ne cause ni bruit, ni poussière, ni odeur à la limite du terrain où l'entreprise industrielle est implantée.

Industrie lourde

Industrie dont l'activité occasionne de moyennes ou de fortes incidences sur le milieu environnant, telles que l'entreposage extérieur, la présence de quai de chargement/déchargement d'envergure, la circulation importante de véhicules lourds et/ou générant des nuisances hors des limites de la propriété.

Industrie urbaine

Industrie qui ne fabrique et ne transforme aucune matière dangereuse ou qui n'a pas recours à un procédé industriel utilisant régulièrement une ou des matières dangereuses identifiées à l'annexe 4 du *Règlement sur les matières dangereuses*, et dont l'activité ne cause ni bruit (inférieur ou égal à 55 décibels), ni poussière, ni odeur à la limite du ou des terrains.

Institutionnel et communautaire non structurant

Équipements institutionnels et communautaires qui ne sont pas considérés comme structurants à l'échelle régionale. Les écoles primaires et secondaires ainsi que les équipements municipaux à desserte locale font notamment partie de cette fonction.

Institutionnel et communautaire structurant

Grands équipements gouvernementaux, paragouvernementaux et institutionnels, tel que les hôpitaux, les palais de justice, les universités, les cégeps, les autres établissements publics d'enseignement postsecondaires et tout autre équipement considéré comme structurant à l'échelle régionale.

Maison mobile

Construction, d'un seul logement, immobilisée au sol mais non incorporée à celui-ci, conçue pour être occupée à longueur d'année, déplacée vers sa destination finale sur son propre châssis et un dispositif de roues amovibles. La longueur minimale est de 12 mètres.

Récréative extensive

Activités de loisirs, sportives, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que des bâtiments et/ou des équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente, les pistes cyclables et les sentiers font notamment partie de cette fonction.

Récréative intensive

Activités de loisirs, sportives, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que des bâtiments et/ou des aménagements considérables. Les golfs, les terrains de pratique de golf, les bases de plein air, les campings et les centres équestres font notamment partie de cette fonction.

Services administratifs gouvernementaux structurants

Services administratifs gouvernementaux et paragouvernementaux regroupés dans un même bâtiment dont la superficie de plancher brute est de 750 mètres carrés et plus.

(Modifié par l'art. 2 de 1000-16)

5.2.3
La grille des grandes affectations et fonctions

Le tableau 14 – Grille des grandes affectations et fonctions, présenté à la page suivante, énonce les fonctions dominantes et complémentaires pour chacune des grandes affectations ainsi que quelques conditions.

Par ailleurs, voici quelques précisions concernant la grille des grandes affectations et fonctions et le plan 4 – Affectations du sol :

Dominance des affectations

Lorsqu'une affectation est prévue sur une large portion d'un territoire d'une densité homogène, une portion de ce territoire située à proximité d'un espace déjà occupé par une densité plus forte, à proximité d'une artère, d'un parc, d'un tronçon ou d'un espace commercial comprenant plusieurs commerces, pourra recevoir une affectation avec une plus forte densité, à la condition que la dominante soit respectée.

Fonction complémentaire

Une fonction complémentaire est une activité principale localisée sur un terrain distinct ou faisant partie d'un projet d'ensemble et permis dans une ou quelques zones à l'intérieur de l'affectation du sol. 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.

Densité dans les aires d'affectation Centre-ville et aire d'influence du centre-ville

Les aires d'affectation Centre-ville et aire d'influence du centre-ville vont comprendre des densités résidentielles faibles, moyennes et forte exprimées par le règlement de zonage, tout en respectant pour l'ensemble la moyenne prévue au tableau 14. Les modifications de densité lors de projet de redéveloppement et d'insertion seront évaluées selon les orientations et mesures prévues aux parties 6.1.1 et 6.1.5.

Institutionnel et communautaire structurant et non structurant

Les équipements institutionnels et communautaires structurants et non structurants comprennent ceux de tenure publique et privée. Par exemples, les écoles, les arénas, etc., sont souvent publics mais parfois privés.

Bâtiment ou site en requalification

Un bâtiment ou un site en requalification, tels une église, une propriété religieuse, une école, un bâtiment industriel, une prison, etc., peut prendre différentes fonctions appropriées à l'immeuble et au voisinage, mais qui sont difficiles à prévoir à la grille des grandes affectations et fonctions pour des fins de concordance. Il en est ainsi, par exemple, pour un centre d'escalade, un restaurant, des ateliers d'artistes, un centre culturel, une bibliothèque, une école de cirque dans un bâtiment industriel, etc. La grille des grandes affectations et des fonctions n'est pas opposable à une modification du règlement de zonage pour les situations de requalification concernant les immeubles publics, institutionnels et industriels à condition que la superficie au sol et la hauteur totale du bâtiment ne soient pas modifiées.

Projet répondant à des critères de certification reconnus

Afin de prévoir la conformité d'une planification détaillée qui met en essai un projet répondant à des critères de certification reconnus, par exemple LEED (Leadership in Energy and Environmental Design), et ce, uniquement en affectation Rurale (R) et Rurale Forestière (RF), les techniques tels le plan d'aménagement d'ensemble (PAE) et les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) pourraient être pertinentes afin de bien contrôler l'évaluation d'un tel type de projet, dans la mesure où la densité brute est respectée.

Au plan 4 - Affectation du sol, les pôles commerciaux de quartier et de voisinage sont localisés par un symbole, sans les identifier précisément.

La structure commmerciale, réalisée par Commerce Sherbrooke, est présentée au tableau 13. Elle comprend des critères de localisation pour les implantations commerciales sur le territoire qui seront traduits au règlement de zonage.

TABLEAU 13
Structure commerciale proposée

	VOISINAGE	QUARTIER	LOCAL	RÉGIONAL(1)	SUPRARÉGIONAL(2)
CONCENTRATION	Commerces de biens et de services courants	Commerces de biens et de services courants	Commerces de biens et de services courants et semi-courants	Commerces de biens et de services courants, semi-courants et réfléchis	Commerces de biens et de services courants, semi-courants et réfléchis
DESSERTE	Voisinage Moins de 7 500 personnes	Quartier ou portion arrondissement De 8 000 à 25 000 personnes	Arrondissement ou portion de la ville De 25 000 à 50 000 personnes	Une partie de la ville et des secteurs limitrophes De 50 000 à 120 000 personnes	Ville et région Plus de 120 000 personnes
NOMBRE DE COMMERCES	3 à 10 commerces	10 à 20 commerces	De 15 à 40 commerces	De 25 à 50 commerces	De 50 à 300 commerces
SUPERFICIE TOTALE	Entre 2 500 et 20 000 pi²	Entre 20 000 et 100 000 pi²	Entre 100 000 et 300 000 pi²	Entre 300 000 et 600 000 pi²	Entre 600 000 et 2 000 000 pi²
MARCHÉ	Rayon de 750 m	Rayon de 1,5 km	Rayon de 1,5 à 5 km	Rayon de 5 à 30 km	Rayon de 5 à 60 km
FORME	Micronoyau commercial	Noyau commercial, petite rue d'ambiance, artère mixte ou petit noyau urbain	Corridor de commerces et de services, noyau commercial, rue d'ambiance ou artère mixte	Grand ensemble commercial ou corridor de commerces et de services	Grand ensemble commercial

Note : Référence à la structure commerciale apparaissant en page 22 du schéma *(Voir figure 5, de cette version administrative)*

(1) La détermination des pôles, en délimitation et en fonctionnalité, devrait être établie dans la réglementation d'urbanisme en respect des règles du présent tableau. L'évolution du territoire pourrait permettre la conversion d'un niveau de pôle à un niveau supérieur sans dépasser le niveau local.

(2) Ces niveaux de pôles sont délimités par une affectation du sol et leurs caractéristiques réfèrent aux règles du présent tableau. Toute évolution de ces niveaux implique une modification au schéma.

5.2.4
Particularité de l'affectation commerciale et de service régionale

Plateau Saint-Joseph

Un espace de réserve est prévu à l'affectation Commerciale et de service régionale sur les lots situés au nord-est du boulevard Josaphat-Rancourt sur le Plateau Saint-Joseph. Des dispositions devront être introduites au règlement de zonage et de lotissement afin de mettre en œuvre le principe suivant :

- un permis de construction pour cet espace pourra être émis uniquement lorsque :
  1. Le secteur A, tel qu'illustré sur le plan 4.1, sera construit;
  2. 65 % de la superficie du secteur B, tel qu'illustré sur le plan 4.1, sera construit.

Pôle commercial régional de la 12e Avenue

La réalisation de projet commercial dans cet espace adjacent à la 12e Avenue est contingenté à une superficie maximale de 46 468 mètres carrés de commerces structurants. Une superficie équivalente à 15 % du terrain devra demeurer à l'état naturel ou être aménagée en espace paysager.

(modifié par l'art. 3 de 1000-6)

5.2.5
Particularité des affectations industrielle et industrielle de haute technologie, de recherche et de développement

Des secteurs de réserve sont prévus aux affectations industrielle et industrielle de haute technologie, de recherche et de développement. Les modalités de développement de ces secteurs sont définies à l'article 5.3.5.

TABLEAU 14

La grille des grandes affectations et fonctions

Affectations \ Fonctions dominantes et fonctions complémentaires		Habitation	Maison mobile	Bureau non structurant	Bureau structurant	Services administratifs gouvernementaux	Institutionnel et communautaire non structurant	Institutionnel et communautaire structurant	Commerce non structurant	Commerce structurant	Commerces d'appoint	Commerce de divertissement	Commerce lourd	Commerce para-industriel	Commerce agricole	Commerce agroalimentaire	Industrie urbaine	Industrie légère	Industrie de haute technologie, de recherche	Industrie de transport	Industrie lourde	Équipement, infrastructure et réseau d'utilité publique	Gestion des matières résiduelles	Agriculture et activité agricole	Activité agrotouristique	Activité forestière	Activité d'extraction	Récréative intensive	Récréative extensive	Activité de conservation	Densité brute
Affectations du territoire (à l'extérieur des périmètres d'urbanisation)																															
UR	**Urbaine**	Se référer aux fonctions dominantes et aux fonctions complémentaires autorisées aux affectations du sol (à l'intérieur des périmètres d'urbanisation)																													
IC	**Industrielle commerciale**										o [7]		o	•				o		•	o	o	o						o	o	N/A
GP	**Grand parc et espace public**																						o						o	•	•	N/A
R	**Rurale**	•	o								o [7]		o	o	o	o							o		•	•	•	o	o	•	o	1 log et moins/ ha
RR	**Rurale Résidentielle**	•	o				o				o [7]												o						o	•	o	6 log et moins/ ha
RF	**Rurale Forestière**	o									o [7]				o								o		•	o	•	o	o	•	o	1 log et moins/ 10 ha
A	**Agricole**	o [1]						o [8]							o	o							o		•	o [2]	o			o	o	N/A
AF	**Agricole Forestière**	o [1]						o [11]							o	o							o	o [5]	•	o [2]	•	o	o [9]	o	o	N/A
Affectations du sol (à l'intérieur des périmètres d'urbanisation)																															
CV	**Centre-ville**	•		•	•	•	•	•	•	o		•					o		o			o								•	o	Plus de 40 log/ha
ACV	**Aire d'influence du centre-ville**	•		o	o		•	•	o			o					o		o			o								•	o	Plus de 30 log/ha
M	**Mixte**	•	o	•	o		•	o	•	o			o	o			o	o		o	o		o							o	•	o	Plus de 20 log/ha
Ha	**Résidentielle – Faible densité**	•	o	o			o		o								o						o							o	o	Moins de 20 log/ha
Hb	**Résidentielle – Moyenne densité**	•	o	o			o		o								o						o							o	o	De 15 à 40 log/ha
Hc	**Résidentielle – Forte densité**	•		o			o		o								o						o							o	o	Plus de 30 log/ha
RV	**Résidentielle de villégiature**	•					o																o							o	o	10 log et moins/ ha
CR	**Commerciale et de service régionale** [6]			o				o [3]	•	•													o							o	o	N/A
IRD	**Industrielle de haute technologie, de recherche et de développement** [10]			o					o										•				o							o	o	N/A
I	**Industrielle** [10]			o					o				o	o				•	o	o	•	o	o							o	o	N/A
PI	**Publique institutionnelle**	o [4]					•	•	o			o							o				o							o	o	o	N/A
PU	**Publique utilitaire**																					•	•								o	o	N/A
GP	**Grand parc et espace public**								o														o							o	•	•	N/A
IC	**Industrielle commerciale**								o				o	•				o		•	o	o	o							o	o	N/A

Notes :

1 Habitation en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (L.R.Q., c. P-41.1).

2 Activités agrotouristiques directement reliées et complémentaires à l'activité agricole principale ou à la production agricole d'un producteur.

3 Les centres de foires seulement.

4 Les résidences étudiantes seulement.

5 Propriété visée par une autorisation de la C.P.T.A.Q.

6 Comprend l'espace de réserve pour cette affectation (voir article 5.2.4).

7 Possibilité pour des commerces existants et pour des situations d'exception, en bordure des routes numérotées (identifiées au Plan 16 – Classification des routes) ou lorsqu'il y a une concentration d'habitations.

8 Reconnaissance d'usages existants, sans agrandissement.

9 Reconnaissance d'usages existants, sans agrandissement.

10 Comprend les secteurs de réserve pour cette affectation (voir articles 5.2.5 et 5.3.5)

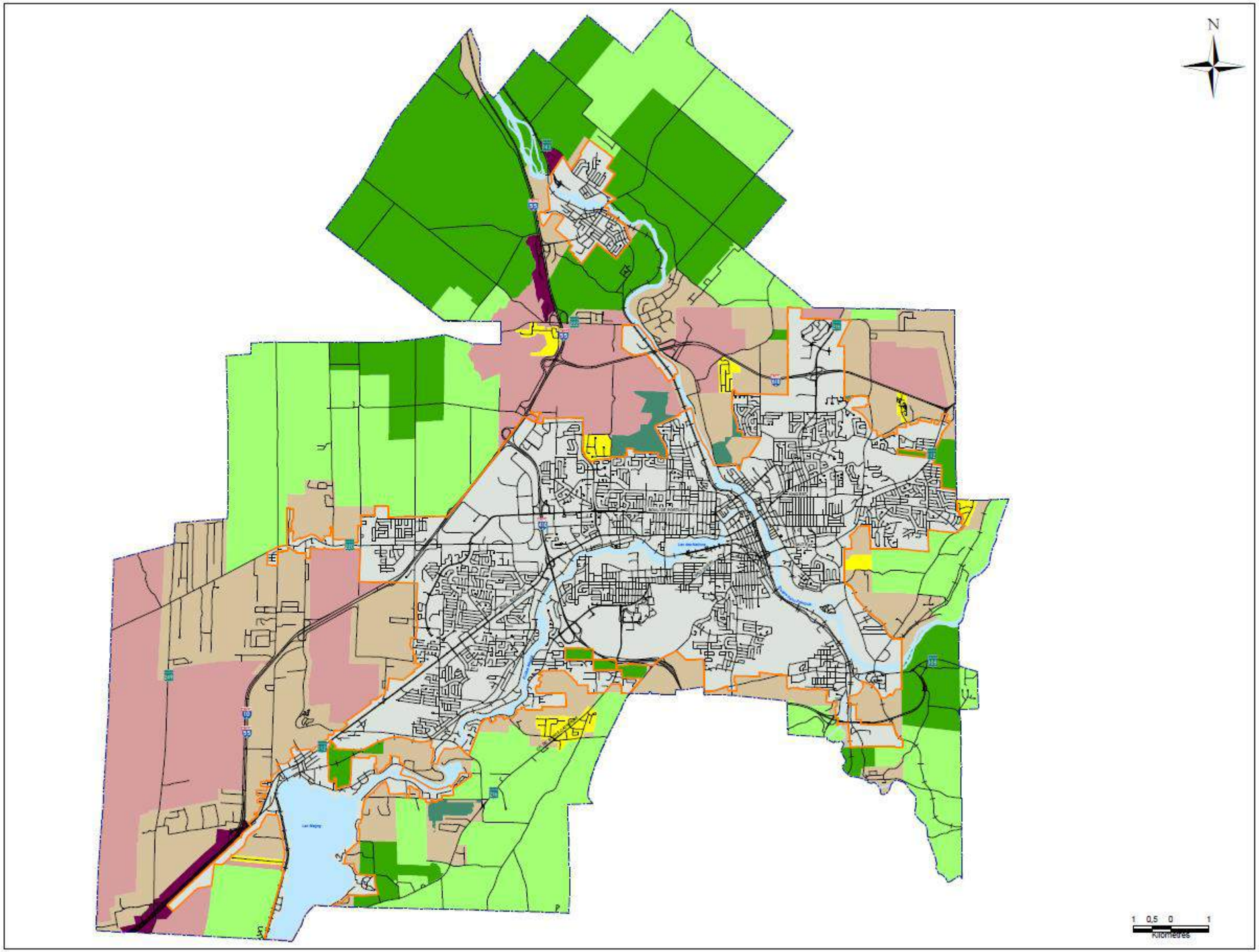
11 Uniquement dans le cadre d'une formation relative à un programme éducatif relié à l'agriculture

Légende :

• : fonction dominante

o : fonction complémentaire

(Modifié par l'art. 1 de 1000-24)



Ville de Sherbrooke

Schéma d'aménagement et de développement révisé

Règlement numéro 1000
Ville de Sherbrooke

LÉGENDE

- Agricole (A)
- Agricole Forestière (AF)
- Rurale (R)
- Rurale Résidentielle (RR)
- Rurale Forestière (RF)
- Grand parc et espace public (GP)
- Industrielle commerciale (IC)
- Urbaine (UR)

- Cours d'eau
- Limite des périmètres urbains
- Limite municipale
- Voie de circulation
- Voie de circulation projetée
- Voie ferrée

Règlement	Dates		
Numéro	Avis de motion	Adoption	Entrée en vigueur
1000-12	2018-12-17	2019-02-04	2019-04-10
1000-28	2025-08-19	2025-11-18	2025-12-11
1000-29	2026-04-21	2026-05-05	2026-06-25

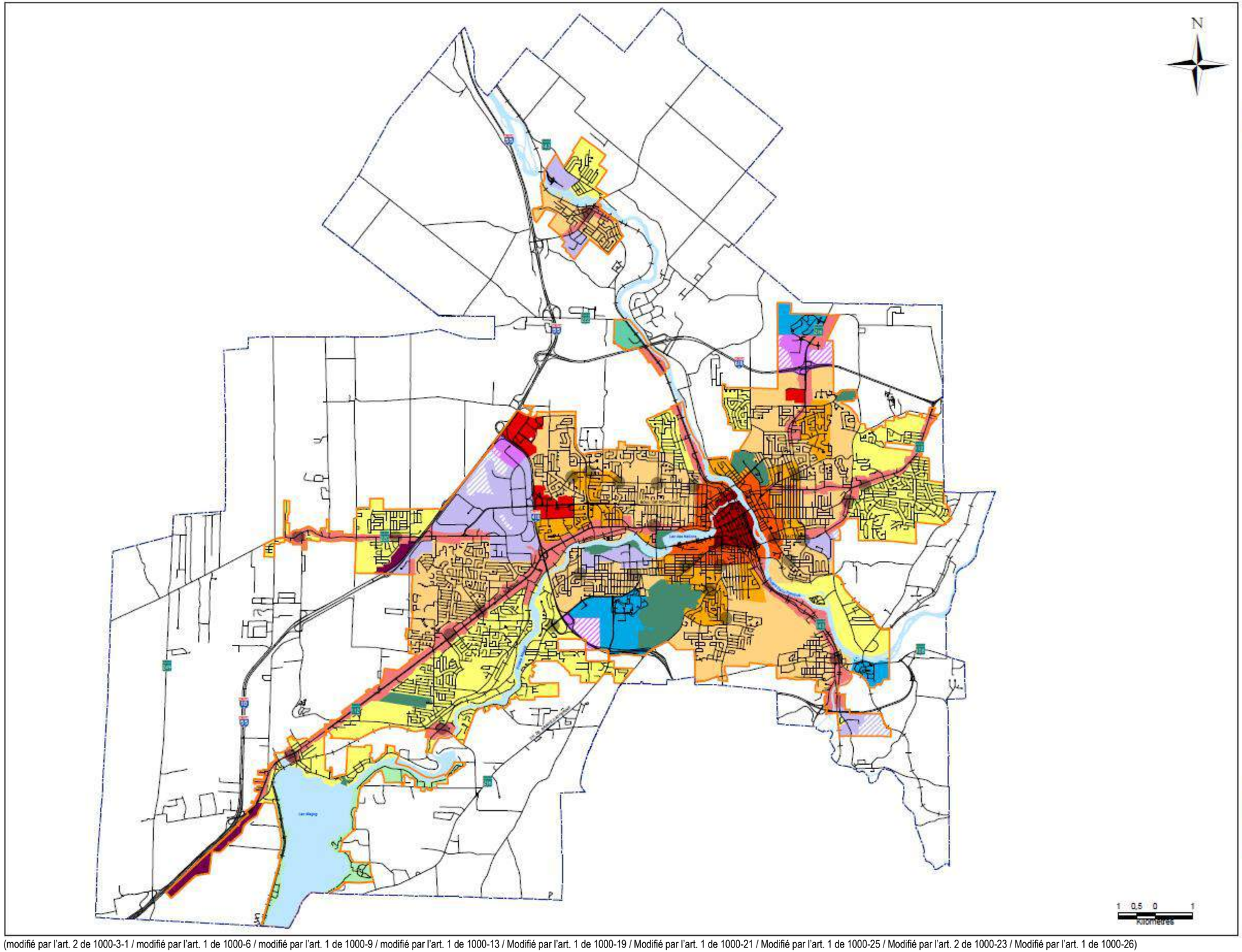
Plan 3
Affectations du territoire

Ville de Sherbrooke
Service de la planification urbaine et du développement durable
planiq

Septembre 2018

(modifié par l'art. 2 de 1000-3-1 / modifié par l'art. 3 de 1000-8 / modifié par l'art. 1 de 1000-14 / modifié par l'art. 1 de 1000-12 / Modifié par l'art. 1 de 1000-28 / Modifié par l'art. 5 de 1000-29)

PLAN 4
Affectations du sol



Ville de Sherbrooke

Schéma d'aménagement et de développement révisé

Règlement numéro 1000
Ville de Sherbrooke

LÉGENDE

- Résidentielle – Faible densité (Ha)
- Résidentielle – Moyenne densité (Hb)
- Résidentielle – Forte densité (Hc)
- Résidentielle de villégiature (RV)
- Centre-ville (CV)
- Aire d'influence du centre-ville (ACV)
- Commerciale et de service régional (CR)
  - de réserve
- Mixte (M)
- Grand parc et espace public (GP)
- Publique et institutionnelle (PI)
- Industrielle (I)
  - de réserve
- Industrielle de haute technologie, de recherche et de développement (IRD)
  - de réserve
- Industrielle commerciale (IC)
- Publique utilitaire (PU)

Autre secteur visé par la classification des pôles commerciaux

- Cours d'eau
- Limite des périmètres urbains
- Limite municipale
- Voie de circulation
- Voie de circulation projetée
- Voie ferrée

Règlement	Dates		
Numéro	Avis de motion	Adoption	Entrée en vigueur
1000-13	2021-05-17	2021-06-07	2021-07-12
1000-19	2022-11-01	2022-12-13	2023-02-20
1000-21	2023-05-09	2023-08-22	2023-09-28
1000-25	2024-11-05	2024-12-10	2025-03-04
1000-23	2024-11-05	2025-03-11	2025-05-05
1000-26	2025-05-06	2025-06-17	2025-08-21

Plan 4
Affectations du sol

Ville de Sherbrooke

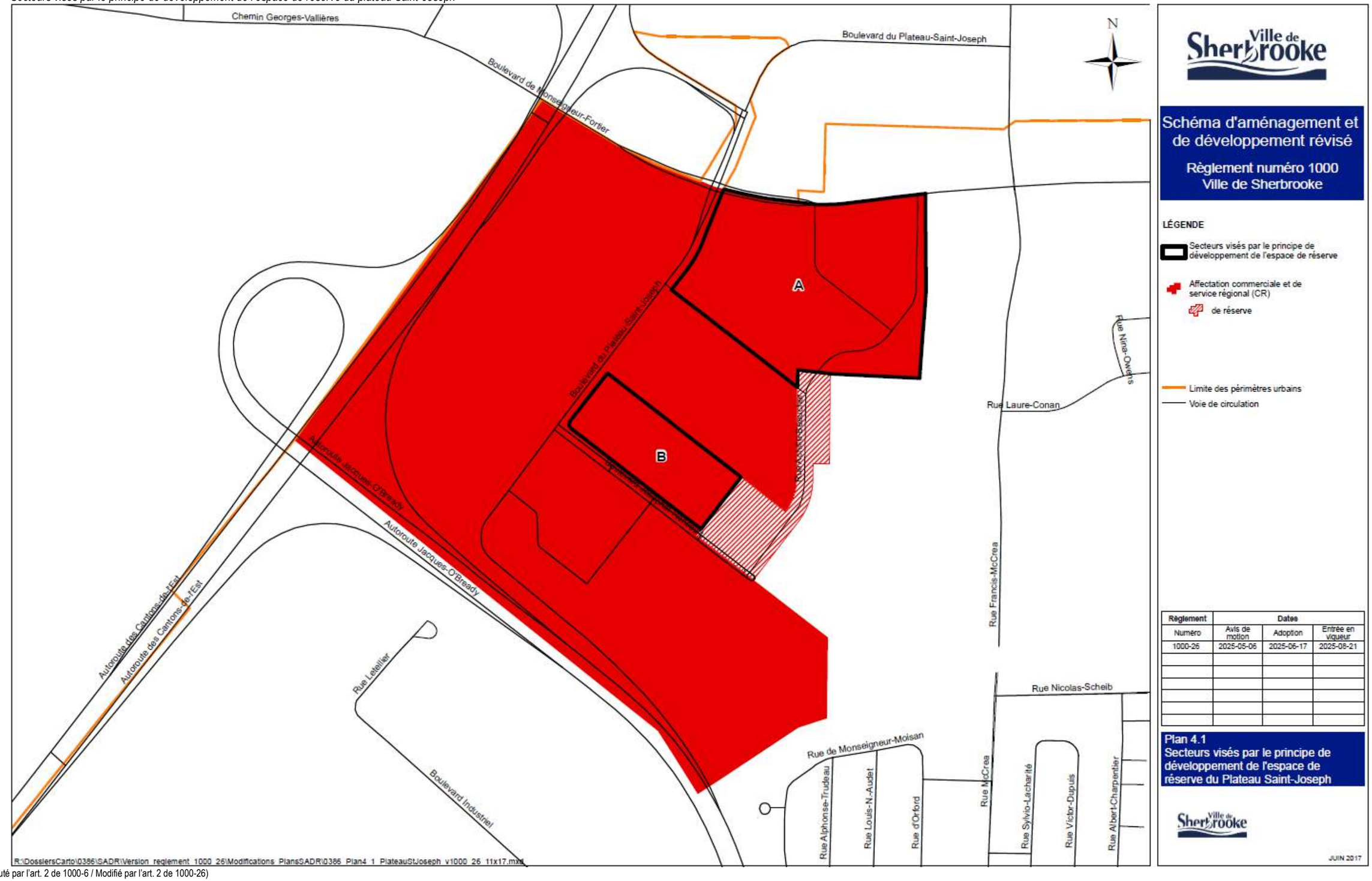
plania

Février 2018

(modifié par l'art. 2 de 1000-3-1 / modifié par l'art. 1 de 1000-6 / modifié par l'art. 1 de 1000-9 / modifié par l'art. 1 de 1000-13 / Modifié par l'art. 1 de 1000-19 / Modifié par l'art. 1 de 1000-21 / Modifié par l'art. 1 de 1000-25 / Modifié par l'art. 2 de 1000-23 / Modifié par l'art. 1 de 1000-26)

PLAN 4.1

Secteurs visés par le principe de développement de l'espace de réserve du plateau Saint-Joseph



(Ajouté par l'art. 2 de 1000-6 / Modifié par l'art. 2 de 1000-26)

5.3
LA GESTION DE L'URBANISATION

Le schéma d'aménagement et de développement délimite tout périmètre d'urbanisation. Les espaces déjà urbanisés et les espaces consacrés au développement futur d'activités urbaines se retrouvent à l'intérieur de ces limites.

La présente section traite des périmètres d'urbanisation, des zones prioritaires de développement résidentiel, des zones d'expansion urbaine résidentielle à moyen et à long terme, du quartier central incluant le centre-ville, des territoires à transformer ainsi que du développement des affectations industrielles.

5.3.1
Les périmètres d'urbanisation

Le périmètre d'urbanisation joue un rôle de régulateur quant à la croissance urbaine et permet d'éviter l'éparpillement des fonctions afin d'assurer une cohérence du développement urbain actuel et futur. La présence du périmètre d'urbanisation vise également à consolider les aires urbaines existantes, contribuant ainsi à un maintien d'une structure urbaine forte. La délimitation des périmètres d'urbanisation permet aussi la planification des réseaux d'infrastructures, tel que le réseau routier et les réseaux d'aqueduc et d'égout.

Les périmètres d'urbanisation se caractérisent par la prédominance de l'habitation et regroupent la plupart des fonctions de support qui composent la structure urbaine, soit les commerces, les services, les industries, les institutions, les espaces récréatifs et autres. Ils constituent une entité spatiale dont les principales caractéristiques correspondent à une concentration, une densité, une croissance et une mixité de fonctions ainsi que la présence d'équipements et d'infrastructures.

Le schéma d'aménagement et de développement de la ville de Sherbrooke propose la délimitation de trois périmètres d'urbanisation, tels qu'illustrés au plan 5 – Périmètres d'urbanisation et zones de développement résidentiel :

- Périmètre d'urbanisation principal couvrant une grande superficie du territoire municipal;
- Périmètre d'urbanisation du secteur de Brompton;
- Périmètre d'urbanisation situé de part et d'autre de l'autoroute 610 en bordure du boulevard Queen-Victoria.

Les périmètres d'urbanisation doivent être intégrés aux règlements d'urbanisme de la Ville.

5.3.2
Les zones prioritaires de développement, les zones d'expansion urbaine et les zones d'expansion urbaine à long terme

Les zones prioritaires de développement permettent à la Ville de déterminer les secteurs résidentiels qui devront être développés en priorité sur le territoire. La Ville de Sherbrooke a donc identifié les zones prioritaires qui se développeront à des fins résidentielles dans l'horizon du schéma, ainsi que les zones d'expansion urbaine pouvant être développées à moyen et à long termes. Les terrains déjà urbanisés et viabilisés devraient se développer en priorité.

Par ailleurs, dans le périmètre urbain, un prolongement de rue ou l'ouverture d'une nouvelle rue à des fins résidentielles à l'extérieur des zones prioritaires de développement, des zones d'expansion urbaine et des zones d'expansion urbaine à long terme devra être assujetti au mécanisme de gestion de l'urbanisation prescrit aux articles suivants. Pour ce faire, une modification au Schéma d'aménagement et de développement révisé devra au préalable être présentée et approuvée. Toutefois, dans les territoires à transformer présentés au Plan 7, il est possible de procéder à un prolongement de rue et à l'ouverture d'une nouvelle rue sans être assujetti à ce mécanisme de gestion de l'urbanisation.

Le tableau suivant présente les superficies allouées pour chacune de ces trois zones.

TABLEAU 15
Superficies allouées aux zones prioritaires de développement, aux zones d'expansion urbaine et aux zones d'expansion urbaine à long terme

ZONE	SUPERFICIE	
	Brute	Nette (1)
Zone prioritaire de développement	365 ha	201 ha
Zone d'expansion urbaine	437 ha	240 ha
Zone d'expansion urbaine à long terme	484 ha	266 ha
Superficie totale	**1 286 ha**	**707 ha**

(1) La superficie nette équivaut à la superficie brute moins 45 %. Ce taux représente le taux moyen observé d'espaces non constructibles tels les pentes fortes, les parcs, les rues, les milieux naturels à protéger, les espaces de rétention des eaux, etc.

Les zones prioritaires de développement, les zones d'expansion urbaine et les zones d'expansion urbaine à long terme sont définies ci-après et sont illustrées au plan 5 – Périmètres d'urbanisation et zones de développement résidentiel.

(modifié par les art. 3 et 4 de 1000-3-1 / modifié par l'art. 4 de 1000-6 / modifié par l'art. 2 de 1000-10 / modifié par l'art. 2 de 1000-13)

5.3.2.1
Les zones prioritaires de développement

Les zones prioritaires de développement représentent des secteurs vacants à développer en priorité à des fins résidentielles dans l'horizon du schéma d'aménagement et de développement. Ces zones peuvent être développées, en tout ou en partie, en fonction des projets, sous réserve des conditions suivantes :

- le développement se fait en continuité avec l'existant;
- la zone doit être desservie par les réseaux d'aqueduc et d'égout;
- la capacité des infrastructures d'égout et d'aqueduc est suffisante et nécessite peu ou pas de travaux majeurs de surdimensionnement;
- le développement assure la gestion des eaux pluviales;
- le développement intègre les principes du transport actif;
- le développement respecte le seuil de densité prescrit à la réglementation d'urbanisme;
- le développement prend en considération les éléments naturels du site;
- le développement tient compte des éléments de contraintes naturelles;
- le développement respecte les plans directeurs sectoriels en vigueur, entre autres, le Plan directeur des parcs et le Plan de transport.

Un plan d'ensemble par projet et par propriétaire est approuvé par la Ville, montrant l'ensemble des éléments précités et respectant les conditions énumérées.

S'il s'avère que le développement d'une zone prioritaire ne peut se réaliser à court terme, le transfert d'une zone prioritaire de développement à une zone d'expansion urbaine peut se faire par le remplacement de cette superficie d'une zone d'expansion urbaine à une zone prioritaire de développement, pourvu que :

- les terrains visés appartiennent au même propriétaire;
- le transfert soit demandé par le propriétaire desdits terrains;
- la superficie transférée soit équivalente d'une zone prioritaire à la zone d'expansion;
- la zone prioritaire de développement visée pour le transfert est contigüe à la zone d'expansion urbaine.

5.3.2.2
Les zones d'expansion urbaine

Les zones d'expansion urbaine représentent des secteurs vacants en réserve pouvant être développés à des fins résidentielles dans l'horizon du schéma. Elles sont contigües à une zone prioritaire de développement. Ces zones peuvent être développées, en tout ou en partie, sous réserve des conditions suivantes :

- les conditions énoncées dans les zones prioritaires de développement sont respectées;
- la zone d'expansion urbaine doit être contigüe à une zone prioritaire de développement et au moins 70 % de la superficie des terrains visés par le plan d'ensemble en zone prioritaire adjacente, doit être construite.

5.3.2.3
Les zones d'expansion urbaine à long terme

Les zones d'expansion urbaine, à long terme, représentent des secteurs vacants en réserve dont le développement est prévu au-delà de l'horizon du schéma, soit après 2027. Ces zones ne pourront pas être mises en développement pour des fins résidentielles, en tout ou en partie, sans qu'une modification au schéma ne soit réalisée. La modification serait possible sous réserve des conditions suivantes :

- les conditions énoncées aux zones prioritaires de développement et aux zones d'expansion urbaine doivent être respectées;
- le développement dans les zones prioritaires et d'expansion urbaine contigües se réalise plus rapidement que prévu (construit à au moins 75 %) et justifie l'ouverture de nouveaux espaces.

5.3.2.4
Le bilan annuel du développement résidentiel dans les périmètres d'urbanisation

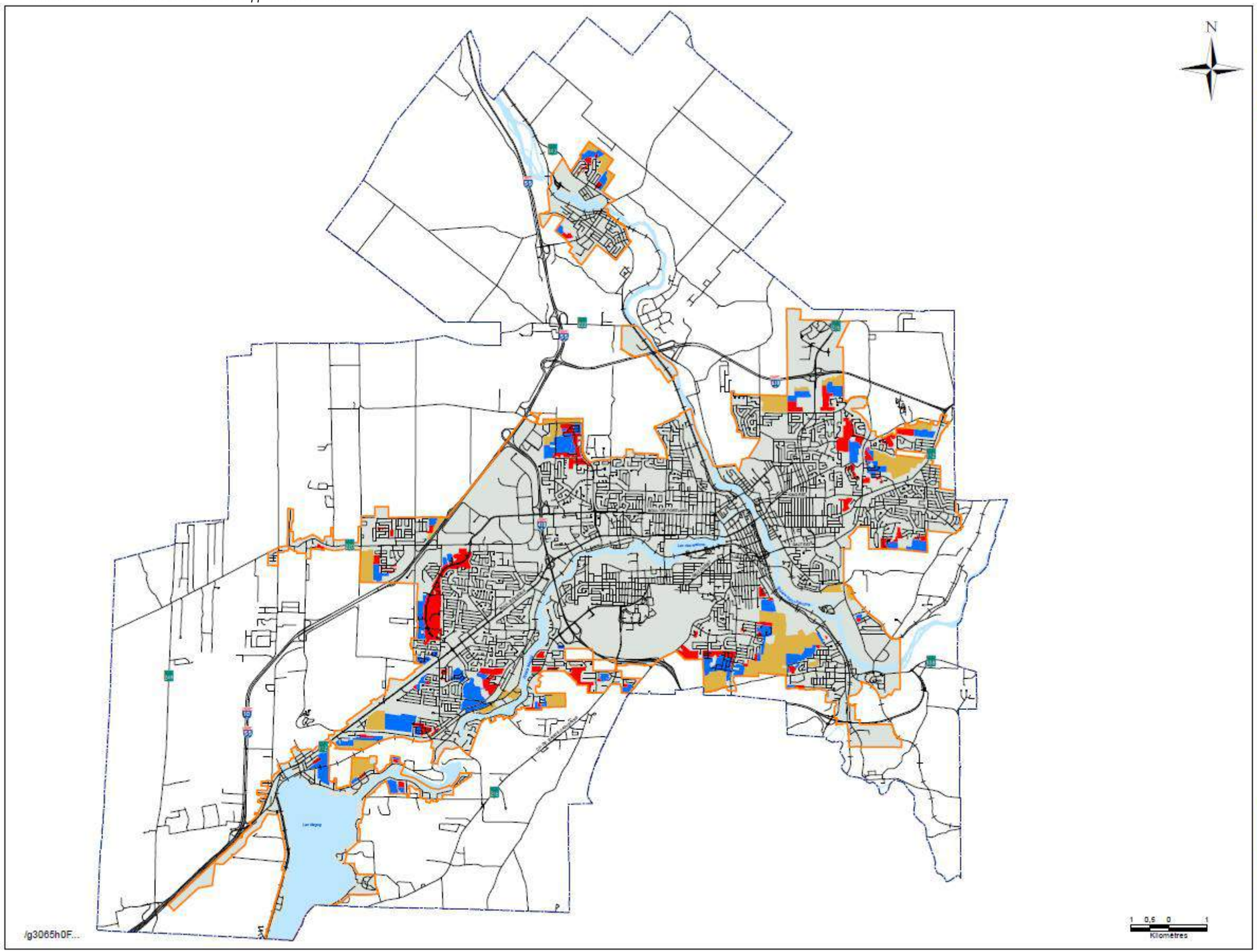
Un bilan annuel du développement dans les périmètres d'urbanisation sera présenté au conseil.

5.3.2.5
Mise en oeuvre du mécanisme de gestion de l'urbanisation

Des dispositions devront être introduites à la réglementation d'urbanisme afin de mettre en oeuvre ce mécanisme de gestion de l'urbanisation, entre autres, aux règlements sur les ententes relatives à des travaux municipaux, de zonage et de lotissement.

PLAN 5

Périmètres d'urbanisation et zones de développement résidentiel



Ville de Sherbrooke

Schéma d'aménagement et de développement révisé

Règlement numéro 1000
Ville de Sherbrooke

LÉGENDE

- Zone prioritaire de développement
- Zone d'expansion urbaine
- Zone d'expansion urbaine à long terme
- Périmètre urbain
- Cours d'eau
- Limite des périmètres urbains
- Limite municipale
- Voie de circulation
- Voie de circulation projetée
- Voie ferrée

Règlement	Dates		
Numéro	Avis de motion	Adoption	Entrée en vigueur
1000-13	2021-05-17	2021-06-07	2021-07-12

Plan 5
Périmètres d'urbanisation et zones de développement résidentiel

Ville de Sherbrooke
Service de la planification et de la gestion du territoire

plania

Juillet 2018

(modifié par l'art. 2 de 1000-3-1 / modifié par l'art. 1 de 1000-6 / modifié par l'art. 1 de 1000-10 / modifié par l'art. 3 de 1000-13)

5.3.3
Le centre-ville et le quartier central

5.3.3.1
Le centre-ville

Le centre-ville de Sherbrooke a connu trois grandes phases de développement pour former aujourd'hui le cœur de la ville. Au 19e siècle, le centre-ville était délimité par le secteur de l'hôtel de ville actuel, la rue Frontenac, l'Évêché et la rue Dufferin. Le centre-ville s'est ensuite étendu aux rues King Ouest et Wellington, jusque dans les années soixante. En effet, la fonction commerciale s'est développée rapidement au cours de cette période sur la rue Wellington. Des années quatre-vingt à aujourd'hui, le centre-ville s'est développé vers l'ouest, notamment sur la rue Belvédère, entre les rues Frontenac et Galt Ouest, incluant la tête du lac des Nations, aujourd'hui lieu administratif et touristique du cœur de Sherbrooke.

Le centre-ville de Sherbrooke est le lieu de concentration des fonctions urbaines, telles que les fonctions résidentielle, commerciale, de bureau, administrative, institutionnelle, communautaire et récréative.

Le centre-ville se caractérise par une dominance des fonctions économiques. Il se caractérise également par :

- la présence d'un pôle historique avec une prédominance d'institutions religieuses (la Basilique-Cathédrale Saint-Michel et la chapelle de l'Archevêché de Sherbrooke) et d'enseignement (le Séminaire de Sherbrooke, le Collège Mont Notre-Dame);
- la présence d'un pôle économique, situé principalement sur les rues King Ouest et Wellington, avec une prédominance de commerces et de services de même que des équipements culturels;
- la présence d'un secteur administratif et juridique avec une prédominance d'institutions publiques, telles que le palais de justice de Sherbrooke et la bibliothèque municipale Éva-Senécal.

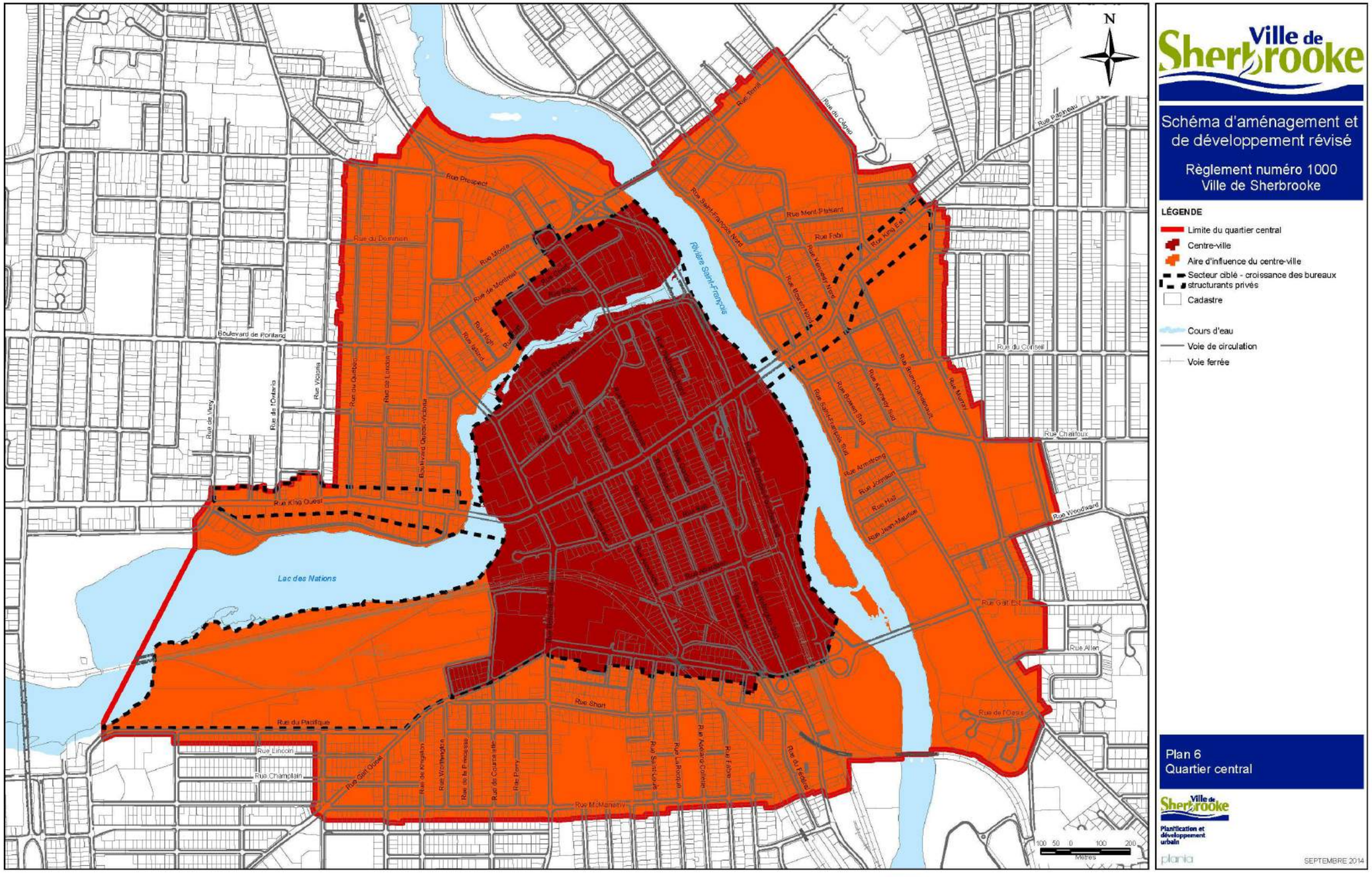
5.3.3.2
Le quartier central

Le quartier central est formé du centre-ville de Sherbrooke et de sa zone d'influence (correspond à l'affectation « aire d'influence du centre-ville) à dominance résidentielle. Il correspond à une distance approximative de 400 à 600 mètres, mesurée à partir de la limite du centre-ville. Cette zone d'influence inclut également quelques terrains situés en bordure des deux rives du lac des Nations. Par ailleurs, le rayon de 400 mètres correspond à la distance de marche utilisée comme référence par le Centre de mobilité durable de Sherbrooke.

En ce qui concerne l'orientation économique visant à assurer le renforcement du centre-ville comme lieu d'accueil des services administratifs régionaux (tableau 11), leur localisation potentielle est étendue à l'axe de la rue King Est et Ouest et le secteur entre le lac des Nations et la rue du Pacifique, à l'intérieur des limites de l'aire d'influence du centre-ville, formant avec ce dernier le quartier central.

Le plan 6 – Quartier central illustre la délimitation du centre-ville et de l'aire d'influence du centre-ville.

PLAN 6
Quartier central



Ville de Sherbrooke

Schéma d'aménagement et de développement révisé

Règlement numéro 1000
Ville de Sherbrooke

LÉGENDE

- Limite du quartier central
- Centre-ville
- Aire d'influence du centre-ville
- Secteur ciblé - croissance des bureaux structurants privés
- Cadastre
- Cours d'eau
- Voie de circulation
- Voie ferrée

Plan 6
Quartier central

Ville de Sherbrooke
Planification et développement urbain

planla

SEPTEMBRE 2014

5.3.4
Les territoires à transformer

La Ville de Sherbrooke a identifié vingt-et-un territoires à transformer. Ces derniers, énumérés au tableau suivant, nécessitent des actions de requalification, de revitalisation et/ou de densification.

Requalification
Opération d'aménagement et de redéveloppement majeure d'un secteur destinée à lui donner une nouvelle vocation et une amélioration notable de la qualité de vie urbaine.

Revitalisation
Opération d'aménagement et de consolidation d'un secteur destinée à raviver et ranimer une vocation existante en déclin.

Densification
Opération d'aménagement et de développement d'un secteur destinée à y accroître la superficie de plancher construite.

Les territoires qui devraient être transformés en priorité sont marqués d'un astérisque dans le tableau ci-contre. *(Voir tableau 16 de cette version administrative).*

Les territoires à transformer sont illustrés au plan 7 – Territoires à transformer.

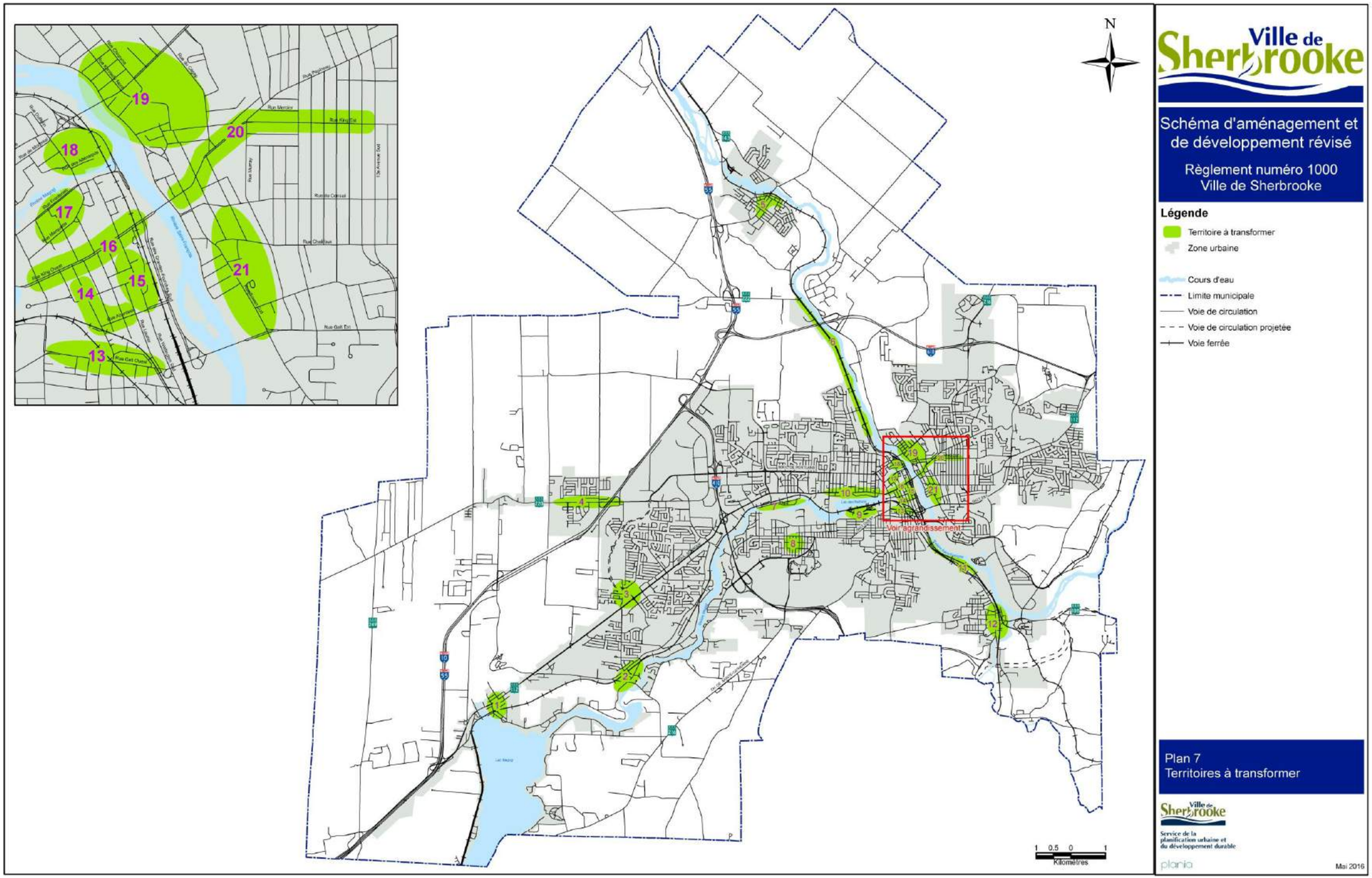
TABLEAU 16
Territoires à transformer sur le territoire de la ville de Sherbrooke

SECTEUR	REQUALIFICATION	REVITALISATION	DENSIFICATION	MOYEN DE MISE EN OEUVRE
1- Noyau urbain de Deauville		X		
2- Vieux Rock Forest		X		
3- Haut-Bois / boulevard Bourque		X	X	
4- Chemin de Saint-Élie	X	X		Programme particulier d'urbanisme (PPU) du chemin de Saint-Élie, Annexe 6
5- Noyau urbain de Brompton		X		Programme particulier d'urbanisme (PPU) du noyau urbain de Brompton, Annexe 5
6- Boulevard Queen-Victoria	X	X	X	
7- Rue Hertel	X		X	
8- Rue Galt Ouest – Quartier étudiant	X	X	X	
9- Secteur Rand*	X		X	
10- Rue King Ouest		X	X	
11- Route 143 vers l'arrondissement de Lennoxville	X	X	X	
12- Noyau urbain Lennoxville*		X	X	Programme particulier d'urbanisme (PPU), Arrondissement de Lennoxville, Secteur du centre de services du noyau urbain, Annexe 7
13- Rue Galt Ouest		X		
14- Secteur Alexandre / Aberdeen	X	X	X	Programme particulier d'urbanisme du centre-ville de Sherbrooke, Annexe 8
15- Rue King Ouest – Centre-ville*		X	X	
16- Plateau Marquette*			X	
17- Secteur Dufferin / des Abénaquis*		X	X	
18- Rue Wellington Sud	X	X	X	Programme particulier d'urbanisme du centre-ville de Sherbrooke, Annexe 8 Programme particulier d'urbanisme du secteur Wellington Sud, Annexe 10 (Voir Note)
19- Quartier Est – Secteur Cégep	X	X	X	
20- Rue King Est		X	X	Programme particulier d'urbanisme, Rue King Est, Annexe 9
21- Quartier Est – Secteur Hôtel-Dieu*	X	X	X	

Note : Le PPU du centre-ville (Règlement nº 3114) et le PPU du secteur Wellington Sud sont en vigueur en concomitance et, en cas d'incompatibilité entre les deux sur un même objet ou disposition, le PPU du secteur Wellington Sud a préséance.

(modifié par l'art. 5 de 1000-3-1 / modifié par l'art. 2 de 1000-5)

PLAN 7
Territoires à transformer



(modifié par l'art. 2 de 1000-3-1)

5.3.5
Le développement des affectations industrielles

Huit pôles industriels présentant des possibilités de développement sont délimités au Schéma d'aménagement. Outre ces pôles, le SADR maintient la vocation industrielle de sites déjà développés et complets. C'est le cas du secteur industriel de la rue Roy, du parc industriel du Canton de Brompton longeant l'autoroute 55, du secteur du chemin Godin et de sites industriels reconnus tel le site de l'usine Kruger. On note également le secteur industriel commercial de Deauville, situé en bordure du boulevard Bourque, qui est en consolidation et celui localisé dans le cadran sud-ouest formé par l'autoroute 10-55 et la route 220 qui est à développer.

À l'image de la planification réalisée pour les besoins résidentiels futurs, le SADR attribue des affectations en superficie suffisante pour assurer la croissance des pôles. Le développement industriel se réalise en respectant les mécanismes d'expansion qui sont appliqués à la Ville depuis plusieurs années, et ce, dans le respect des critères de développement en continu et d'optimisation des infrastructures et investissements publics.

Le développement industriel se réalise selon les règles suivantes :

- la construction des espaces déjà viabilisés en bordure des voies de circulation existantes est priorisée;
- le développement de nouveaux espaces industriels se fait en continuité avec la trame urbaine existante;
- le secteur doit être desservi par les réseaux d'aqueduc et d'égout municipaux ou dans le prolongement de ceux-ci;
- la capacité des infrastructures d'égout et d'aqueduc doit être suffisante pour desservir le secteur industriel adéquatement;
- le développement doit prendre en considération les éléments de contraintes naturelles;
- le développement doit assurer la protection des milieux naturels, le cas échéant;
- le développement doit assurer la gestion des eaux pluviales;
- le développement doit respecter les plans directeurs sectoriels en vigueur, tel que le Plan de transport et le Plan de mobilité durable.

Toutefois, pour assurer le respect de ces mécanismes, certains secteurs de l'affectation industrielle et de l'affectation industrielle de haute technologie, de recherche et de développement sont présentés à titre de secteurs de réserve. Ces secteurs ont été déterminés à partir du phasage de développement anticipé et des calculs plus amplement décrits à l'annexe 1.

PÔLES	AFFECTATIONS INDUSTRIELLE ET INDUSTRIELLE DE HAUTE TECHNOLOGIE, DE RECHERCHE ET DE DÉVELOPPEMENT		SECTEURS DE RÉSERVE	
	ha	%	ha	%
Parc Gene H. Kruger	10,6	100	-	-
Parc scientifique	26,6	34	51,7	66
Parc industriel de L'Est	5,5	49	5,8	51
Parc de Lennoxville	8,4	17	41,7	83
Parc Innovation	16,7	27	44,4	73
Parc industriel régional	189,6	74	68,0	26
Technoparc	3,2	47	3,6	53
TOTAL	260,6	55	215,2	45

Dans les secteurs de réserve, le développement industriel pourra se réaliser lorsque 75 % de l'espace vacant constructible du pôle visé sera occupé. Pour ce faire, une modification au Schéma d'aménagement et de développement révisé devra au préalable être présentée et approuvée.

Entre-temps, les usages prévus dans l'affectation rurale seront permis dans les secteurs de réserve (sans requérir l'ouverture de nouvelles rues).

Nonobstant ce qui précède, s'il advenait qu'un nouveau projet industriel ou l'agrandissement d'une entreprise existante ne puisse pas s'implanter dans l'espace vacant constructible pour des motifs de superficie requise, l'empiètement de l'espace requis dans le secteur de réserve pour répondre aux besoins de l'entreprise sera alors admissible et ce, en continuité des secteurs bâtis existants et desservis par les réseaux d'aqueduc et d'égout.

(modifié par l'art. 2 de 1000-9 / modifié par l'art. 4 de 1000-13)

5.4
LA GESTION DU TERRITOIRE RURAL

L'occupation résidentielle à l'extérieur des périmètres d'urbanisation doit être limitée afin de contrôler l'étalement urbain et d'assurer le développement harmonieux du territoire.

Pour ce faire, le développement résidentiel sera possible :

- dans les aires d'affectation rurale résidentielle montrées au plan 3 – Affectations du territoire, puisque ces aires sont actuellement partiellement ou totalement desservies par les réseaux d'aqueduc et /ou d'égout;
- dans les aires d'affectations rurale et rurale forestière pour l'implantation d'une construction en bordure d'une rue publique existante au 18 octobre 2004, date d'entrée en vigueur du RCI 193;
- dans les aires d'affectation agricole et agricole forestière aux fins d'un développement dûment approuvé par la CPTAQ et par le conseil tel que décrit au tableau suivant et montré au plan 8 – Projets approuvés à l'extérieur des périmètres d'urbanisation;
- dans les aires d'affectations rurale, rurale forestière, aux fins d'un développement dûment approuvé par le conseil, tel que décrit au tableau suivant et montré au plan 8 – Projets approuvés à l'extérieur des périmètres d'urbanisation.

Ces projets ont été approuvés par les administrations municipales avant le regroupement municipal de janvier 2002. La Ville vise à honorer ces décisions et permettre la réalisation de ces projets à l'extérieur des périmètres d'urbanisation.

Le prolongement des rues publiques à l'extérieur du périmètre urbain est autorisé aux fins de la réalisation de travaux d'améliorations locales requis par la Ville lorsque des normes réglementaires ou environnementales s'appliquent ou que la Ville juge nécessaires pour des raisons de santé, de sécurité, d'intégrité ou d'entretien. Il est également possible pour permettre le bouclage de rues existantes rapprochées.

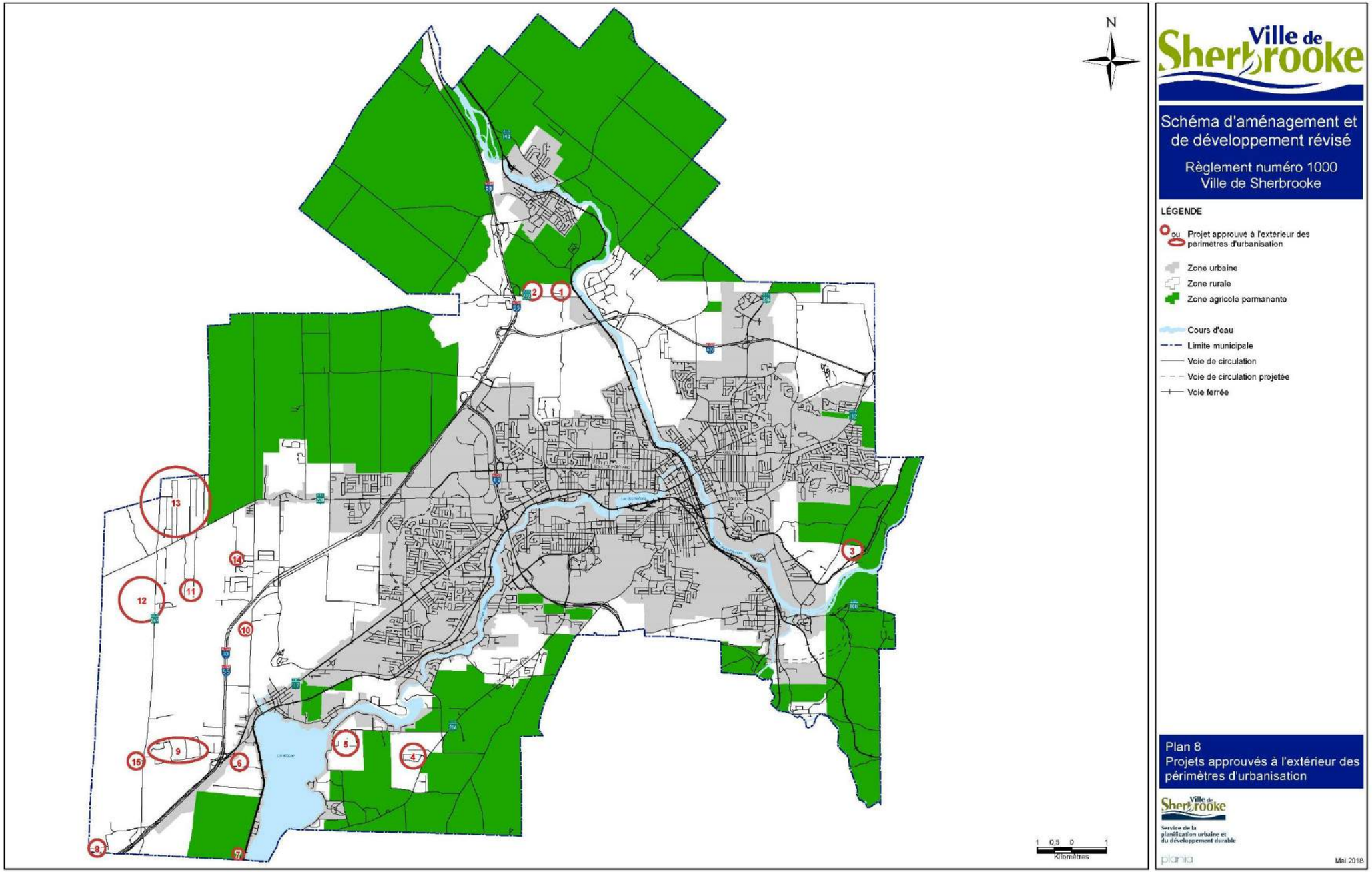
Pour qu'un projet de construction d'habitation soit autorisé, il doit répondre aux critères suivants : il est situé en bordure d'une rue publique, et il est reconnu comme un projet honoré.

TABLEAU 17

Projets approuvés à l'extérieur des périmètres d'urbanisation

NUMÉRO DU PROJET	SECTEUR	POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT NOMBRE DE LOTS	COMMENTAIRE
1	À l'est du boulevard du Prince-De Galles	15	Projet approuvé pour terrains desservis, construction débutée avec réseau d'aqueduc privé, lotissement à réviser pour des terrains non desservis
2	Du golf Prince-De Galles	75	Projet approuvé en zone agricole permanente pour terrains, construction non débutée, actuellement un golf, lotissement à réviser pour des terrains non desservis
3	Chemin Fearon	18	Projet approuvé pour des terrains non desservis, construction non débutée
4	Rues de la Mine-d'Or et de la Randonnée	20	Projet approuvé pour des terrains non desservis, construction débutée
5	Rue André-Cailloux	5	Projet approuvé pour des terrains non desservis, construction débutée
6	Rue des Villas	17	Projet approuvé pour des terrains non desservis, construction débutée
7	Rue Mulligan	40	Projet approuvé en zone agricole permanente, terrains desservis en égout et aqueduc, construction débutée
8	Rue de la Bernache	12	Projet approuvé pour des terrains non desservis, construction débutée
9	Rues du Val-des-Pruches et de la Grande-Coulée	18	Projet approuvé pour des terrains non desservis, construction débutée
10	Chemin Édouard-Roy	8	Projet approuvé pour des terrains non desservis, construction débutée
11	Rue du Griffon	10	Projet approuvé pour des terrains non desservis, construction débutée
12	Chemin Rhéaume	18	Projet approuvé pour des terrains non desservis, construction non débutée, présence de cours d'eau et milieu humide, lotissement à réviser
13	Rue Caleb	14	Projet approuvé pour des terrains non desservis, construction débutée
14	Rue des Coudriers	10	Projet approuvé pour des terrains non desservis, construction débutée
15	Rue Léopold-Labonté	5	Projet approuvé dans les années 1980, développement débuté, reste rue à prolonger pour permettre la construction des cinq derniers lots, sur des terrains non desservis
	TOTAL	**285**	

PLAN 8
Projets approuvés à l'extérieur des périmètres d'urbanisation



Ville de Sherbrooke

Schéma d'aménagement et de développement révisé

Règlement numéro 1000
Ville de Sherbrooke

LÉGENDE

- Projet approuvé à l'extérieur des périmètres d'urbanisation
- Zone urbaine
- Zone rurale
- Zone agricole permanente
- Cours d'eau
- Limite municipale
- Voie de circulation
- Voie de circulation projetée
- Voie ferrée

Plan 8
Projets approuvés à l'extérieur des périmètres d'urbanisation

Ville de Sherbrooke
Service de la planification urbaine et du développement durable

plania

Mai 2018

(modifié par l'art. 2 de 1000-3-1 / modifié par l'art. 4 de 1000-8)

5.5
LA GESTION DU TERRITOIRE AGRICOLE

Dans le cadre du schéma d'aménagement et de développement, la gestion du territoire agricole traite de la cohabitation des usages agricoles et non agricoles ainsi que de la répartition des usages afférents aux activités agricoles d'élevage à forte charge d'odeur, particulièrement l'élevage porcin. Des dispositions seront intégrées au chapitre 7 – Cadre réglementaire. Les dispositions comprendront les éléments suivants :

- Établissement des distances séparatrices relatives à la gestion des odeurs provenant des activités agricoles;
- Restriction relative à l'implantation de nouvelles installations d'élevage à l'intérieur et au pourtour des périmètres d'urbanisation;
- Instauration d'un dispositif de contrôle pour certains usages ou activités, tels les élevages porcins.

Par ailleurs, le schéma propose d'exclure certains terrains de la zone agricole permanente. Le Plan 9 – Demandes d'exclusion illustre les secteurs concernés.

Trois secteurs sont intégrés dans l'aire d'affectation urbaine au plan 3 - Affectations du territoire. Il s'agit des secteurs suivants :

- Terrains situés en bordure de l'autoroute 610 à l'ouest de la 12e Avenue Nord : ce secteur, de 26 hectares, a été inclus à la zone agricole en 1981. Aucune activité agricole ne peut être pratiquée en raison de sa localisation, de sa superficie restreinte et de la présence du ruisseau Dorman et de sa plaine inondable;
- Terrains situés à l'est de la 12e Avenue Nord : ce secteur, de 21,5 hectares, a été inclus à la zone agricole en 1981 et, en 1996, une autorisation a été accordée par la Commission de protection du territoire agricole du Québec afin de permettre le développement à des fins résidentielles. Le développement résidentiel est en cours de réalisation;
- Terrain du Collège du Mont-Sainte-Anne : ce secteur, de 16,1 hectares, est situé entre l'autoroute 410 et le parc du Mont-Bellevue. Il est en partie utilisé à des fins institutionnelles par le collège. Les bâtiments, collège et aréna, de même que les terrains de sports sont situés partiellement ou totalement en zone agricole. La présence de l'autoroute crée une limite à l'urbanisation et à l'agriculture.

Un quatrième secteur est intégré dans l'aire d'affectation rurale au plan 3 - Affectations du territoire.

- Terrains situé en bordure de la 12e Avenue Nord (route 216), à l'intersection du chemin Duplessis et à la limite du territoire municipal : ce secteur, de 7,2 hectares, est occupé par diverses utilisations autres qu'agricoles (résidentiel, commercial, entreposage).

À la suite de l'entrée en vigueur du schéma révisé, la Ville :

- réalisera un plan de développement de la zone agricole (PDZA) permettant d'assurer la protection, la mise en valeur et la pérennité du territoire agricole et des activités agricoles. Ce plan vise :
  - l'occupation dynamique de la zone agricole;
  - l'accroissement ou la diversification des activités agricoles;
  - le développement d'activités complémentaires à l'agriculture;
  - la cohabitation harmonieuse des usages agricoles et non agricoles;
  - la multifonctionnalité du territoire dans les milieux dévitalisés.
- procédera aux demandes d'exclusion relatives aux terrains ci-haut mentionnés, si applicable.

PLAN 9
Demandes d'exclusion

1- Autoroute 610



2- 12e Avenue Nord



3- Collège du Mont-Sainte-Anne



4- 12e Avenue Nord/Chemin Duplessis



Ville de Sherbrooke

Schéma d'aménagement et de développement révisé

Règlement numéro 1000
Ville de Sherbrooke

LÉGENDE

- Zone agricole
- Zone d'exclusion
- Cours d'eau
- Limite municipale
- Voie de circulation projetée
- Voie ferrée

Secteur :
1 - Autoroute 610
2 - 12e Avenue Nord
3 - Collège du Mont-Sainte-Anne
4 - 12e Avenue Nord/Chemin Duplessis

N

Plan 9
Demandes d'exclusion

Ville de Sherbrooke
Planification et développement urbain

plania

SEPTEMBRE 2014

5.6
LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (R.L.R.Q., c. A-19.1) mentionne que le schéma d'aménagement et de développement doit procéder à l'identification des territoires présentant un intérêt d'ordre historique, culturel, esthétique ou écologique. L'identification de ces territoires permet de les circonscrire et de favoriser leur maintien, leur protection ou la mise en valeur des caractéristiques qui leur sont propres.

Les territoires d'intérêt particulier sont regroupés selon les catégories suivantes :

- Les lieux et territoires d'intérêts historique et patrimonial;
- Les milieux naturels d'intérêt pour la conservation;
- Les milieux humides;
- Les paysages d'intérêt;
- Les aires d'intérêt écologique protégées.

(Modifié par l'art. 10 de 1000-22-2)

5.6.1
Les lieux et territoires d'intérêt historique et patrimonial

Les lieux et territoires d'intérêt historique et patrimonial ont été le lieu d'événements, d'occupations ou d'activités ayant marqué l'histoire locale, régionale ou nationale. Les sites retenus au schéma d'aménagement et de développement sont en partie extraits de la *Synthèse historique de l'occupation du territoire actuel de la ville de Sherbrooke* et du recensement des éléments patrimoniaux (octobre 2010) de la Société d'histoire de Sherbrooke, du *Répertoire du patrimoine culturel du Québec* du ministère de la Culture et des Communications et du *Répertoire des lieux historiques nationaux* de Parcs Canada.

Les lieux et territoires d'intérêt historique et patrimonial regroupent des secteurs patrimoniaux, dont notamment :

- Le centre-ville et le quartier central de Sherbrooke;
- Le noyau urbain de Brompton;
- Le noyau urbain de Lennoxville.

Les tableaux suivants dressent un portrait du patrimoine culturel du Québec, reconnus en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel (L.R.Q., P-9.002) et des lieux historiques nationaux du Canada. À titre indicatif, ces derniers sont localisés sur le plan 10 – Lieux et territoires d'intérêt historique et patrimonial.

TABLEAU 18
Patrimoine protégé et valorisé et Immeubles patrimoniaux assujettis à la Loi sur le patrimoine culturel du Québec

NOM	CATÉGORIE DE BIEN	STATUT
Centre culturel et du patrimoine Uplands	Située dans un site patrimonial	Citation
Grange (Centre culturel et du patrimoine Uplands)	Situé dans un site patrimonial	Citation
Maison (Centre culturel et du patrimoine Uplands)	Situé dans un site patrimonial	Citation
Chapelle Saint-Mark	Immeuble patrimonial classé	Classement
Orgue (Wilhelm, 1992)	Situé dans un immeuble patrimonial	Classement
Église Plymouth Trinity	Immeuble patrimonial classé	Classement
Plaque de l'église unie Plymouth Trinity	Situé dans un monument historique	Classement
Gare du CN	Immeuble patrimonial cité	Citation
Gare du CP	Immeuble patrimonial cité	Citation
Hôtel de ville de Sherbrooke	Immeuble patrimonial classé	Classement

Source : Répertoire du patrimoine culturel du Québec, ministère de la Culture et des Communications

TABLEAU 19

Lieux historiques nationaux du Canada situés sur le territoire de la ville de Sherbrooke

NOM	TYPE DE RECONNAISSANCE
Lieu historique national du Canada du Théâtre Granada	Lieu historique national du Canada
Édifice fédéral (50, place de la Cité)	Édifice fédéral du patrimoine reconnu
Manège militaire	Édifice fédéral du patrimoine reconnu
Gare du CP	Gare ferroviaire patrimoniale
Gare du CN	Gare ferroviaire patrimoniale

Source : Lieux historiques nationaux du Canada, Parcs Canada

Par ailleurs, un inventaire sur les bâtiments d'intérêt patrimonial, actualisé annuellement, constitué et réalisé en lien avec la politique du patrimoine culturel de Sherbrooke est présenté à l'annexe 2.

Par ailleurs, quelques sites archéologiques reconnus se trouvent sur le territoire de la ville de Sherbrooke. Un inventaire portant sur le patrimoine archéologique est mis à jour par le ministère de la Culture et des Communications.

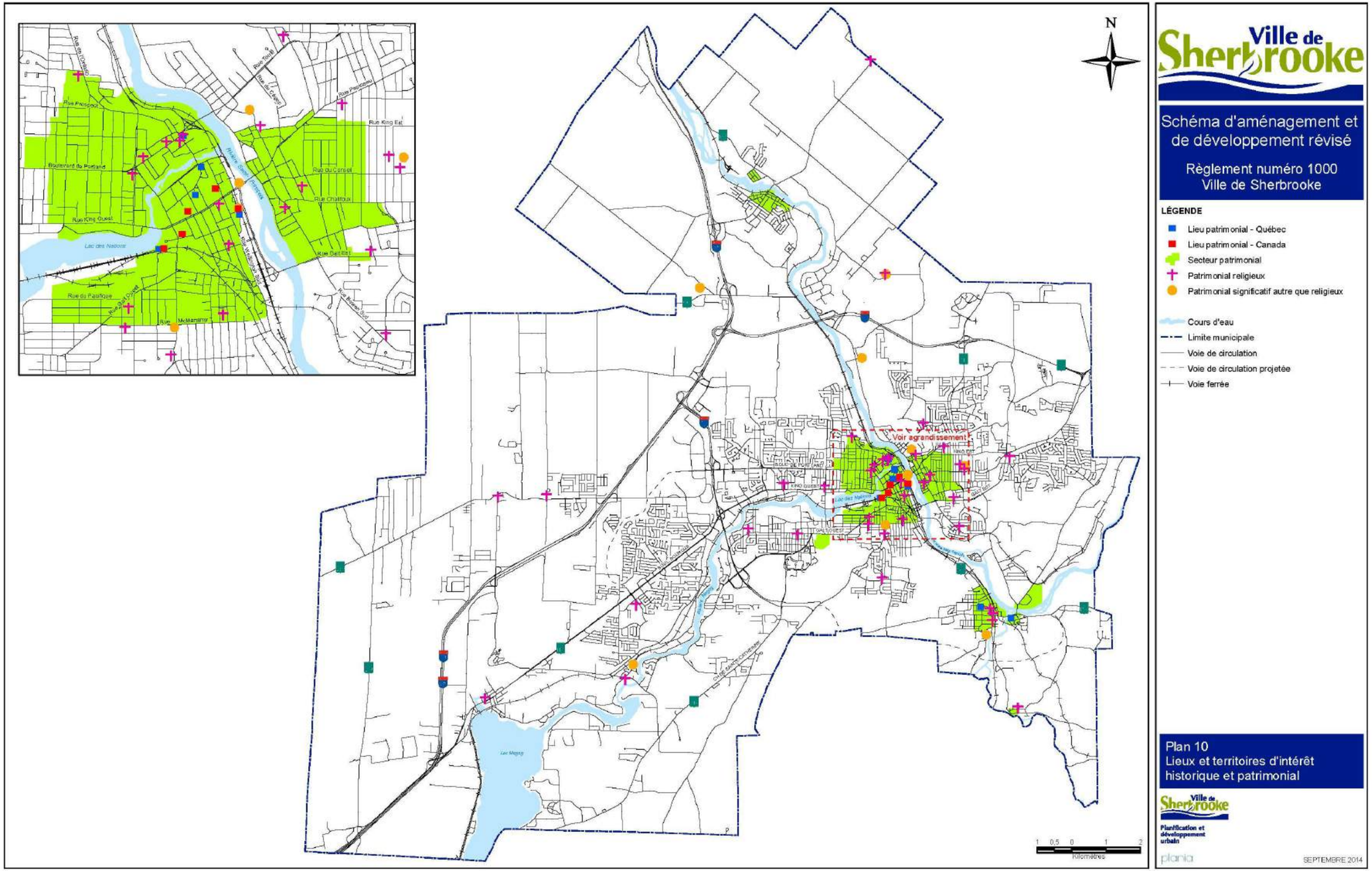
Ces sites se concentrent principalement le long des rivières et de leur confluent.

Des dispositions relatives aux lieux et territoires d'intérêt historique et patrimonial sont identifiées au chapitre 7 – Cadre réglementaire. Ces dispositions devront être introduites à la réglementation d'urbanisme.





PLAN 10
Lieux et territoires d'intérêt historique et patrimonial



Ville de Sherbrooke

Schéma d'aménagement et de développement révisé

Règlement numéro 1000
Ville de Sherbrooke

LÉGENDE

- Lieu patrimonial - Québec
- Lieu patrimonial - Canada
- Secteur patrimonial
- Patrimonial religieux
- Patrimonial significatif autre que religieux
- Cours d'eau
- Limite municipale
- Voie de circulation
- Voie de circulation projetée
- Voie ferrée

Plan 10
Lieux et territoires d'intérêt historique et patrimonial

Ville de Sherbrooke
Planification et développement urbain

plania

SEPTEMBRE 2014

5.6.2
Les milieux naturels d'intérêt pour la conservation

Le plus récent diagnostic du territoire identifie désormais 184 km^2 de milieux naturels présentant un intérêt pour la conservation, ce qui équivaut à 50 % du territoire municipal. Puisque certains de ces milieux naturels d'intérêt se trouvent dans des secteurs identifiés pour le développement urbain, un exercice de conciliation des usages a été fait afin d'identifier les milieux naturels d'intérêt qui ne pourront être entièrement conservés.

Aucune conciliation des usages n'a été réalisée pour les milieux hydriques. Les engagements de conservation visent l'ensemble des milieux hydriques d'intérêt identifiés sur le plan 1.1 – Milieux humides et hydriques d'intérêt pour la conservation.

À la suite de l'exercice de conciliation des usages visant les milieux humides et boisés d'intérêt, certains milieux n'ont pas été sélectionnés pour la conservation, alors que d'autres ont été sélectionnés pour être conservés en partie (conservation partielle). Toutefois, dans la majorité des cas, les pressions anthropiques prévues étaient suffisamment légères pour permettre la conservation de l'entièreté du milieu naturel, que ce soit pour de l'utilisation durable, de la protection ou pour de la restauration/création (conservation). Au total, 177 km^2 de milieux naturels d'intérêt ont été sélectionnés pour de la conservation ou de la conservation partielle. Le tableau 19.1 présente les superficies pour chaque type de milieux naturels d'intérêt sélectionnés.

TABLEAU 19.1
Superficies des milieux naturels d'intérêt sélectionnés

Type de milieu naturel d'intérêt	Conservation	Conservation partielle	Superficie totale en conservation
Milieux humides	28,4 km^2	0,3 km^2	28,7 km^2
Milieux hydriques	31,8 km²	0 km²	31,8 km²
Milieux boisés	143,9 km^2	10,8 km^2	154,7 km^2

Le schéma d'aménagement et de développement retient également un habitat faunique reconnu et des écosystèmes forestiers exceptionnels comme étant des territoires d'intérêt écologique.

Les milieux naturels d'intérêt sélectionnés, l'habitat faunique reconnu et les écosystèmes forestiers exceptionnels sont illustrés sur le plan 11 – Milieux naturels d'intérêt sélectionnés.

(Modifié par l'art. 11 de 1000-22-2)

5.6.2.1
La conservation des milieux naturels d'intérêt sélectionnés

La Ville de Sherbrooke souhaite atteindre l'objectif de conserver 45 % de son territoire en milieux naturels d'ici 2033, soit 164,7 km^2. Elle vise également certains objectifs spécifiques, soit :

- conserver 8 % du territoire en milieux humides et prioriser la protection, la restauration et la création de milieux humides dans des sous-bassins versants prioritaires;
- conserver l'ensemble des milieux hydriques naturels et se baser sur une approche par services écologiques pour identifier les priorités de restauration et de protection;
- conserver 40 % du territoire en milieux boisés et conserver 25 % du territoire en milieux naturels interconnectés;
- conserver les espèces et les habitats à haute valeur de conservation.

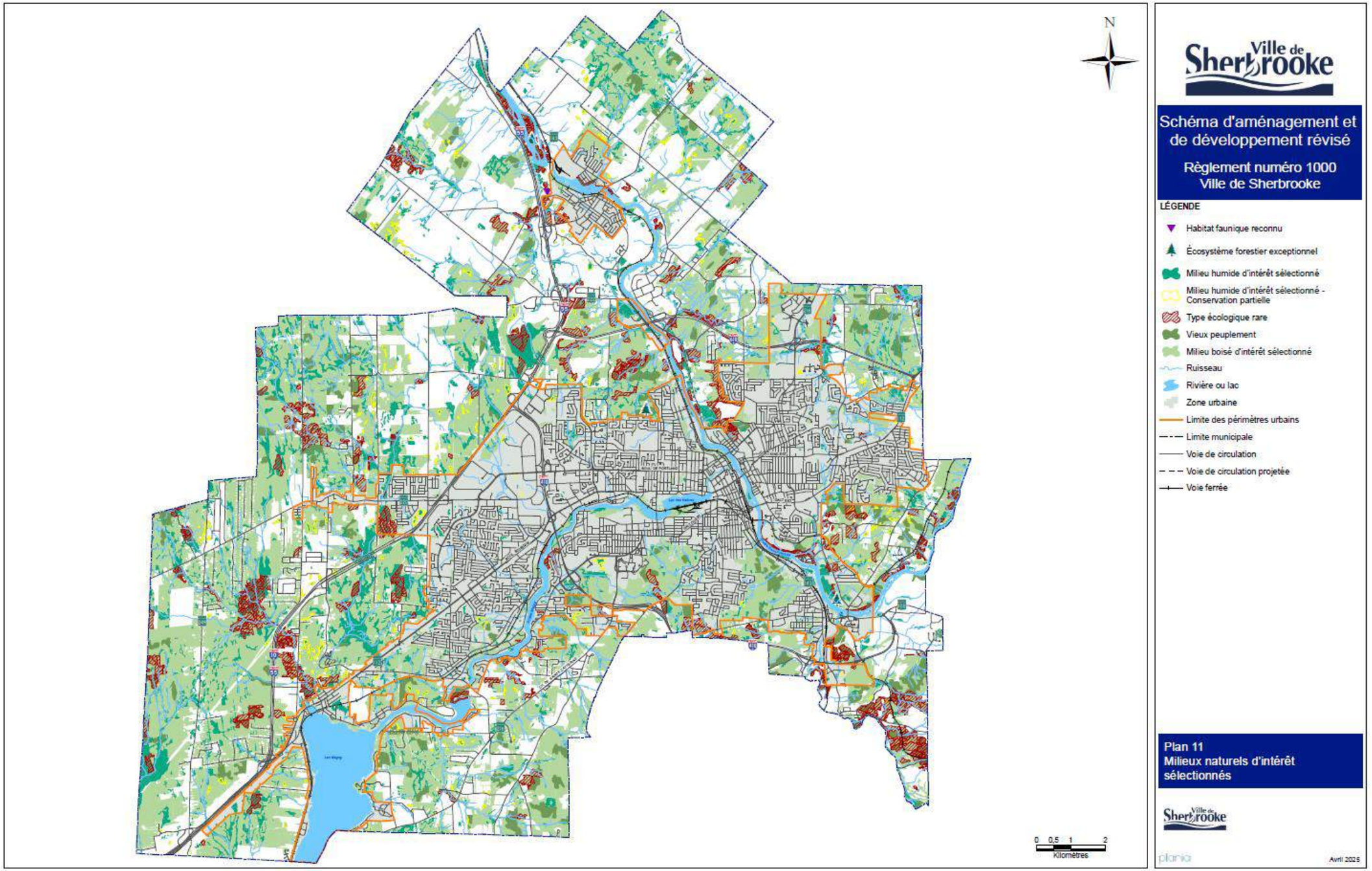
La Ville de Sherbrooke entend atteindre ces objectifs grâce à un plan d'action se déclinant en dix volets d'intervention :

1. la conservation et la bonification des milieux naturels interconnectés en misant sur les noyaux de conservation et les corridors écologiques;
2. la communication, l'éducation et la sensibilisation des citoyens et des usagers relativement à l'importance de la conservation des milieux naturels;
3. l'accompagnement des propriétaires de lots boisés et agricoles dans leurs initiatives de conservation et de bonnes pratiques environnementales;
4. le développement d'une stratégie d'acquisition et la pérennisation de la protection par les outils légaux de conservation;
5. la réalisation de projets de restauration et de création de milieux humides et hydriques afin de compenser les pertes encourues (en superficies, en fonctions écologiques et en biodiversité);
6. la mise en valeur des milieux naturels grâce à des aménagements favorisant l'accès au grand public (sentiers, panneaux, etc.);
7. l'amélioration de la qualité de l'eau en s'appuyant sur le Plan directeur de l'eau du bassin versant de la rivière Saint-François;
8. la réalisation de plans de conservation et d'aménagement des boisés de plus de 200 hectares situés en milieu urbain;
9. la gestion des données et l'évaluation de l'atteinte des objectifs de conservation grâce à la compilation d'indicateurs pertinents;
10. les démarches politiques auprès du gouvernement provincial afin de communiquer les leviers réglementaires supplémentaires et les fonds nécessaires à l'atteinte des objectifs.

Par ailleurs, les dispositions réglementaires du chapitre 7 – Cadre réglementaire doivent être modifiées afin de favoriser l'atteinte des objectifs de conservation. Un resserrement de l'encadrement réglementaire est nécessaire à court terme afin de préserver l'intégrité des milieux naturels d'intérêt sélectionnés pendant la réflexion devant mener à l'introduction de dispositions adéquates à la réglementation d'urbanisme. Ce resserrement est particulièrement nécessaire pour les milieux naturels d'intérêt présents dans les boisés de plus de 200 hectares situés en milieu urbain pendant que les différents volets de la stratégie se déploient, notamment la réalisation d'un plan de conservation et d'aménagement qui prendra plus de temps que l'introduction de nouvelles dispositions dans le chapitre 7 – Cadre réglementaire. Puisque la superficie importante et non fragmentée de ces boisés constitue en soi une composante d'intérêt, des mesures devront être prises pour maintenir cette superficie.

(Modifié par l'art. 11 de 1000-22-2)

PLAN 11
Milieux naturels d'intérêt sélectionnés



Ville de Sherbrooke

Schéma d'aménagement et de développement révisé

**Règlement numéro 1000
Ville de Sherbrooke**

LÉGENDE

- Habitat faunique reconnu
- Écosystème forestier exceptionnel
- Milieu humide d'intérêt sélectionné
- Milieu humide d'intérêt sélectionné - Conservation partielle
- Type écologique rare
- Vieux peuplement
- Milieu boisé d'intérêt sélectionné
- Ruisseau
- Rivière ou lac
- Zone urbaine
- Limite des périmètres urbains
- Limite municipale
- Voie de circulation
- Voie de circulation projetée
- Voie ferrée

**Plan 11
Milieux naturels d'intérêt sélectionnés**

Ville de Sherbrooke

plania

Avril 2025

(Modifié par l'art. 2 de 1000-3-1 / Modifié par l'art. 12 de 1000-22-2)

5.6.3
Les milieux humides

Un milieu humide peut être défini sommairement comme un site saturé d'eau ou inondé durant une période suffisamment longue pour marquer les éléments du sol et de la végétation. Ces milieux jouent un rôle majeur comme éléments purificateurs. Ils favorisent le maintien de la qualité de l'eau, du milieu biologique et des habitats pour les différentes espèces animales et végétales. La grande capacité de rétention d'eau d'un milieu humide permet, notamment, de régulariser les débits et niveaux de cours d'eau.

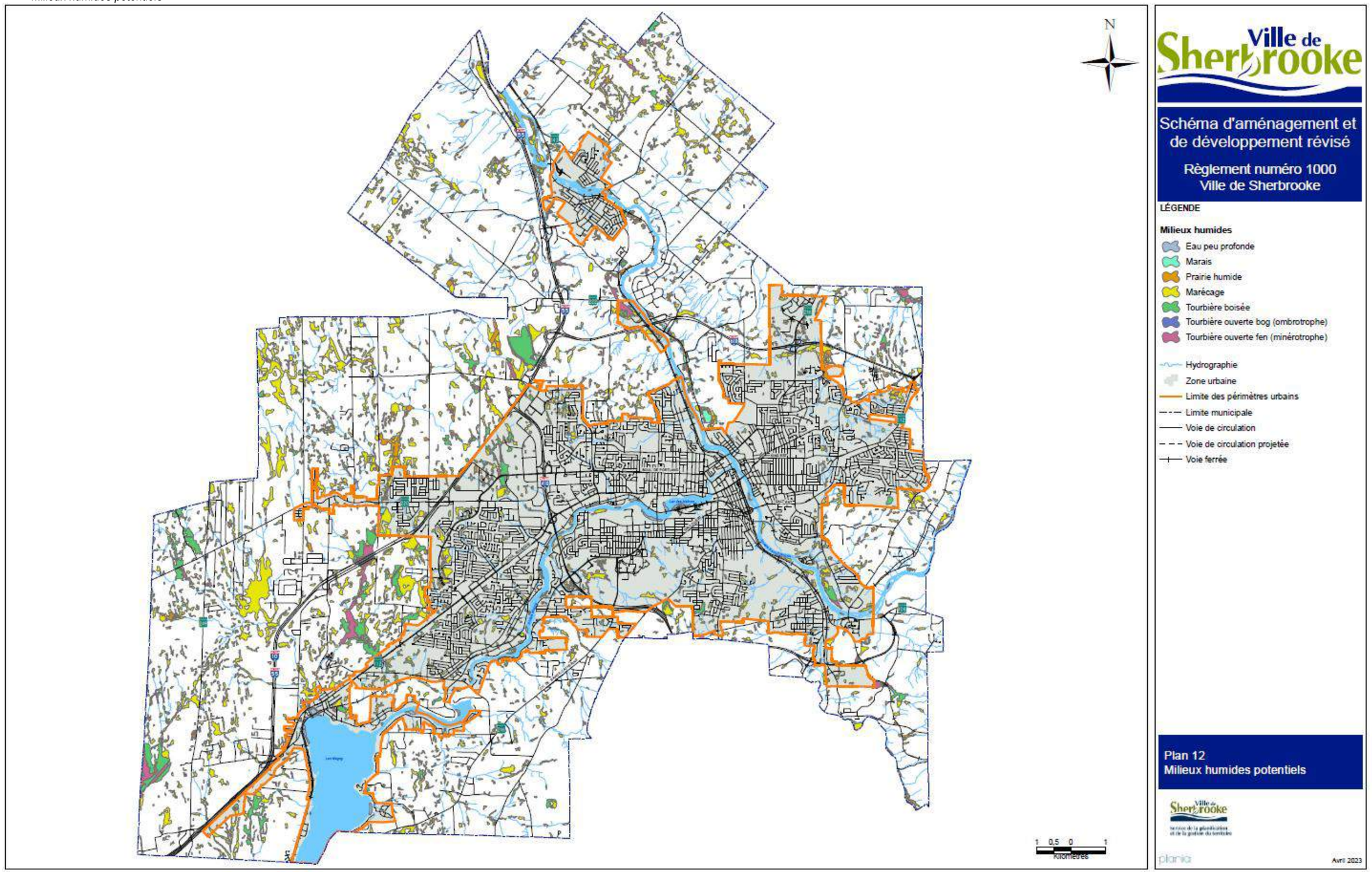
Une cartographie détaillée des milieux humides potentiels réalisée par photo-interprétation des orthophotographies de 2018 a été complétée en 2020. L'ensemble des milieux humides cartographiés durant l'exercice représentent 8,6 % du territoire de la ville. Les milieux humides potentiels de 1 000 mètres carrés et plus sont illustrés, à titre indicatif, sur le plan 12 – Milieux humides potentiels.

Dans la gestion des usages sur le territoire, la Ville de Sherbrooke se doit de tenir compte de la présence de ces milieux et voir à ce que les interventions n'empiètent pas dans ces lieux fragiles. La caractérisation et la délimitation des milieux humides devront être réalisées avant l'acceptation des projets de développement.

Des dispositions relatives à la protection des milieux humides sont identifiées au chapitre 7 – Cadre réglementaire. Ces dispositions devront être introduites à la réglementation d'urbanisme. Par ailleurs, la Ville de Sherbrooke vise la conservation de 8 % du territoire en milieux humides. Des mesures additionnelles seront mises en place pour conserver les milieux humides d'intérêt, soit 92 % de tous les milieux humides du territoire, ainsi que les milieux humides non sélectionnés situés à l'extérieur des périmètres d'urbanisation, soit 5,1 %. En effet, des mesures sont nécessaires pour assurer la conservation des milieux humides non sélectionnés puisque les milieux humides d'intérêt pour la conservation ne couvrent pas 8 % du territoire. Ces milieux humides sont ainsi ajoutés aux milieux humides sélectionnés identifiés sur le plan 11 – Milieux naturels d'intérêt sélectionnés.

(Modifié par l'art. 13 de 1000-22-2)

PLAN 12
Milieux humides potentiels



Ville de Sherbrooke

Schéma d'aménagement et de développement révisé

Règlement numéro 1000
Ville de Sherbrooke

LÉGENDE

Milieux humides
- Eau peu profonde
- Marais
- Prairie humide
- Marécage
- Tourbière boisée
- Tourbière ouverte bog (ombrotrophe)
- Tourbière ouverte fen (minérotrophe)

- Hydrographie
- Zone urbaine
- Limite des périmètres urbains
- Limite municipale
- Voie de circulation
- Voie de circulation projetée
- Voie ferrée

Plan 12
Milieux humides potentiels

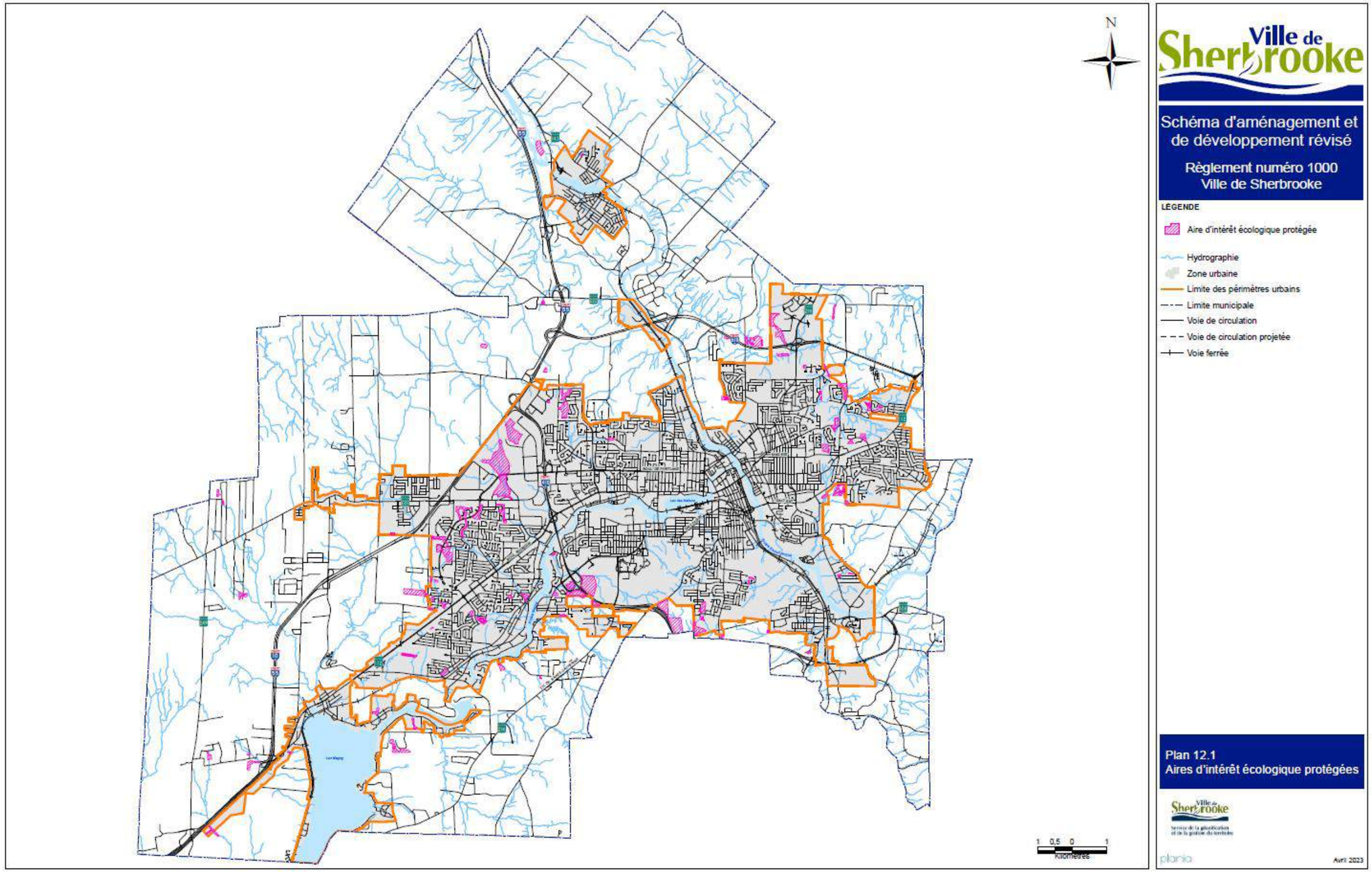
Ville de Sherbrooke
service de la planification et de la gestion du territoire

plania

Avril 2023

(Modifié par l'art. 2 de 1000-3-1 / Modifié par l'art 14 de 1000-22-2)

PLAN 12.1
Aires d'intérêt écologique protégées



Ville de Sherbrooke

Schéma d'aménagement et de développement révisé

Règlement numéro 1000
Ville de Sherbrooke

LÉGENDE

- Aire d'intérêt écologique protégée
- Hydrographie
- Zone urbaine
- Limite des périmètres urbains
- Limite municipale
- Voie de circulation
- Voie de circulation projetée
- Voie ferrée

Plan 12.1
Aires d'intérêt écologique protégées

Ville de Sherbrooke
Service de la géomatique et de la gestion du territoire

planla

Avril 2023

(Ajouté par l'art. 15 de 1000-22-2)

5.6.4
Les paysages d'intérêt

La ville de Sherbrooke se situe au sein d'une unité paysagère caractérisée, notamment, par la présence de vallons, de coteaux et de boisés. Ces paysages font partie de l'offre récréotouristique régionale.

Afin de préserver ces paysages et de les mettre en valeur, la Ville de Sherbrooke entend réaliser une caractérisation détaillée des paysages d'intérêt. Cette étude permettra de raffiner la lecture des paysages sherbrookois, de les identifier, de les protéger et de les mettre en valeur.

5.6.5
Les aires d'intérêt écologique protégées

Les aires d'intérêt écologique protégées sont des territoires qui présentent une valeur environnementale en raison de leur fragilité, de leur unicité ou de leur rôle permettant le maintien de la biodiversité. Il s'agit de territoires protégés issus d'une compensation exigée en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Ces aires sont illustrées sur le plan 12.1 – Aires d'intérêt écologique protégées.

Les dispositions réglementaires présentées au chapitre 7 – Cadre réglementaire doivent être appliquées aux aires d'intérêt écologique protégées. Ces dispositions doivent être introduites à la réglementation d'urbanisme.

(Ajouté par l'art. 16 de 1000-22-2)

5.7
LES CONTRAINTES PARTICULIÈRES À L'OCCUPATION DU SOL

Le schéma d'aménagement et de développement doit présenter l'identification des zones où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique, telles que les zones d'inondation, d'érosion, de glissement de terrain et autres cataclysmes. Ces contraintes peuvent être d'origines naturelles ou anthropiques.

5.7.1
Les zones de contraintes naturelles

Les caractéristiques du territoire (nature des sols, dynamique des réseaux hydrographiques), combinées aux effets des phénomènes naturels, peuvent être la source de dommages aux biens meubles et immeubles et, parfois, de danger pour la sécurité des biens et des personnes.

Les zones de contraintes naturelles retenues au schéma d'aménagement et de développement correspondent aux secteurs suivants :

- Zones exposées aux glissements de terrain;
- Zones à risque d'inondation;
- Zones de protection des rives.

Les zones exposées aux glissements de terrain et les zones à risque d'inondation sont illustrées au plan 13 – Contraintes naturelles.

(Modifié par l'art. 17 de 1000-22-2)

5.7.2
Les zones exposées aux glissements de terrain

Une étude réalisée en 2005 a permis d'identifier des zones exposées aux glissements de terrain sur le territoire de la ville de Sherbrooke. La cartographie numérique a été réalisée selon la méthodologie décrite ci-après. Une zone (Z) correspond à un endroit où il y a un talus, d'une hauteur d'au moins 5 mètres et possédant une pente moyenne de plus de 33 % (3 dans 1), et des bandes de protection au sommet et à la base de celui-ci. Ce critère s'appuie sur l'expérience des ingénieurs en géotechnique de l'Estrie. Ces zones sont définies selon les paramètres présentés à la figure 12.

Cependant, en 2015, la délimitation des zones exposées aux glissements de terrain identifiées en 2005 a été précisée suite aux nouvelles données du LIDAR (Acronyme de l'expression en langue anglaise « Light detection and ranging »).

Le produit cartographique final, tel que présenté au plan 13 – Contraintes naturelles, comporte des talus caractérisés par une hauteur supérieure à 5 mètres et une pente moyenne supérieure à 33 %. Ces talus présentent des risques; conséquemment, ils sont à protéger.

Le degré de précision de cette cartographie se fait par une étude géotechnique lors d'un projet.

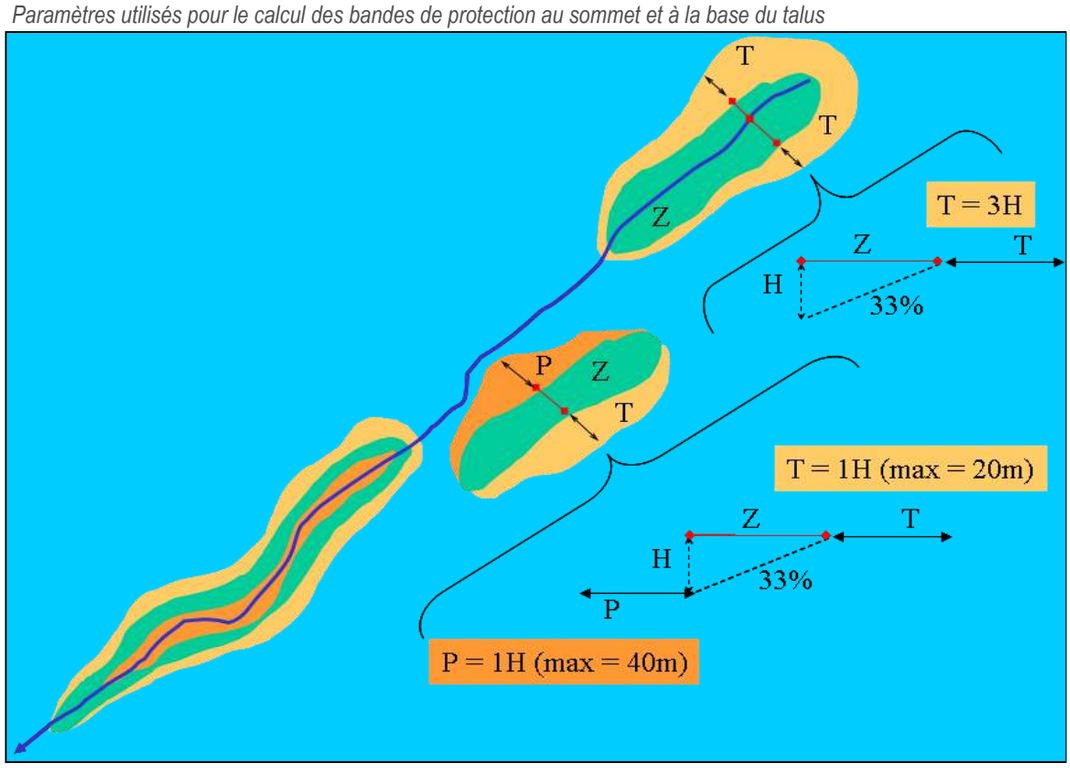
Par ailleurs, en 2011, des glissements de terrain se sont produits dans deux secteurs non cartographiés en 2005, soit le long des berges du ruisseau Paré, sur des terrains situés du côté est de la rue Alfred-Desrochers, ainsi que sur les berges d'un affluent de la rivière Magog, sur un terrain situé en bordure de la rue Ignace. Des glissements de terrain ont eu lieu à la suite de remblais sur ces terrains. Ces deux secteurs ont été inscrits au plan des contraintes naturelles.

Par conséquent, des dispositions relatives aux zones exposées aux glissements de terrain sont identifiées au Chapitre 7 – Cadre réglementaire. Ces dispositions devront être introduites à la réglementation d'urbanisme.

(modifié par l'art. 6 de 1000-3-1)

FIGURE 12

Paramètres utilisés pour le calcul des bandes de protection au sommet et à la base du talus



5.7.3
Les zones à risque d'inondation

Sur le territoire de la ville de Sherbrooke, certains secteurs présentent des risques d'inondation, cependant tous n'ont pas la même reconnaissance. Les cours d'eau concernés par les risques d'inondation sont les rivières Saint-François, Massawippi, Ascot et aux Saumons, ainsi que les ruisseaux Dorman, de la Clef, Meadow, Beaudette-Hamel, Jolin et la jonction des ruisseaux Rouge et Noir.

5.7.3.1
Les zones inondables selon les crues de récurrence de 20 ans et 100 ans

Une étude réalisée en 2005 a permis de réviser la délimitation des zones à risque d'inondation sur le territoire de la ville de Sherbrooke. La cartographie numérique a été réalisée selon la méthodologie suivante.

Les feuillets de la Carte du risque d'inondation du bassin de la rivière Saint-François ont été numérisés et géoréférencés dans le système de coordonnées SCOPQ Nad 83 fuseau 7 (Carte du risque d'inondation du bassin de la rivière Saint-François, telles que produites conjointement, mais non diffusées par les ministères de l'Environnement du Québec et du Canada). Ces cartes couvrent un territoire partant de la limite nord à la limite sud du territoire de la ville. Les plaines inondables ont été vectorisées pour les cotes de récurrence de 0-20 ans et 20-100 ans de ces feuillets, celles-ci majorées d'un facteur de risque. Le facteur de risque correspond à une valeur de 0,25 mètre, soit une demie de l'équidistance des courbes de niveaux des feuillets topographiques mentionnés précédemment.

Quant aux plaines inondables de la rivière Massawippi, les données du programme de détermination des cotes de crues de 20 ans et de 100 ans (PDCC 05-012) ont été intégrées dans cette nouvelle cartographie.

De plus, des études hydrauliques et hydrologiques ont été réalisées au cours des dernières années sur deux ruisseaux : un ruisseau sans nom dans le secteur de la rue des Ruches à Brompton et le ruisseau Dorman dans le secteur de Fleurimont. Ces études ont permis de préciser la délimitation des plaines inondables et de déterminer les zones de crues de récurrence de 0-20 ans et 20-100 ans.

Concernant la rivière Magog, aucune zone n'a été délimitée en raison des nombreux contrôles qui la jalonnent. L'écoulement de la rivière étant contrôlé par de nombreux barrages, la cartographie des plaines inondables correspond à la limite actuelle du cours d'eau et ne tient pas compte du niveau que peut atteindre l'eau lors de l'ouverture des vannes de ces barrages.

TABLEAU 20
Charte des niveaux d'eau du barrage Rock Forest (en aval du lac Magog)

	ÉLÉVATION MAX. ET MIN. 1ER MAI AU 14 NOV.	ÉLÉVATION MAX. ET MIN. 15 NOV. AU 30 AVRIL
Barrage / centrale Rock Forest	Max. 193.86 Min. 193.72	Max. 193.90 Min. 193.60

Pour les secteurs non couverts par la cartographie officielle, soit les secteurs des rivières Ascot et aux Saumons, des ruisseaux de la Clef, Meadow, Rouge et Noir, les plaines inondables identifiées au schéma de 1988 ont été reproduites. Ces zones ont été ajustées dans certains secteurs suivant la topographie naturelle. Le degré de précision de cette cartographie se fait par une expertise professionnelle.

Les zones inondables identifiées sont illustrées au plan 13 – Contraintes naturelles.

Des dispositions relatives aux plaines inondables sont identifiées au Chapitre 7 – Cadre réglementaire. Ces dispositions devront être introduites à la réglementation d'urbanisme.

(modifié par l'art. 1 de 1000-4)

5.7.3.1.1 Dérogation à l'interdiction de construire en zone inondable de récurrence 0-20 ans

Une dérogation à l'interdiction de construire en zone inondable de récurrence 0-20 ans est accordée pour les travaux qui suivent :

1) L'agrandissement du supermarché d'alimentation Maxi situé sur la rue des Grandes-Fourches Sud, sur les lots 1 511 484, 1 511 485, 1 511 486, 1 511 487 et 1 511 488 du cadastre du Québec. L'agrandissement est autorisé dans la zone inondable de récurrence 0-20 ans de la façon qui suit :

   - L'agrandissement peut être réalisé en deux phases;
   - La superficie totale du bâtiment ne doit pas excéder 10 712 mètres carrés;
   - Le niveau de la dalle du bâtiment est placé à une élévation minimale de 147,7 mètres;
   - Ce projet comprend également l'ajout d'aires asphaltées pour des espaces de stationnement et de manutention, la relocalisation de la piste cyclable ainsi que les aménagements paysagers sur l'ensemble de la propriété.

2) Le prolongement de l'autoroute 410 dans le cadre du volet 2 du contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke. Ce prolongement est autorisé dans la zone inondable de récurrence 0-20 ans pour les travaux qui suivent :

   - La construction de deux ponts au-dessus de la rivière Massawippi (un pour chaque direction de l'autoroute) ainsi que d'un remblai dans la zone inondable de récurrence 0-20 ans de la rivière Massawippi sur les lots 2 445 720, 2 445 759, 2 447 202, 4 651 787, 5 745 523, 5 745 524 et 5 785 290 du cadastre du Québec :

     - les travaux et les ouvrages devront être réalisés selon les volumes et les superficies calculés comme indiqué sur le plan « Autoroute 410 – Phase 2 – Secteur rivière Massawippi ».

   - La construction d'un carrefour giratoire simple à trois branches à la jonction de l'autoroute et de la route 108 ainsi que d'un remblai entre le chemin Glenday et le carrefour giratoire dans la zone inondable de récurrence 0-20 ans de la rivière Saint-François sur les lots 5 711 015, 5 711 016, 5 711 020, 5 711 021, 5 711 026, 5 711 029, 5 711 030, 5 711 031, et 5 711 034 du cadastre du Québec :

     - les travaux et les ouvrages devront être réalisés selon les volumes et les superficies calculés comme indiqué sur le plan « Autoroute 410 – Phase 2 – Secteur Glenday ».

   le tout tel qu'indiqué sur le plan « Autoroute A410 projetée – Dérogation en plaine inondable – Volet 2 MTQ », annexé au présent règlement pour en faire partie intégrante.

3) La construction d'un nouveau pont au-dessus de la rivière Magog, dans l'axe de la reconfiguration de la rue des Grandes-Fourches Nord, ainsi que le réaménagement de ses approches sur les lots 1 030 252, 1 030 255, 1 030 920, 3 789 759, 4 851 885, 4 956 867, 6 330 792 et 6 330 793 du cadastre du Québec dans la zone inondable de récurrence 0-20 ans des rivières Magog et Saint-François.

La dérogation accordée est illustrée sur le plan 13.1 – Dérogation à l'interdiction de construire en zone inondable 0-20 ans des rivières Magog et Saint-François pour le projet de revitalisation du secteur des Grandes-Fourches Nord.

(ajouté par l'art. 2 de 1000-4 / modifié par l'art. 2 de 1000-17)

5.7.3.2 Les zones inondables par embâcles

La position particulière des bassins versants présents sur le territoire de la ville de Sherbrooke a rendu nécessaire l'étude et l'acquisition d'information au sujet des zones inondables créées par les embâcles occasionnelles sur les cours d'eau qui les drainent. Une cartographie des zones inondables par embâcles a été réalisée en 2005. Sur le territoire, deux secteurs ont été identifiés comme zones inondables par embâcles sur la rivière Saint-François, soit le secteur localisé près de l'Université Bishop's dans l'arrondissement de Lennoxville et le secteur localisé en amont du barrage Larocque dans l'arrondissement de Brompton. Pour identifier ces zones, une collecte de renseignements pour chaque secteur a été effectuée afin de déterminer l'historique et l'ampleur des embâcles.

Dans le secteur de Lennoxville, deux zones sont sujettes aux inondations par embâcles, soit à risque élevé ou à risque modéré.

Dans le secteur de Brompton, le débit de la rivière Saint-François est contrôlé par le barrage Larocque depuis sa construction en 1960. L'étude réalisée en 2005 n'a pas tenu compte des infrastructures pouvant modifier le risque de formation d'embâcles. Deux zones inondables par embâcles à risque modéré ont tout de même été identifiées au plan 13 des contraintes naturelles. Elles devront faire l'objet de nouvelles études afin de valider le niveau de risque, l'espace concerné et la récurrence.

À la suite des embâcles de l'hiver 2013, le littoral de la rivière Saint-François, entre le secteur de Lennoxville et les limites municipales de Saint-François-Xavier de Brompton et Val-Joli, excluant la zone inondable pour embâcles du secteur de Brompton, est considéré sujet à risque d'embâcles.

La cartographie des zones inondables par embâcles figure sur le plan 13 – Contraintes naturelles.

5.7.4
Les zones de protection des rives

Afin de préserver l'équilibre écologique entre le milieu aquatique et le milieu riverain, une aire de protection se révèle nécessaire. Les zones de protection des rives s'appliquent à l'ensemble des lacs et des cours d'eau. À titre indicatif, est montré le réseau hydrographique au plan 13 – Contraintes naturelles.

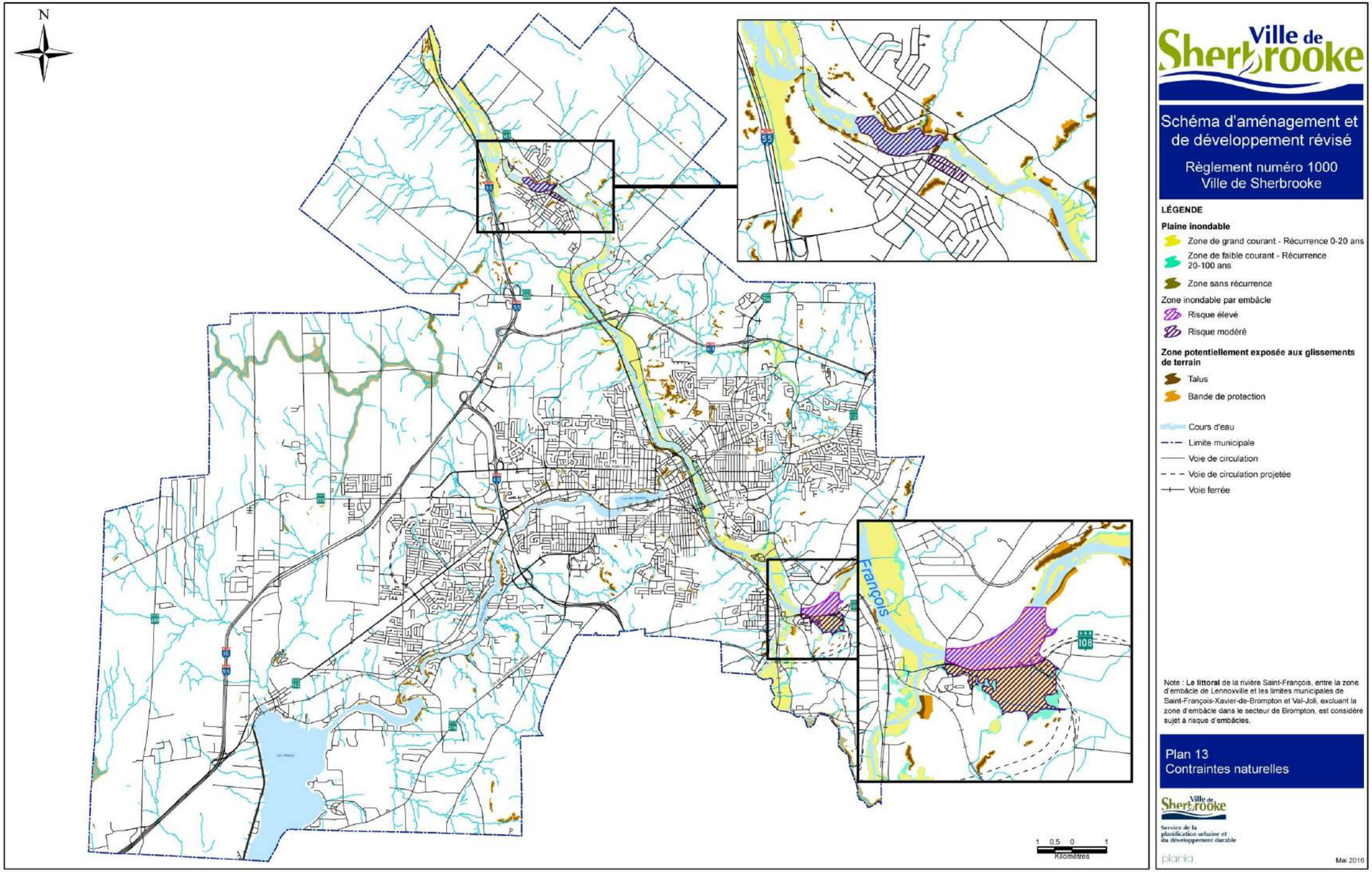
La Ville de Sherbrooke s'est dotée de dispositions en matière de lotissement et de construction pour protéger les rives et le littoral des lacs et des cours d'eau. Le schéma d'aménagement et de développement intègre les dispositions inscrites à la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au Chapitre 7 – Cadre réglementaire.

Par ailleurs, l'application de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* ne prévoit pas de mesures spécifiques visant la mise en valeur et la restauration pour des milieux particuliers. Tout en respectant les objectifs environnementaux, il peut s'avérer qu'une approche différente soit préférable et adaptée dans certains milieux. L'approche par plan de gestion permet de déroger de la Politique dans des milieux dégradés, fortement urbanisés ou présentant un intérêt particulier. Les dispositions relatives à la réalisation d'un plan de gestion sont inscrites au Chapitre 7 – Cadre réglementaire.

5.7.5
Les milieux humides (Abrogé)

(Abrogé par l'art. 18 de 1000-22-2)

PLAN 13
Contraintes naturelles



Ville de Sherbrooke

Schéma d'aménagement et de développement révisé

Règlement numéro 1000
Ville de Sherbrooke

LÉGENDE

Plaine inondable
- Zone de grand courant - Récurrence 0-20 ans
- Zone de faible courant - Récurrence 20-100 ans
- Zone sans récurrence

Zone inondable par embâcle
- Risque élevé
- Risque modéré

Zone potentiellement exposée aux glissements de terrain
- Talus
- Bande de protection

- Cours d'eau
- Limite municipale
- Voie de circulation
- Voie de circulation projetée
- Voie ferrée

Note : **Le littoral** de la rivière Saint-François, entre la zone d'embâcle de Lennoxville et les limites municipales de Saint-François-Xavier-de-Brompton et Val-Joli, excluant la zone d'embâcle dans le secteur de Brompton, est considéré sujet à risque d'embâcles.

Plan 13
Contraintes naturelles

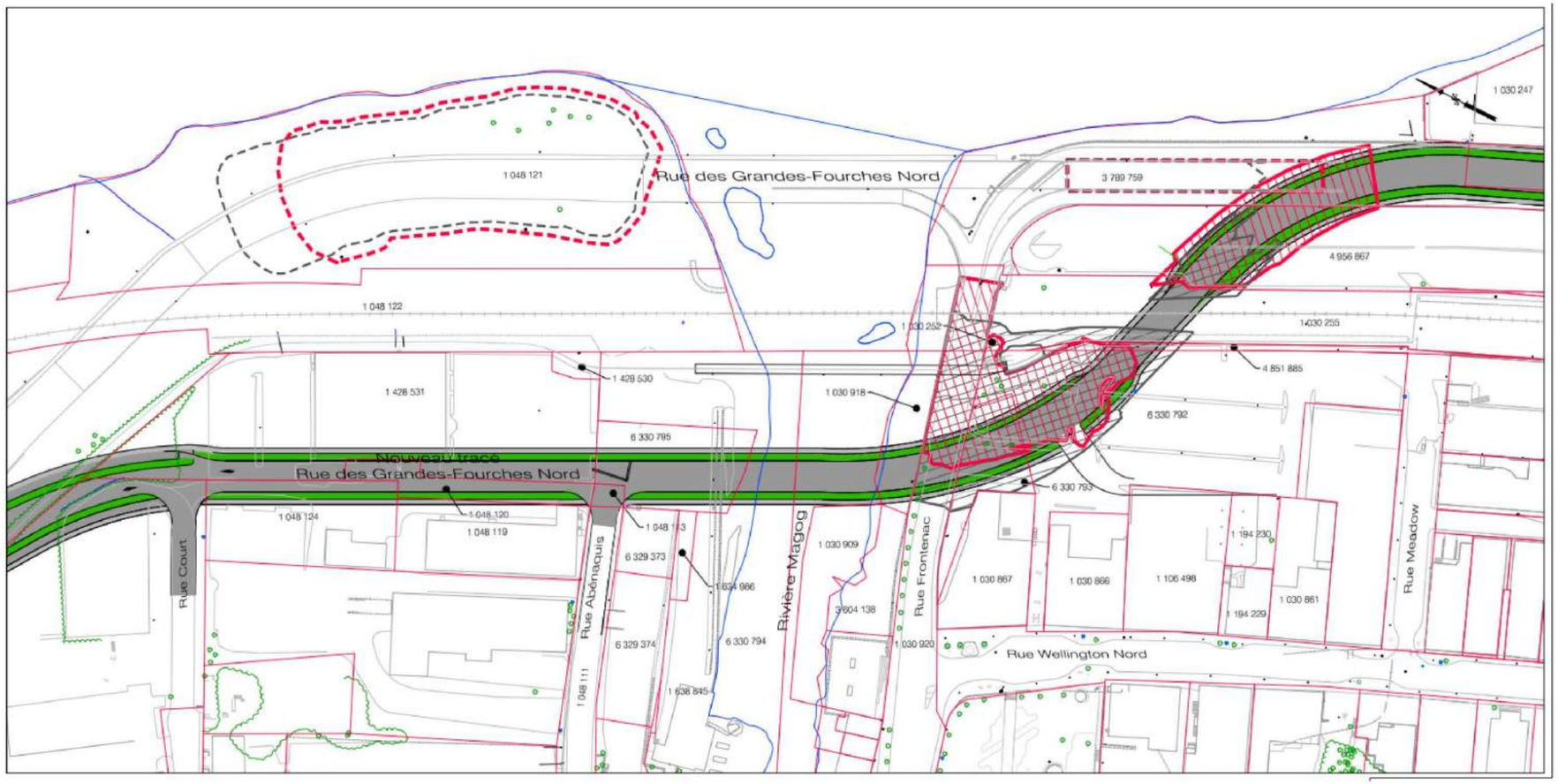
Ville de Sherbrooke
Service de la planification urbaine et du développement durable

plania

Mai 2016

(modifié par l'art. 2 de 1000-3-1)

PLAN 13.1
Dérogation à l'interdiction de construire en zone inondable 0-20 ans des rivières Magog et Saint-François pour le projet de revitalisation du secteur des Grandes-Fourches Nord



Ville de Sherbrooke

Infrastructures urbaines
Ingénierie

BILAN REMBLAI/DÉBLAI
ZONE INONDABLE
RÉALIGNEMENT RUES DES G.-F-. NORD

Dessiné par:	CYNTHIA MARION	Date:	2020-01-30
Préparé par:	JOCELYN GRENIER	Date:	2020-01-30
Plan no:	i2488i04.dwg	Statut du plan:	FINAL
Fichier:		Séquence:	1 de 1
Échelle horizontale:	Aucune	Échelle Verticale:	Aucune

ZONE	Remblai		Déblai	
	0-20 ans	20-100 ans	0-20 ans	20-100 ans
Volume (m^3)	3000	5271	9648	7307
Superficie (m^2)	4465	4630	7109	6979

Ville de Sherbrooke

Schéma d'aménagement et de développement révisé

Règlement numéro 1000
Ville de Sherbrooke

LÉGENDE

Remblai

Zone inondable 0-20 ans

Zone inondable 20-100 ans

Limite de Lots

NOTE
20-100 ans = 147.70m
0-20 ans = 146.60m

Plan 13.1
Dérogation à l'interdiction de construire en zone inondable 0-20 ans des rivières Magog et Saint-François pour le projet de revitalisation du secteur des Grandes-Fourches Nord

Ville de Sherbrooke
Planification et développement urbain

plania

MARS 2020

(ajouté par l'art. 1 de 1000-17)

5.7.6
Les contraintes anthropiques

La prise en considération des contraintes de nature anthropique dans la démarche de planification du territoire permet d'atténuer les impacts négatifs (bruit, odeur, risque de contamination, etc.) de certaines activités humaines sur les personnes, les biens et l'environnement, tout en maintenant la volonté d'en favoriser le plein fonctionnement et l'expansion.

Les éléments de contraintes anthropiques retenus au schéma d'aménagement et de développement sont de natures diverses. L'identification des contraintes anthropiques n'est pas limitative, des études plus exhaustives pourraient être réalisées afin que soient précisées les contraintes.

En ce qui a trait au bruit aux abords des voies de circulation, le schéma identifie, selon un modèle théorique, les tronçons qui génèrent des niveaux sonores élevés. Les tronçons routiers et autoroutiers identifiés comme source de contraintes sont ceux situés à l'intérieur d'un isophone de 55 dBA Leq (24 h). Le débit journalier moyen estival (DJME) et la vitesse sont utilisés pour déterminer l'isophone. Les tronçons affichant une vitesse supérieure à 50 km/h avec un débit journalier moyen estival (DJME) supérieur à 5 000 véhicules ou ayant un pourcentage de camions de l'ordre de 10 % ont fait l'objet de l'étude. Les données utilisées incluent celles rendues disponibles par le MTQ. Les distances ont été calculées de part et d'autre de la chaussée pour une soixantaine de tronçons. Ces tronçons sont présentés à l'annexe 4.

Les normes issues de la Politique sur le bruit routier du MTQ ne s'appliqueront pas à l'égard des usages résidentiels, institutionnels et récréatifs existants ni pour les parties de tronçons où les conditions de développement rendent inapplicable la politique.

La caractérisation des tronçons identifiés comme source de contrainte a permis de constater que seuls les corridors autoroutiers représentaient des enjeux relatifs au bruit de la circulation. Tous les autres tronçons identifiés à l'annexe 4 sont déjà développés ou affectés à des fins commerciales ou industrielles, ou ils n'offrent pas de possibilité de développement, sont déstructurés ou situés en zone agricole. De ce fait, les secteurs de niveau sonore élevé retenus au schéma comme élément de contrainte anthropique correspondent aux corridors autoroutiers. Malgré ces constats, il importe de prendre en considération le bruit de la circulation afin d'assurer le bien-être et la qualité de vie des résidents. Les espaces à développer le long des autoroutes exigeront une planification tenant compte de cet objectif.

Les distances calculées pour l'isophone de 55 dBA Leq (24 h) des corridors autoroutiers ont été regroupées en deux classes, soit 280 mètres et 240 mètres de part et d'autre de la chaussée, et sont représentées au Plan 14 – Contraintes anthropiques. Le cadre réglementaire établira les dispositions applicables aux secteurs de niveau sonore élevé. Les tronçons déjà occupés ou approuvés à des fins résidentielles seront exclus du cadre normatif et pourront être consolidés ou complétés.

À noter que lorsque le développement résidentiel atteindra les zones d'expansion urbaine à long terme (réf. 5.3.2.3), une révision des secteurs de niveau sonore élévé devra être effectuée afin de déterminer si des distances séparatrices sont requises.

Les éléments de contraintes sont listés au tableau ainsi que présentés au plan 14, à titre indicatif, et au plan 14.1 :

- les lieux de transfert, de recyclage, de traitement et d'élimination de déchets dangereux;
- les stations d'épuration des eaux usées;
- les sites de gestion des matières résiduelles;
- les sites de dépôts à neige;
- les cours de triage;
- les cimetières d'automobiles;
- la piste de course motorisée;
- les terrains contaminés;
- les anciens dépotoirs;
- les carrières et les sablières;
- les activités minières;
- les mines désaffectées;
- les postes de transformation électrique;
- les secteurs de niveau sonore élevé;
- les ouvrages de captage d'eau souterraine;
- les papetières.

Au tableau suivant, sont inscrits les éléments de contraintes anthropiques, leur localisation, les raisons qui en font une contrainte ainsi que les dispositions à être inscrites au chapitre 7 – Cadre réglementaire.

(Modifié par l'art. 1 de 1000-29)

Les zones de contraintes anthropiques sont illustrées au plan 14 – Contraintes anthropiques. En cas de différence entre les zones de contraintes identifiées au plan et sur le terrain, la localisation sur le terrain a priorité. Les territoires incompatibles avec l'activité minière sont illustrés au plan 14.1 – Territoires incompatibles avec l'activité minière.

(modifié par l'art. 3 de 1000-16)

5.7.7 L'éclairage

Les éclairages mal conçus, mal orientés ou utilisés abusivement sont responsables du voilement des étoiles et génèrent de l'éblouissement et de la lumière intrusive. L'observatoire du Mont-Mégantic, situé à 60 km à vol d'oiseau de Sherbrooke, est un des observatoires universitaires les mieux équipés internationalement. La croissance importante de la pollution lumineuse, constatée depuis la construction de l'Observatoire en 1978, compromet la recherche scientifique aux environs de 2015. Dans ce contexte, à l'instar des autres MRC concernées, la Ville de Sherbrooke a adopté en avril 2004 un Plan d'action touchant à la fois ses propres installations (rues, parcs, bâtiments, etc.) et s'est engagée à adopter une réglementation afin de contrôler la croissance rapide de la pollution lumineuse (plus de 7 % par année).

En plus d'interventions successives sur ses propres installations, la Ville de Sherbrooke a adopté, en novembre 2007, un *Règlement de contrôle intérimaire relatif à la protection du ciel nocturne*.

Le cadre d'intervention relatif à l'éclairage et ses effets sur le ciel nocturne doit être poursuivi et les règles relatives aux enseignes actualisées.

TABLEAU 21
Éléments de contraintes anthropiques

Éléments de contraintes anthropiques	Localisation	Justification	Dispositions à inscrire au cadre réglementaire
Lieux de transfert, de recyclage, de traitement et d'élimination de déchets dangereux	2 sites près de l'autoroute 610, à l'ouest de la rivière Saint-François	• Risque de contamination • Circulation	• Régir l'implantation des constructions résidentielles à proximité des lieux
Stations d'épuration des eaux usées	5 stations : • usine principale de Sherbrooke • usine de Rock Forest • étangs aérés à Bromptonville, Deauville et Saint-Élie-d'Orford	• Odeurs • Bruit	• Régir l'implantation des constructions résidentielles, commerciales, institutionnelles et récréatives à proximité des stations d'épuration
Sites de gestion des matières résiduelles	7 sites : • 5 sites de matières résiduelles (métal, papier, …) • 2 écocentres	• Bruit • Circulation • Pollution visuelle	• Régir l'implantation des constructions à des fins résidentielles, d'hébergement et récréatives et tout captage d'eau souterraine à proximité des sites • Prévoir l'aménagement des sites afin d'atténuer les impacts visuels et sonores
Sites de dépôts à neige	6 sites	• Risque de contamination • Bruit	• Régir la construction à des fins résidentielles, institutionnelles et récréatives dans un rayon de protection autour des sites
Cours de triage	2 cours de triage : CN et CP	• Risque de contamination • Bruit • Odeurs	• Régir l'implantation des constructions à des fins résidentielles ou d'hébergement à proximité des sites
Cimetières d'automobiles	4 sites, tous localisés à l'extérieur des périmètres d'urbanisation	• Bruit • Pollution visuelle : entreposage extérieur • Risque de contamination	• Régir l'implantation des constructions résidentielles ou commerciales et tout captage d'eau souterraine à proximité des sites • Régir la construction de nouvelles rues à proximité des sites • Prévoir l'aménagement des sites afin d'atténuer les impacts visuels
Piste de course motorisée	1 seule piste : extrémité ouest du territoire	• Bruit • Circulation • Risque de contamination	• Régir l'implantation des constructions résidentielles à proximité des sites • Prévoir des aménagements et des mesures pour atténuer le bruit
Terrains contaminés	Réfère au répertoire des terrains contaminés –MDDEFP	• Contamination des sols	• Régir l'implantation de tout captage d'eau souterraine à proximité des sites • Régir l'occupation du sol sur les sites contaminés

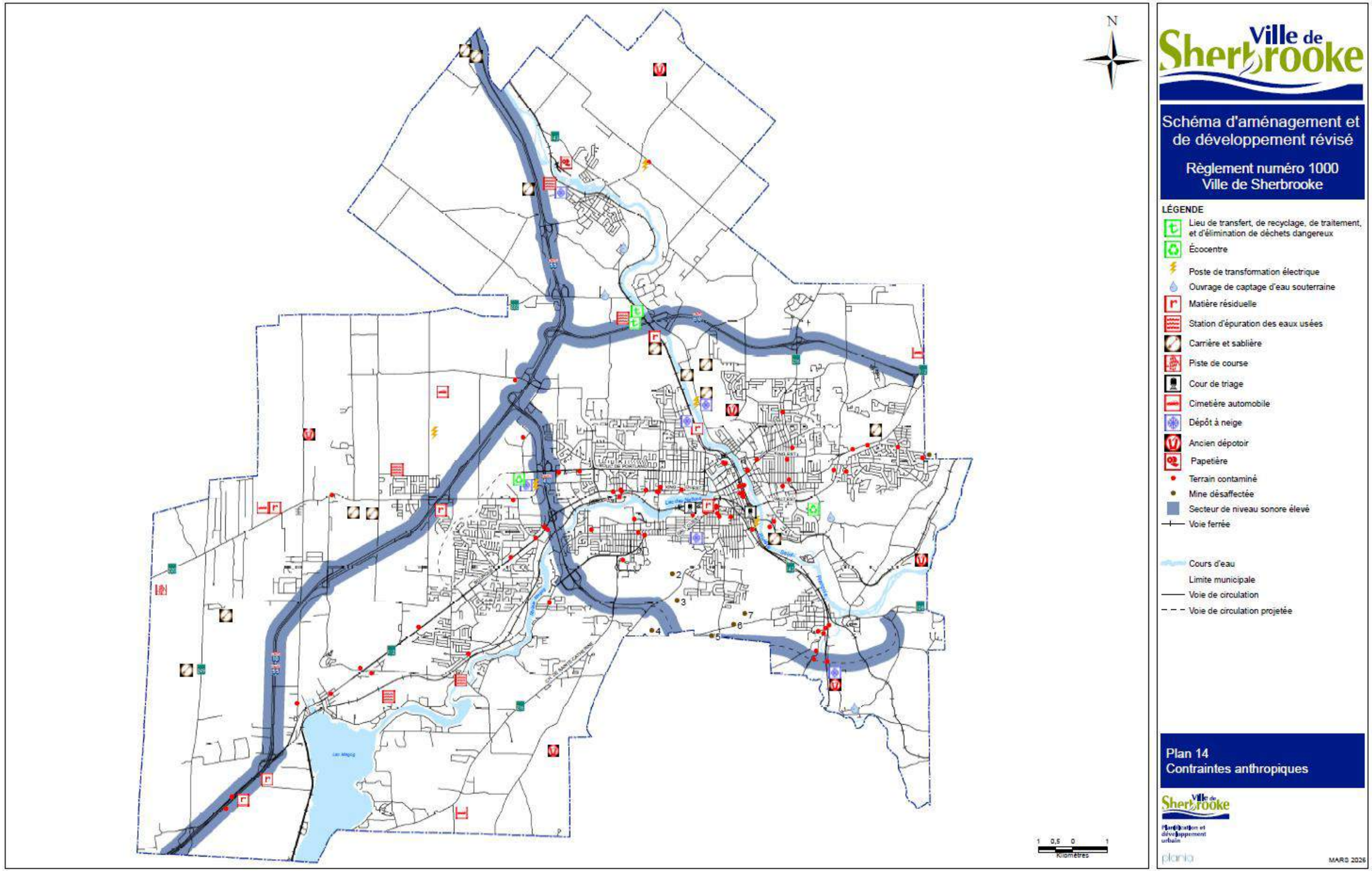
TABLEAU 21

Éléments de contraintes anthropiques (suite)

Éléments de contraintes anthropiques	Localisation	Justification	Dispositions à inscrire au cadre réglementaire
Anciens dépotoirs	6 anciens dépotoirs dont l'ancien lieu d'enfouissement sanitaire de Sherbrooke, tous principalement localisés à l'extérieur des périmètres d'urbanisation	• Contamination des sols	• Régir l'implantation des constructions sur les sites des anciens dépotoirs • Régir l'implantation de tout captage d'eau souterraine à proximité des sites • Régir l'aménagement d'étangs à proximité des sites
Carrières et sablières	13 carrières et sablières Sites et activités de niveau variable d'autorisation de la part du MDDEFP et de la Ville	• Circulation lourde • Poussière • Bruit	• Régir l'implantation des constructions à des fins résidentielles ou d'hébergement à proximité des sites • Régir la construction de nouvelles rues à proximité des sites • Régir l'implantation d'une nouvelle carrière ou sablière à proximité des constructions à des fins résidentielles ou d'hébergement
Activités minières	Sites miniers éventuels ou en référence aux gisements indiqués à l'Annexe 11 – Potentiels et titres miniers	Circulation lourde Poussière Bruit Vibrations Pollution visuelle	Régir l'implantation des constructions à des fins résidentielles ou d'hébergement à proximité des sites miniers Régir la construction de nouvelles rues à proximité des sites miniers Identifier sur un plan les territoires incompatibles avec l'activité minière
Mines désaffectées	7 mines : • mine d'Ascot, correspondant à la mine désaffectée numéro 1 au Plan 14 – Contraintes anthropiques, à l'extérieur des limites municipales, dans le secteur du chemin Biron sur le territoire de la municipalité d'Ascot Corner. Les réseaux souterrains de cette mine se trouvent sous certains lots sherbrookois • 6 mines, numérotées de 2 à 7 au Plan 14 – Contraintes anthropiques, localisées dans le secteur des rues Bel-Horizon, College et Dunant	• Risque de contamination • Problématique des réseaux souterrains	• Pour la mine d'Ascot, prévoir des mesures pour s'assurer de la capacité portante du sol avant de procéder à des constructions dans le périmètre de protection autour de la mine • Pour les mines désaffectées numérotées de 2 à 7 au Plan 14 – Contraintes anthropiques, une caractérisation des sites devra être réalisée afin d'évaluer la nécessité de prévoir des dispositions au cadre réglementaire
Postes de transformation électrique	5 postes de transformation électrique	• Bruit • Pollution visuelle	• Régir l'implantation des constructions résidentielles à proximité des postes
Secteurs de niveau sonore élevé	Réseau autoroutier : la circulation autoroutière constitue une contrainte lorsque le niveau sonore ressenti par les riverains atteint le seuil de 55 décibels	• Fort débit de circulation • Nuisance sonore très élevée	• Régir les développements pour fins résidentielles, institutionnelles et récréatives de manière à inclure des mesures d'atténuation du bruit • Prescrire des distances minimales d'éloignement à respecter dans les zones de niveau sonore élevé
Ouvrages de captage d'eau souterraine	4 ouvrages : Bromptonville – Secteurs Wallace et des Terrasses Écossaises Lennoxville – Parole de Vie Béthel et Les Foyers de Retraités Chrétiens Massawippi Ouvrages pour desservir les terrains de camping	• Risque de contamination de l'eau	• Régir les activités et les usages permis dans un rayon de protection • Régir l'épandage de pesticides dans un rayon de protection
Papetière	• Bromptonville – entre la route 143, la rivière Saint-François et la rue Ernest-Bergeron.	• Bruit • Pollution atmosphérique • Gestion des matières dangereuses	• Régir l'implantation d'une papetière à proximité des usages sensibles • Régir l'implantation des usages sensibles à proximité d'une papetière • Prévoir des aménagements pour atténuer le bruit • Régir la gestion des matières dangereuses

(modifié par l'art. 4 de 1000-16 / Modifié par l'art. 2 de 1000-29)

PLAN 14
Contraintes anthropiques



Ville de Sherbrooke

Schéma d'aménagement et de développement révisé

Règlement numéro 1000
Ville de Sherbrooke

LÉGENDE

- Lieu de transfert, de recyclage, de traitement, et d'élimination de déchets dangereux
- Écocentre
- Poste de transformation électrique
- Ouvrage de captage d'eau souterraine
- Matière résiduelle
- Station d'épuration des eaux usées
- Carrière et sablière
- Piste de course
- Cour de triage
- Cimetière automobile
- Dépôt à neige
- Ancien dépotoir
- Papetière
- Terrain contaminé
- Mine désaffectée
- Secteur de niveau sonore élevé
- Voie ferrée
- Cours d'eau
- Limite municipale
- Voie de circulation
- Voie de circulation projetée

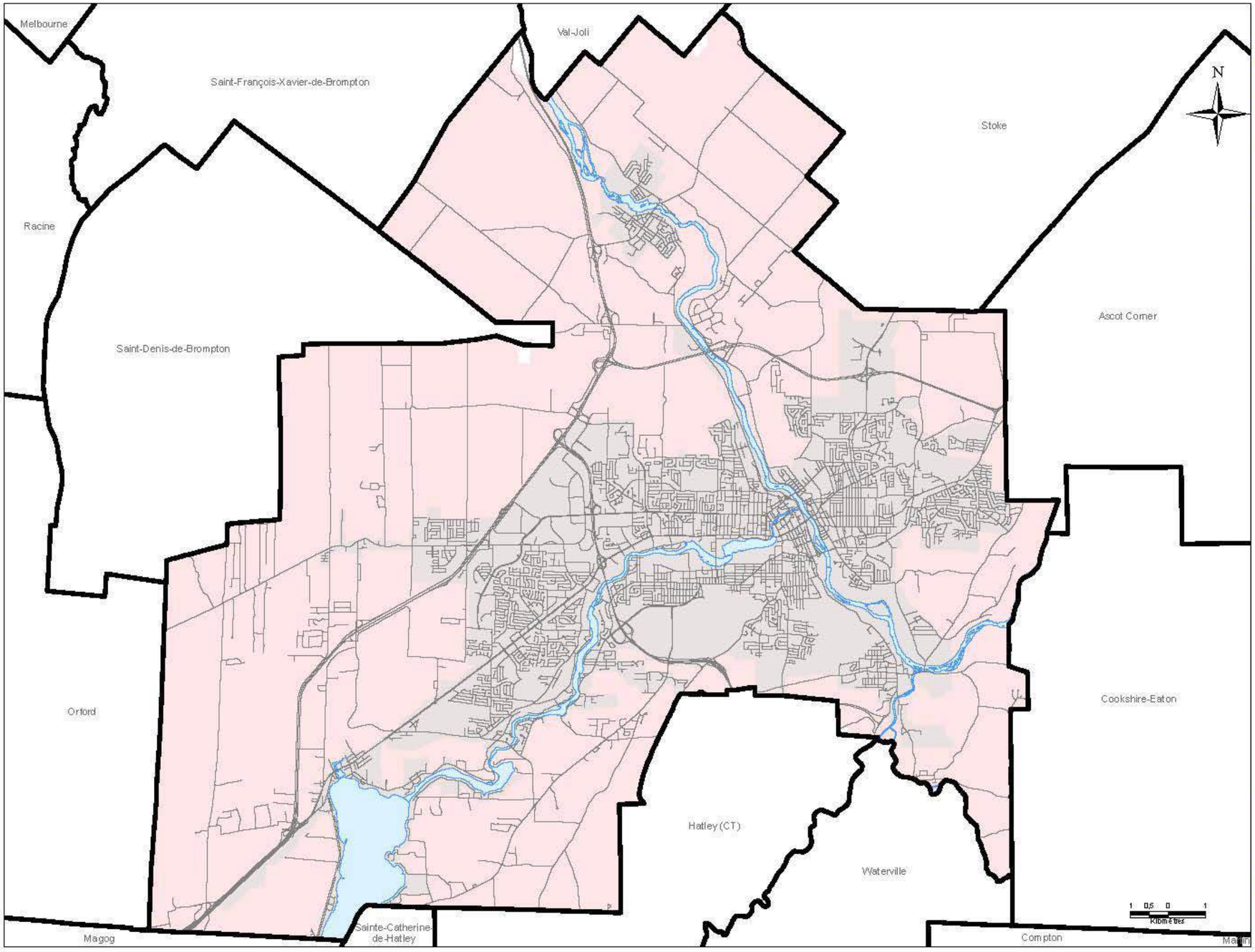
Plan 14
Contraintes anthropiques

Ville de Sherbrooke
Planification et développement urbain
plania

MARS 2026

(Modifié par l'art. 6 de 1000-29)

PLAN 14.1
Territoires incompatibles avec l'activité minière



Ville de Sherbrooke

Schéma d'aménagement et de développement révisé

Règlement numéro 1000
Ville de Sherbrooke

LÉGENDE

- Territoire incompatible avec l'activité minière
- Périmètre d'urbanisation
- Limite municipale
- Rue
- Rivière ou lac

Plan 14.1
Territoires incompatibles avec l'activité minière

Planification et développement urbain

plania

JUIN 2019

(ajouté par l'art. 1 de 1000-16)

5.8
L'ORGANISATION DU TRANSPORT

La Ville de Sherbrooke doit « décrire et planifier l'organisation du transport terrestre » à l'intérieur de son schéma d'aménagement et de développement. Elle doit d'abord indiquer :

- la nature des infrastructures et des équipements de transport terrestre importants qui existent ainsi que l'endroit où ils sont situés;
- les principales améliorations devant être apportées à ces infrastructures et équipements et indiquer la nature des nouvelles infrastructures ou des nouveaux équipements de transport terrestre importants dont la mise en place est projetée, ainsi que l'endroit approximatif où ils seront situés.

Ce schéma d'aménagement et de développement présente l'ensemble des équipements et infrastructures de transport actuellement en place sur le territoire de la ville de Sherbrooke. Une description des nouveaux équipements et des nouvelles infrastructures qui seront mis en place est également présentée.

À l'intérieur de cette section, les équipements et infrastructures de transport sont regroupés en six grandes catégories :

- Plan de mobilité durable;
- Transport collectif et adapté;
- Transport actif et réseaux récréatifs;
- Infrastructures routières;
- Équipements et infrastructures ferroviaires;
- Équipements aéroportuaires.

5.8.1
Le plan de mobilité durable

Le plan de mobilité durable de la Ville de Sherbrooke adopté en février 2012, élaboré par le Centre de mobilité durable de Sherbrooke (CMDS), définit les grandes orientations liées à la mobilité durable qui influenceront tous les domaines de la gestion de la collectivité au cours des prochaines années.

Ce plan a fait l'objet d'un exercice de concertation et de consultation de plusieurs partenaires, acteurs et citoyens.

Les priorités du plan de mobilité durable sont les suivantes :

- Améliorer la santé des Sherbrookois en favorisant l'adoption de saines habitudes de mobilité et en diminuant les impacts négatifs de l'utilisation de l'automobile;
- Atténuer les contraintes liées à la mobilité de tous, notamment pour les clientèles vulnérables, afin de faciliter leurs déplacements;
- Améliorer la qualité de vie des Sherbrookois en proposant une ville plus densément occupée, plus agréable, et permettant d'accéder aux principaux services sans avoir besoin d'utiliser son automobile; Favoriser l'accessibilité aux emplois, aux commerces, aux institutions et aux différents services de Sherbrooke, en proposant des solutions de mobilité durable, notamment pour les principaux générateurs de déplacements;
- Diminuer la consommation des énergies non renouvelables liées aux déplacements, de manière à avoir un impact positif sur l'économie de Sherbrooke et le niveau de vie des Sherbrookois;
- Faire de Sherbrooke un modèle de gestion de la mobilité durable et valoriser les avantages liés à cette situation se traduisant par une attractivité pour la main-d'œuvre, les étudiants et la population en général.

La Ville de Sherbrooke entend mettre en œuvre les parties applicables de son plan de mobilité durable dans l'horizon du schéma d'aménagement et de développement.

5.8.2 Transport collectif et adapté

5.8.2.1 Transport en commun

La ville de Sherbrooke est desservie par la Société de transport de Sherbrooke (STS). La Société offre le transport collectif régulier par autobus urbain, minibus et taxibus.

Le réseau de transport collectif est constitué de 37 lignes, dont dix-huit d'autobus urbain (en régie), treize de minibus (en sous-traitance) et six de taxibus (en sous-traitance). En 2012, un total de plus de 7 900 000 passagers a utilisé le réseau. À noter que 95 % des ménages sherbrookois sont situés à moins de 500 mètres d'une ligne d'autobus de la STS. Quatre centres d'échange supportent 34 % de l'achalandage total, soit les stations du Campus de l'Université de Sherbrooke, du Carrefour de l'Estrie, du Dépôt et du Cégep. La clientèle actuelle de la STS est composée majoritairement d'étudiants. Deux partenariats découlent de ce plan de transport : un partenariat auprès des étudiants et un autre auprès des employés/employeurs.

Le partenariat auprès des étudiants propose deux modes de tarification, l'accès libre et la passe universelle :

Accès libre

Programme de partenariat, développé entre la Société de transport de Sherbrooke (STS) et l'Université de Sherbrooke, permettant d'offrir, sous condition d'une contribution financière de l'Université, un accès libre et illimité au réseau de transport en commun.

Passe universelle

Mesure universelle permettant, sous condition d'une contribution financière de l'ensemble des étudiants, de proposer un accès illimité au réseau de transport en commun.

Source : Centre de mobilité durable de Sherbrooke, *Plan de mobilité durable – Diagnostic de la mobilité durable à Sherbrooke*, *Rapport final,* Mars 2011.

Le partenariat auprès des employés/employeurs propose une première solution, soit la boulobusolution. Celle-ci propose aux employeurs un programme de fidélisation des employés au transport en commun. La boulobusolution veut changer la perception qu'ont les employés envers le transport en commun. C'est davantage un impact psychologique qui est visé par ce partenariat. Ce dernier permet d'améliorer l'efficacité de la promotion et la connaissance du réseau établi.

La deuxième solution avancée a été mise en place en collaboration avec le CHUS. Afin de résoudre la problématique en stationnement sur les sites de CHUS Fleurimont et CHUS Hôtel-Dieu, la STS et le CHUS ont mis en place :

- l'accès gratuit pour les employés du CHUS au réseau de la STS;
- l'utilisation des stationnements commerciaux sous-utilisés comme stationnement incitatif;
- la mise en place de navettes directes;
- l'amélioration du confort des aires d'attente.

L'organisation spatiale et la répartition des divers lieux de résidence, de travail, d'étude, de magasinage, de service et de récréation ainsi que la demande en transport qui en résulte a conduit la STS à développer son offre de service autour de trois axes structurants de transport collectif. Ces axes sont illustrés au plan 2 – Concept d'organisation spatiale.

5.8.2.2 Transport scolaire

La Commission scolaire de la Région-de-Sherbrooke coordonne, sur le territoire sherbrookois, le transport des élèves des établissements d'enseignement public francophones, soit 30 de niveau primaire, 4 de niveau secondaire et 2 institutions spécialisées. Elle assure également le transport pour les élèves de cinq établissements privés de niveau secondaire. Différents transporteurs privés, de même que la Société de transport de Sherbrooke, fournissent le service à la clientèle scolaire.

Pour sa part, la Commission scolaire Eastern Townships assure le transport scolaire pour les élèves fréquentant les établissements anglophones de deux écoles primaires et d'une école secondaire. Le transport est utilisé par plus de 1 500 élèves.

5.8.2.3 Transport par taxi

Le transport par taxi est assuré par Taxi Sherbrooke, une coopérative de taxi. Environ 85 véhicules sont affectés à ce mode de transport. Le parc automobile de cette entreprise est composé à 75 % de véhicules hybrides, ce qui en fait l'un des plus écologiques au Québec. Sur demande, le service de transport de vélo est possible. Taxi Sherbrooke agit également comme partenaire de la Société de transport de Sherbrooke pour le transport adapté.

5.8.2.4 Transport par autocar

Le transport interurbain de passagers par autocar est offert par deux transporteurs, soit Limocar et La Québécoise. Le premier assure le service Sherbrooke-Montréal à raison de 16 départs par jour. Depuis l'été 2013, il offre le service Sherbrooke-Magog. Quant au second transporteur, il offre le transport interurbain Sherbrooke-Trois-Rivières 5 fois par semaine et Sherbrooke-Québec 16 fois par semaine.

Pour ces deux transporteurs, l'intermodalité avec le transport régional et le transport en commun s'effectue au terminus de la vieille gare localisé au centre-ville.

Au niveau du transport régional, 4 transporteurs desservent les environs de Sherbrooke :

- Transport MB – Lac-Mégantic
- Minibus HSF – MRC du Haut Saint-François
- Acti-bus de la région de Coaticook – MRC de Coaticook
- Transport Stoke

5.8.2.5 Transport adapté

La Société de transport de Sherbrooke offre le transport adapté aux personnes à mobilité réduite. En 2012, la Société a effectué plus de 268 000 déplacements, ce qui représente le nombre de déplacements per capita le plus élevé du Québec avec 1,60 déplacement. Le service de type porte-à-porte est offert tous les jours de l'année, sur réservation. Selon les besoins des usagers, la desserte est assurée par 14 minibus adaptés, un minibus en sous-traitance et par taxi. Plus de 4 700 clients bénéficient du service de transport adapté.

5.8.3 Transport actif et réseaux récréatifs

5.8.3.1 Transport actif

La Ville de Sherbrooke confirme l'importance de se doter d'un plan directeur de transport actif en support aux orientations exprimées dans le présent document et en réponse aux actions du plan de mobilité durable. La réalisation du plan directeur de transport actif, outre la mobilité durable, devrait tenir compte des milieux de vie et de la sécurité des usagers. Bien que Sherbrooke puisse compter sur plus ou moins 280 km de trottoirs et d'un réseau cyclable récréatif montré au plan 15 - Réseaux récréatifs, ces équipements n'ont pas été aménagés aux fins de constituer un réseau utilitaire entre les divers lieux de travail, d'étude et de résidence. Le réseau cyclable récréatif, ainsi que les trottoirs et passages piétonniers existants, seront pris en considération dans la détermination des axes cyclables et piétonniers à prioriser.

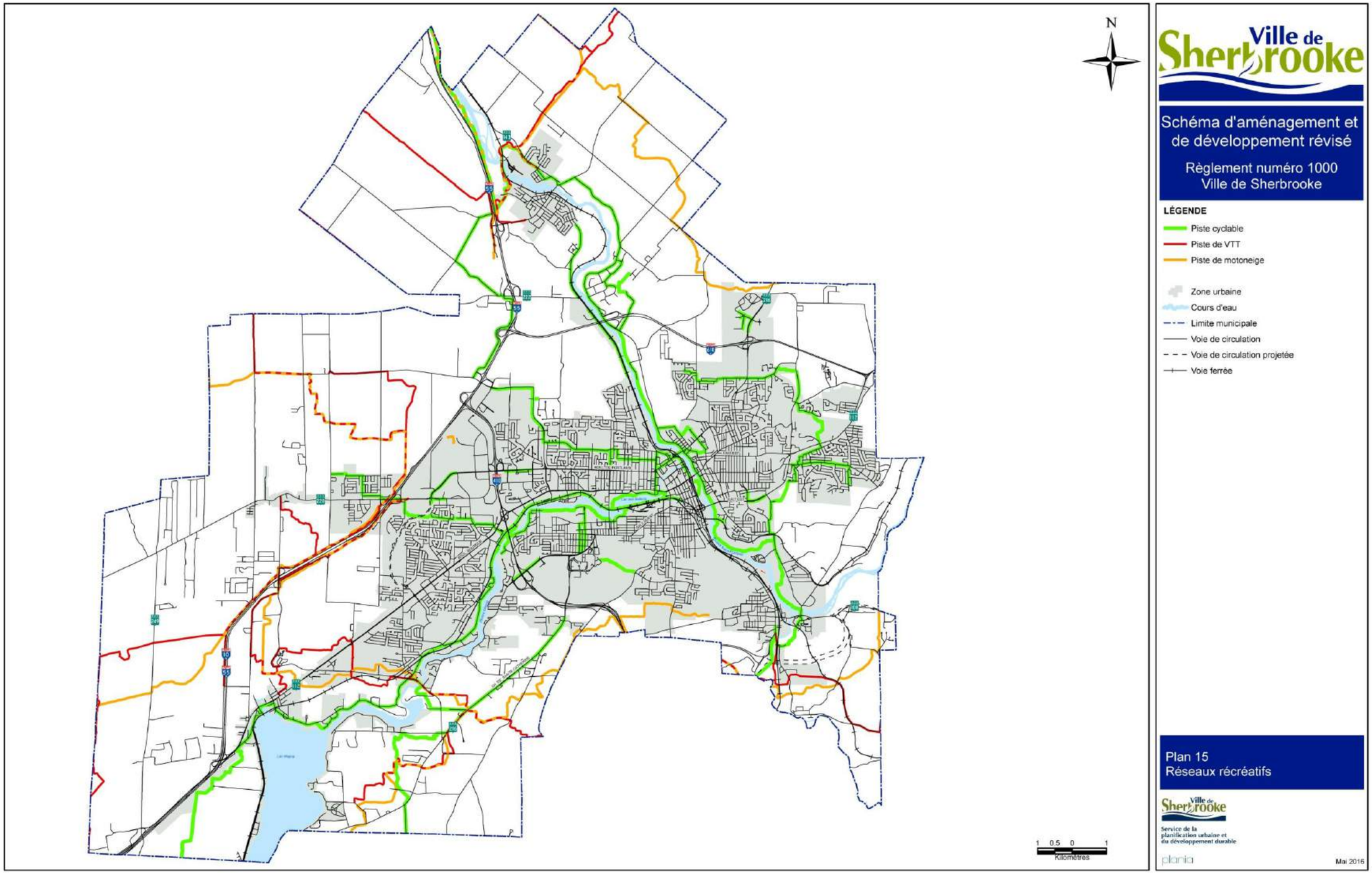
5.8.3.2 Réseaux récréatifs

Le réseau récréatif cyclable assure la liaison avec les territoires voisins, tout en reliant des points d'intérêt en matière de récréation, de patrimoine et d'environnement. Ce réseau est appelé à se consolider et à se bonifier au cours des prochaines années.

Finalement, le territoire de la ville de Sherbrooke est desservi par le réseau de pistes de véhicules tout terrain (VTT) et réseau de pistes de motoneiges, assurant la circulation régionale de ces activités.

Le réseau récréatif motorisé fait face à la progression de l'urbanisation et la problématique de créer des liens durables, assurant une cohabitation harmonieuse. Actuellement, ce réseau fonctionne grâce à l'implication bénévole des usagers. Le schéma confirme l'importance de créer des liens régionaux pour les usagers. Ces réseaux sont montrés à titre indicatif au plan 15 – Réseaux récréatifs et reflète le niveau de planification réalisé à l'échelle de l'Estrie.

PLAN 15
Réseaux récréatifs



Ville de Sherbrooke

Schéma d'aménagement et de développement révisé

Règlement numéro 1000
Ville de Sherbrooke

LÉGENDE

- Piste cyclable
- Piste de VTT
- Piste de motoneige
- Zone urbaine
- Cours d'eau
- Limite municipale
- Voie de circulation
- Voie de circulation projetée
- Voie ferrée

Plan 15
Réseaux récréatifs

Ville de Sherbrooke
Service de la planification urbaine et du développement durable

planio

Mai 2016

(modifié par l'art. 2 de 1000-3-1)

5.8.4
Les infrastructures routières

La ville de Sherbrooke dispose d'un réseau routier bien développé. Le territoire est notamment traversé par près de 45 kilomètres d'autoroutes, soit l'autoroute 10-55 (nord-sud), l'autoroute 10 (est-ouest) et l'autoroute 610. Ces axes routiers permettent d'accéder rapidement aux régions voisines et villes d'importance telles que Montréal, Drummondville et Granby. L'autoroute 410 relie le cœur de la ville à l'autoroute 10-55. Le prolongement de l'autoroute 410 est en cours de réalisation, du boulevard de l'Université à la route 108. Le réseau supérieur (autoroutes et artères du ministère des Transports du Québec) permet de transiger facilement entre les arrondissements et municipalités voisines. Parmi les tronçons importants, notons la route 220 traversant le parc industriel régional, la route 222 de la route 143 vers Valcourt, la route 112 (King, Bourque) représentant la colonne vertébrale du territoire, la route 216 entre la route 112 et l'autoroute 610, la route 143 entre les secteurs de Lennoxville et Sherbrooke, principale porte d'entrée de la MRC du Haut-Saint-François, les routes 108 et 147 qui drainent vers la MRC une partie importante du trafic de provenance est et sud-est, et finalement la route 216 au sud du boulevard de l'Université qui représente une porte d'entrée importante en provenance de la MRC de Memphrémagog.

Excluant le réseau autoroutier, plus de 70 % du réseau routier sherbrookois est de type local. Les artères de circulation relevant de la Ville représentent au total 20 % de l'ensemble du réseau routier et les collectrices 9 %.

La hiérarchie du réseau routier supérieur de la ville de Sherbrooke comprend : autoroute, route du ministère des Transports du Québec, artère municipale et collectrice municipale, telle qu'illustrée au plan 16 – Classification des routes. Par ailleurs, les rues locales complètent l'ensemble du réseau.

Au cours des prochaines années, le ministère des Transports du Québec et la Ville de Sherbrooke projettent de réaliser trois projets majeurs sur le territoire :

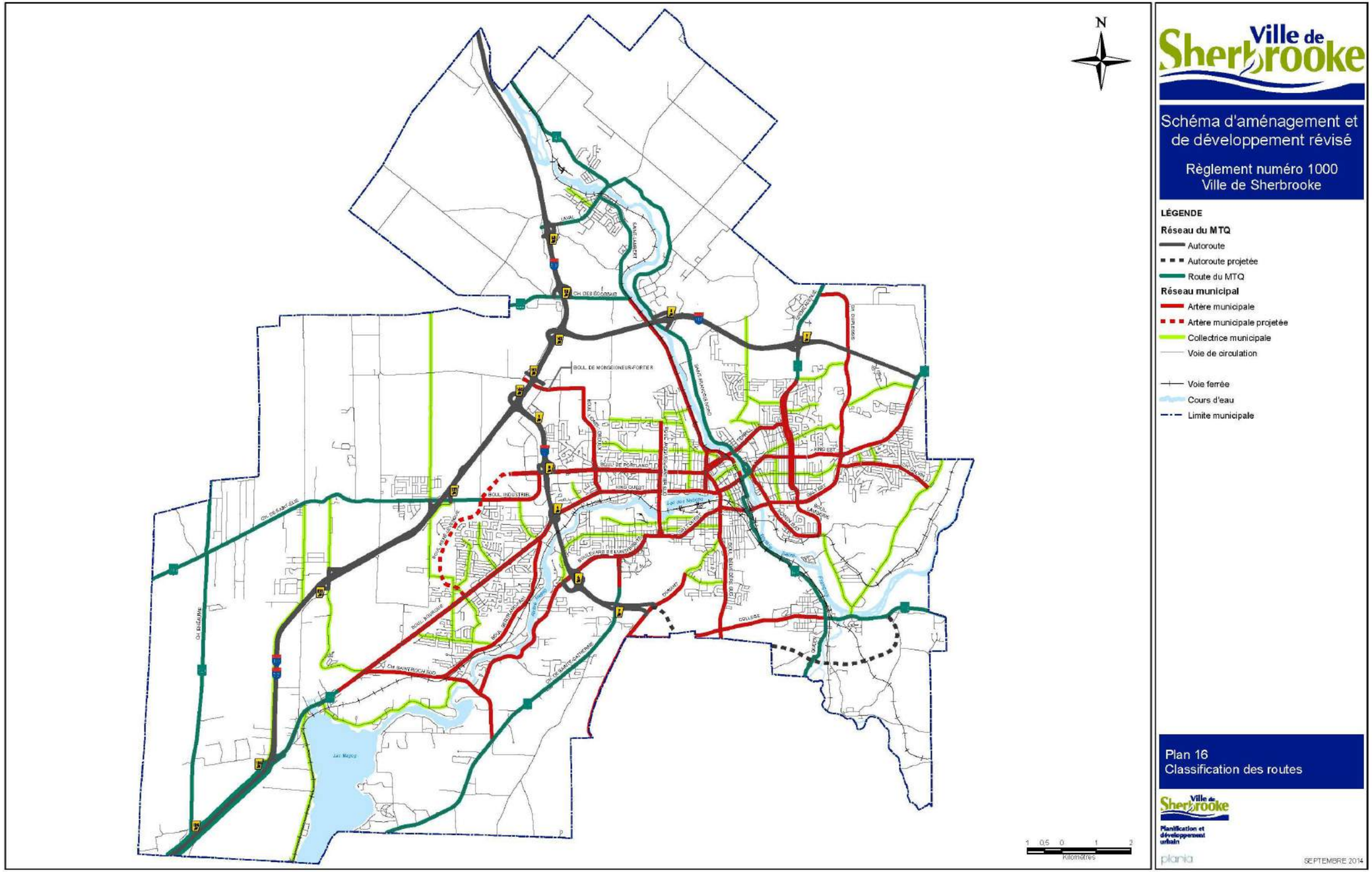
- Le boulevard René-Lévesque et prolongement du boulevard de Portland;
- L'autoroute 410;
- Le pont des Grandes-Fourches.

Les scénarios sur la construction ou la démolition du pont des Grandes-Fourches doivent être évalués avant de prendre une décision. Ce projet aura un impact majeur sur la mise en valeur de l'espace riverain du centre-ville.

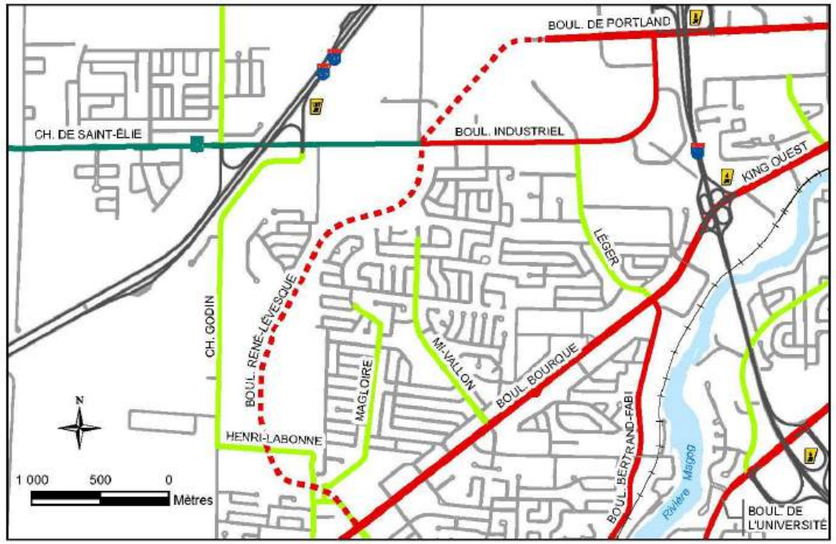
Ces travaux projetés sont illustrés au plan 17 – Projets routiers. Un plan de transport pour la ville de Sherbrooke est prévu afin d'assurer l'adéquation du réseau routier avec les besoins engendrés par le développement du territoire.

Des dispositions relatives à la gestion des corridors routiers sont identifiées au chapitre 7 – Cadre réglementaire. Des dispositions s'ajouteront au plan de transport que la Ville entend réaliser.

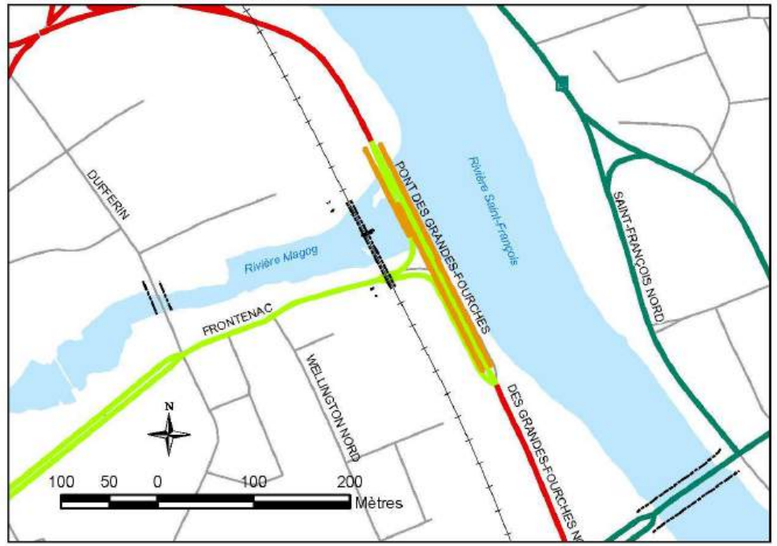
PLAN 16
Classification des routes



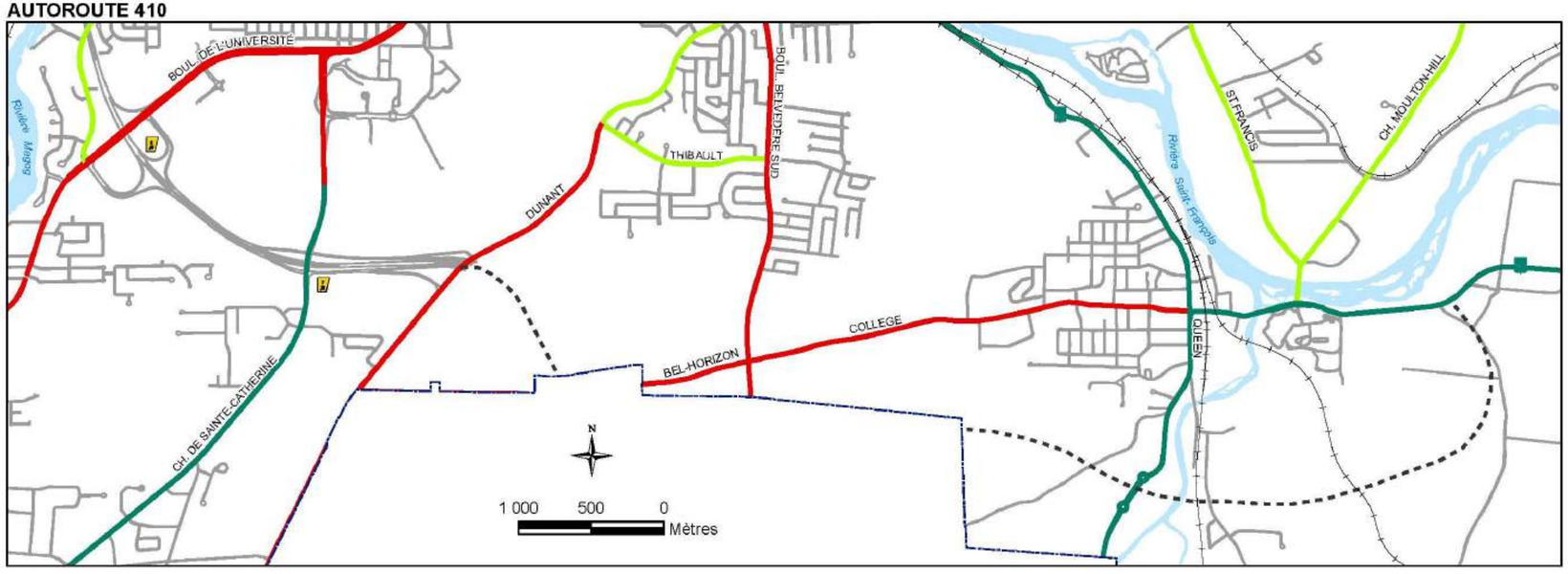
BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE ET BOULEVARD DE PORTLAND



PONT DES GRANDES-FOURCHES



AUTOROUTE 410



Ville de Sherbrooke

Schéma d'aménagement et de développement révisé

Règlement numéro 1000
Ville de Sherbrooke

LÉGENDE

- Autoroute
- Autoroute projetée
- Route du MTQ
- Artère municipale
- Artère municipale projetée
- Collectrice municipale
- Pont à l'étude
- Cours d'eau
- Limite municipale
- Voie de circulation
- Voie ferrée

Plan 17
Projets routiers

Ville de Sherbrooke
Planification et développement urbain

plania

SEPTEMBRE 2014

5.8.5
Les équipements et les infrastructures ferroviaires

La ville de Sherbrooke agissait à titre de plaque tournante au niveau du transport ferroviaire par le passage sur son territoire de plusieurs compagnies de chemin de fer. Au cours des dernières décennies, les transformations à la structure industrielle ont modifié de façon significative le transport ferroviaire. Actuellement, le réseau compte environ 75 kilomètres de voies ferrées et deux cours de triage. Le réseau est utilisé par trois entreprises, soit MMAC (Montreal, Maine & Atlantic Canada Company) reliant Montréal au Maine et au Nouveau-Brunswick, SLQ (Chemin de fer Saint-Laurent et Atlantique) reliant Sainte-Rosalie aux états de la Nouvelle-Angleterre (Vermont, New Hampshire, Maine) et CFQC (Chemin de fer Québec Central) reliant Québec à Sherbrooke.

Le transport interurbain collectif des personnes par train a été abandonné au début des années 1980 par les compagnies ferroviaires et de plus en plus délaissé par les transporteurs par autocar. Actuellement, les seules perspectives de transport collectif consistent au transport nolisé de touristes. Dans ce domaine, seul le train touristique, l'Orford Express, parcourt Sherbrooke, Magog et Eastman dans un but uniquement touristique.

La Ville entend conserver et consolider les équipements et infrastructures ferroviaires sur son territoire. Elle entend également évaluer les activités périphériques aux infrastructures ferroviaires et définir des mesures appropriées.

5.8.6
Les équipements et les infrastructures aéroportuaires

La ville de Sherbrooke est desservie par l'aéroport de Sherbrooke, situé à Cookshire-Eaton soit à 20 kilomètres à l'est de la ville. Celui-ci offre un service de taxi aérien sur demande (vol nolisé) vers toute destination d'Amérique du Nord ainsi que des services de dédouanement.

La Ville de Sherbrooke entend travailler de concert avec les divers intervenants régionaux afin d'améliorer les services aériens en support à son positionnement économique.

5.9
LES ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT D'ÉNERGIE ET DE TÉLÉCOMMUNICATION

Les équipements et infrastructures de transport d'énergie et de télécommunication incluent ceux reliés au transport de l'énergie électrique, à la distribution de gaz et aux télécommunications.

5.9.1
Les infrastructures et les équipements d'énergie électrique

Hydro-Sherbrooke, deuxième plus important réseau de distribution d'électricité au Québec après Hydro-Québec, dessert 60 % du territoire Sherbrookois alors qu'Hydro-Québec assume la desserte sur 40 %. Hydro-Sherbrooke distribue également de l'électricité sur des territoires hors Sherbrooke. Cependant, 95 % de sa clientèle est sherbrookoise. Sur le territoire de la ville de Sherbrooke, on retrouve cinq postes de transformation électrique, trois appartenant à Hydro-Sherbrooke (Saint-François, Galt et Orford) et deux à Hydro-Québec (de Sherbrooke et de Bromptonville). Sherbrooke entend ajouter un autre poste de transformation afin d'augmenter la capacité de son réseau et répondre à la demande croissante. Ce quatrième poste serait localisé dans le secteur du chemin Godin.

Hydro-Sherbrooke opère cinq centrales hydro-électriques ainsi qu'un barrage sur le territoire de la ville de Sherbrooke. Ces centrales et barrages sont les suivants :

- la centrale Frontenac (1888);
- la centrale Abénaquis (1911);
- la centrale Rock Forest (1911);
- la centrale Paton (1926);
- la centrale Drummond (1927);
- le barrage Larocque (1960).

Un autre barrage est présent sur le territoire, le barrage Huntingville (1900) de la compagnie Boralex sur la rivière Aux-Saumons; ce barrage n'est toutefois plus en opération.

Les équipements et infrastructures de transport d'énergie électrique sont illustrés au plan.18 Le plan 14 – Contraintes anthropiques localise les postes de transformation électrique.

Des dispositions relatives aux postes de transformation électrique de 120 kV et plus sont identifiées au chapitre 7 – Cadre réglementaire. Ces dispositions devront être introduites à la réglementation d'urbanisme.

À ce jour, Sherbrooke n'a pas développé d'approche particulière en matière d'énergie éolienne. Compte tenu des préoccupations en matière de développement durable, une étude devra être réalisée.

Le plan 18 – Équipements et infrastructures de transport d'énergie et de télécommunication présente les caractéristiques et la localisation de ces installations d'énergie électrique.

5.9.2 Les infrastructures et les équipements de distribution de gaz

Deux réseaux d'alimentation en gaz naturel, exploités par la compagnie Gaz Métropolitain, traversent le territoire de la ville de Sherbrooke. Le premier réseau longe l'autoroute 10-55 en direction de Windsor, alors que le second réseau prend la direction d'East Angus.

À l'échelle municipale, la compagnie Gaz Métropolitain ne prévoit aucun projet d'expansion du réseau d'alimentation à court terme sur le territoire de la ville de Sherbrooke.

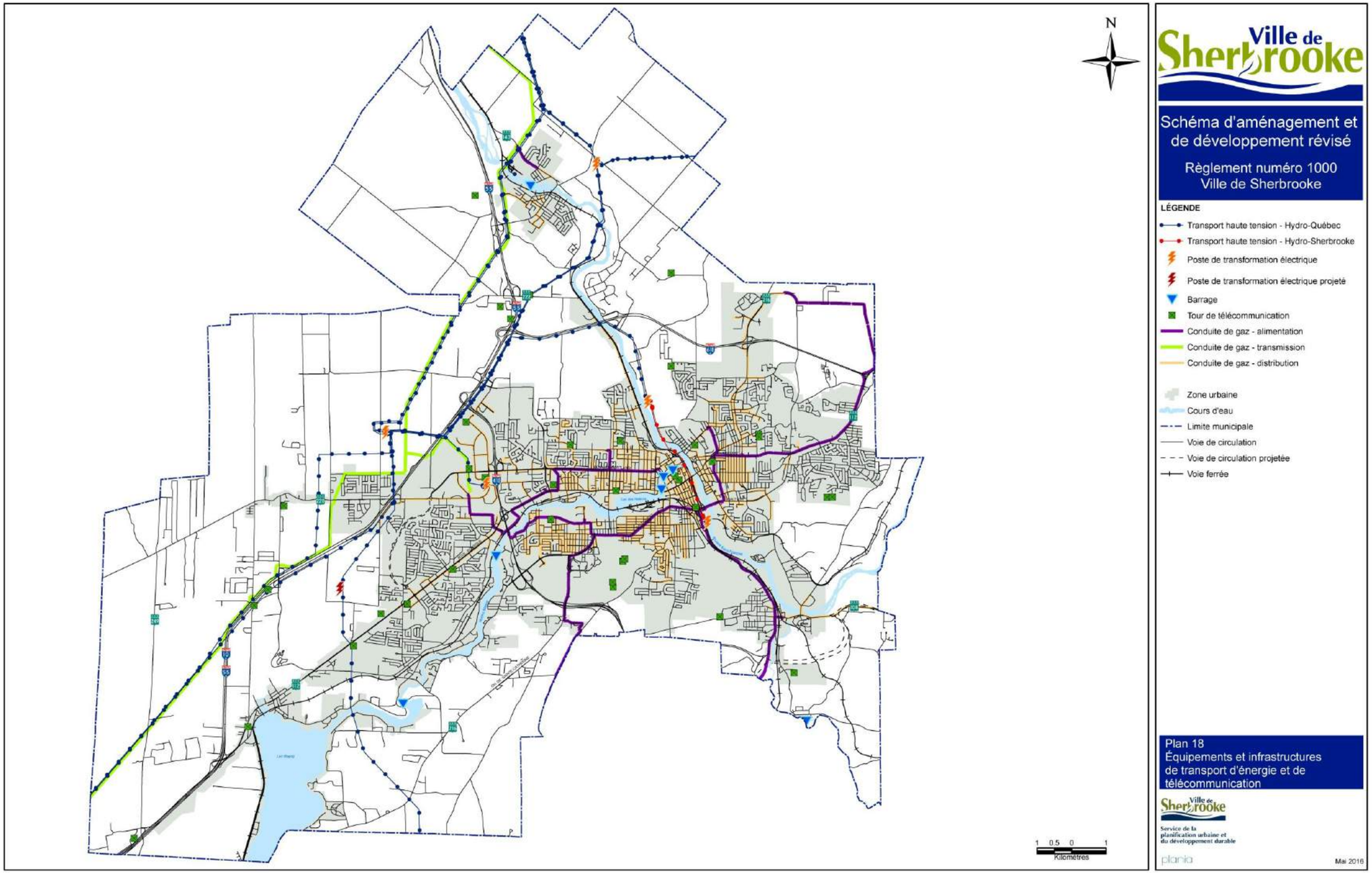
Le plan 18 – Équipements et infrastructures de transport d'énergie et de télécommunication illustre les infrastructures et les équipements de distribution de gaz.

5.9.3 Les infrastructures et les équipements de télécommunications

Le développement des télécommunications (télévision, radio, téléphonie cellulaire) a entraîné la multiplication des implantations de tours et d'autres équipements associés. Conséquemment, la Ville de Sherbrooke a développé un mécanisme d'évaluation des sites et d'encadrement des nouveaux projets par le biais d'un règlement relatif à un Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). En partenariat avec Industrie Canada, la Ville de Sherbrooke entend maintenir ce mécanisme de concertation avec les citoyens.

Le plan 18 – Équipements et infrastructures de transport d'énergie et de télécommunication illustre les infrastructures et les équipements de télécommunications.

PLAN 18
Équipements et infrastructures de transport d'énergie et de télécommunication



Ville de Sherbrooke

Schéma d'aménagement et de développement révisé

Règlement numéro 1000
Ville de Sherbrooke

LÉGENDE

- Transport haute tension - Hydro-Québec
- Transport haute tension - Hydro-Sherbrooke
- Poste de transformation électrique
- Poste de transformation électrique projeté
- Barrage
- Tour de télécommunication
- Conduite de gaz - alimentation
- Conduite de gaz - transmission
- Conduite de gaz - distribution
- Zone urbaine
- Cours d'eau
- Limite municipale
- Voie de circulation
- Voie de circulation projetée
- Voie ferrée

Plan 18
Équipements et infrastructures de transport d'énergie et de télécommunication

Ville de Sherbrooke
Service de la planification urbaine et du développement durable

planla

Mai 2016

(modifié par l'art. 2 de 1000-3-1)

5.10
LES ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES DE GESTION DE MATIÈRES RÉSIDUELLES

La Ville de Sherbrooke a adopté en 2005 son plan de gestion des matières résiduelles (PGMR) 2004-2008. Un nouveau plan sera éventuellement adopté. Sherbrooke procède à la collecte des matières recyclables, des matières compostables et des déchets sur son territoire.

Elle compte sur son territoire et à l'extérieur de son territoire des équipements et infrastructures assurant la gestion des matières résiduelles :

- Écocentre : Deux lieux de dépôt sont offerts aux citoyens sherbrookois permettant le réemploi, le recyclage et la valorisation des matières dont ils veulent se départir. L'écocentre Michel-Ledoux, situé au 1000, rue Léon-Trépanier, et l'écocentre Rose-Cohen, localisé au 365, rue Pépin, assurent la desserte sur l'ensemble du territoire. La Ville procède actuellement à une étude afin d'évaluer le besoin d'ajouter un troisième écocentre;
- Centre de tri : Le centre de tri, localisé au 2180, rue Greffard, reçoit les matières recyclables. Les matières triées sont acheminées vers différents récupérateurs du Québec ou d'ailleurs, selon les marchés;
- Centre de transfert : Suite à la fermeture du site d'enfouissement sanitaire de Sherbrooke, en 2009, les déchets ramassés (matières organiques et déchets) sur l'ensemble du territoire de la ville sont apportés et concentrés au centre de transfert en vue de leur transport vers le site d'enfouissement de Saint-Étienne-des-Grès en Mauricie. Le centre de transfert est situé 2215, rue Claude-Greffard;
- Lieu d'enfouissement technique Valoris : Au cours de l'année 2013, les déchets seront acheminés au lieu d'enfouissement technique Valoris situé à Bury (LET) plutôt qu'à Saint-Étienne-des-Grès. Ayant acquis en 2010, conjointement avec la MRC du Haut-Saint-François, ce site d'enfouissement, la Régie intermunicipale du centre de valorisation des matières résiduelles du Haut-Saint-François et de Sherbrooke, nommée Valoris, a été créée. Elle a pour mission de valoriser les matières résiduelles et de réduire leur impact sur l'environnement;
- En matière d'enfouissement, il n'est pas projeté d'établir sur le territoire de la ville de lieux d'enfouissement technique;
- Afin de tendre vers l'enfouissement zéro, Valoris projette la construction d'un centre de tri afin de récupérer et de valoriser les matières telles le bois et autres matériaux de construction, le carton, le métal, le plastique, le verre et les matières putrescibles. Les entreprises de valorisation pourront s'installer dans le parc éco-industriel afin de récupérer, dès la sortie du centre de tri, les matières qui les intéressent. Un deuxième projet est en cours d'étude afin de valoriser les matières putrescibles récupérées au centre de tri. Une usine de biométhanisation pourrait faire partie du complexe d'enfouissement.
  .

6
PROGRAMME DE MISE EN OEUVRE

Le programme de mise en œuvre du schéma d'aménagement et de développement comporte une gamme de mesures ainsi que des cibles et indicateurs.

6.1
LES MESURES DE MISE EN ŒUVRE

Chacune des orientations inscrites au schéma d'aménagement et de développement se décline en une gamme d'actions, les « mesures », chacune étant présentée selon un ordre de priorité. Les mesures de « priorité 1 » sont généralement celles qui constituent des gestes de planification ou d'orientation, ou encore celles qui correspondent à une orientation généralement perçue comme nécessitant une intervention urgente ou immédiate. Les mesures de « priorité 2 » sont celles qui font suite aux activités de planification ou d'orientation ou encore celles qui comportent un caractère moins « urgent ». Les mesures en « continu » correspondent à celles qui sont déjà en opération et à celles qui, une fois entreprises, devront être en « continu ».

6.1.1
Les mesures relatives à la stratégie « Développer l'économie du savoir et consolider la base économique »

ORIENTATIONS	MESURES	PRIORITÉ		
		1	2	CONTINU
Consolider les pôles de développement de l'économie du savoir	Actualiser, en collaboration avec Sherbrooke Innopole, un plan directeur d'aménagement et de développement des pôles de développement de l'économie du savoir, dont les objectifs sont : • Assurer une offre de terrains • Arrimer l'offre de terrains à la demande	x		
	Évaluer l'opportunité de mettre en œuvre un programme d'acquisition de terrains aux fins du Parc scientifique		x	
	Doter les pôles de l'économie du savoir d'un cadre réglementaire supportant leur vocation spécifique	x		
Faire en sorte que le réseau ferroviaire et l'aéroport contribuent au positionnement de Sherbrooke à l'échelle du nord-est de l'Amérique du Nord	Mettre en place une table de concertation régionale afin de doter la région d'une vision de développement du transport ferroviaire		x	
	Évaluer et déployer le potentiel de l'aéroport pour la desserte de Sherbrooke et son développement économique.	x		
Préciser la vocation des parcs industriels et revoir au besoin leur aménagement afin de soutenir le développement d'une base manufacturière diversifiée	Mettre à jour, en collaboration avec Sherbrooke Innopole, le plan directeur de développement des espaces industriels de 2005 dont les objectifs sont : • Réaliser une caractérisation détaillée des espaces industriels existants • Doter les espaces industriels d'une vocation compatible avec leur potentiel de développement et leur environnement • Définir les mesures d'aménagement et/ou de requalification conséquentes • Concentrer et localiser les activités industrielles générant des incidences environnementales sur des sites appropriés	x		
	Mettre en œuvre un programme continu d'infrastructures pour desservir les terrains vacants dans les secteurs industriels dynamiques			x
	Adopter un cadre réglementaire n'autorisant que les usages industriels compatibles avec le milieu environnant et prévoyant des mesures de mitigation appropriées pour les usages existants	x		
	Adopter un cadre réglementaire dans le but d'améliorer le paysage industriel depuis l'espace public, notamment aux abords des axes autoroutiers	x		

ORIENTATIONS	MESURES	PRIORITÉ		
		1	2	CONTINU
Consolider le caractère spécifique, le dynamisme et le rayonnement du centre-ville Assurer le renforcement du centre-ville comme lieu d'accueil des services administratifs régionaux	Finaliser et mettre en œuvre le plan directeur du centre-ville 2020 afin de : • Augmenter l'offre et la densité résidentielles et en assurer l'intégration • Favoriser le développement d'espaces à bureaux • Consolider la vocation culturelle • Dynamiser la fonction commerciale et de divertissement	x		
	Mettre en œuvre un programme d'incitation à l'implantation d'entreprises liées aux technologies de l'information au centre-ville		x	
	Évaluer les opportunités de relocalisation des infrastructures ferroviaires du centre-ville et identifier des mesures de mitigation afin d'atténuer les nuisances.		x	
	Encadrer l'établissement de nouveaux bureaux administratifs structurants	x		
	Adopter un cadre réglementaire visant à concentrer les bureaux gouvernementaux, les salles de spectacle et les cinémas au centre-ville	x		
	Adopter un cadre réglementaire conséquent à la structuration commerciale élaborée par Commerce Sherbrooke	x		
Concentrer l'offre commerciale artérielle et régionale et assurer une desserte commerciale de quartier au sein des milieux de vie	Élaborer des plans détaillés pour les noyaux urbains de Brompton et Deauville, la rue King Ouest entre le pont Montcalm et le boulevard Jacques-Cartier, destinés à : • Favoriser la mixité des usages et améliorer la desserte en biens et services de proximité • Accroître l'animation, la convivialité et la vocation récréotouristique des lieux • Améliorer l'aménagement du domaine public et soutenir la rénovation du cadre bâti	x		
	Adopter un cadre réglementaire conséquent à la structuration commerciale élaborée par Commerce Sherbrooke	x		

6.1.2
Les mesures relatives à la stratégie « Faire de Sherbrooke une destination touristique recherchée »

ORIENTATIONS	MESURES	PRIORITÉ		
		1	2	CONTINU
Intégrer en un pôle touristique majeur les secteurs du centre-ville, du Vieux-Nord et du lac des Nations, et embellir ce pôle par un design urbain distinctif et de qualité	Élaborer, en collaboration avec Destination Sherbrooke, un plan directeur d'aménagement du pôle touristique central destiné à : • Intégrer le centre-ville, le Vieux-Nord et le lac des Nations en un pôle récréotouristique attractif • Développer une offre de services d'accueil (information, orientation, interprétation, restauration et hébergement) • Aménager le domaine public de manière distinctive et de très haute qualité	x		
	Mettre en œuvre un programme d'investissement et d'aménagement du domaine public dans le pôle touristique central			x
	Adopter un cadre réglementaire supportant le plan directeur d'aménagement du pôle touristique central		x	
	Revoir les programmes incitatifs à l'embellissement des propriétés dans ces secteurs (POC)	x		
Réaliser un réseau intégré de corridors récréotouristiques verts et bleus et de parcs-nature mettant en valeur les rivières et espaces naturels marquants	Élaborer, en collaboration avec Destination Sherbrooke, un plan directeur d'aménagement récréotouristique des réseaux verts et bleus et de parcs-nature, destiné à : • Mettre en valeur les rivières Saint-François, Magog et Massawipi • Créer un réseau de parcs-nature à même les espaces naturels du territoire de la ville de Sherbrooke		x	
Mettre en valeur les atouts patrimoniaux, institutionnels et récréotouristiques du pôle de Lennoxville	Mettre à jour le Programme particulier d'urbanisme de Lennoxville de sorte à accroître l'animation, la convivialité et la vocation récréotouristique des lieux		x	

6.1.3
Les mesures relatives à la stratégie « Accroître la vitalité et le rayonnement des arts et de la culture »

ORIENTATIONS	MESURES	PRIORITÉ		
		1	2	CONTINU
Renforcer les équipements culturels structurants et l'animation culturelle au centre-ville	Réaliser une étude de besoins en matière d'équipements et d'activités culturels destinée à : • Définir comment l'offre culturelle peut contribuer au positionnement de Sherbrooke comme destination touristique recherchée • Définir comment l'offre culturelle peut contribuer au dynamisme du centre-ville	x		
	Consacrer le centre-ville à l'animation culturelle et marquer cette fonction spécifique par des aménagements appropriés		x	
Mettre à contribution les activités culturelles dans la requalification de certains secteurs du centre-ville, notamment les rues Wellington Sud et Dufferin	Concevoir une stratégie de revitalisation et d'aménagement pour certains secteurs du centre-ville sur la base du potentiel de développement des activités culturelles en présence ou à développer		x	
	Mettre en œuvre un programme d'implantation d'œuvres d'art dans l'espace public		x	
Préserver et mettre en valeur le patrimoine bâti	Mettre en œuvre une politique de préservation et de mise en valeur du patrimoine bâti en lien avec la politique du patrimoine culturel		x	
	Concevoir un programme incitatif à la préservation du patrimoine bâti		x	
	Mettre à jour les règlements relatifs aux PIIA existants visant la protection du patrimoine dans les secteurs d'intérêt et intégrer les territoires d'intérêt assujettis à ce jour et proposés par la Politique du patrimoine culturel (en cours de réalisation)		x	
	Inventorier et orienter la conversion des immeubles à caractère religieux	x		
Implanter un centre de diffusion artistique de capacité intermédiaire en support à la production locale	Compléter les études de besoin destinée à : • Répondre aux besoins de la population et des artistes amateurs et de la relève • Concevoir un projet dont les caractéristiques de localisation et d'architecture concourront à la revitalisation du centre-ville	x		

6.1.4
Les mesures relatives à la stratégie « Offrir des milieux de vie de qualité »

ORIENTATIONS	MESURES	PRIORITÉ		
		1	2	CONTINU
Assurer l'adéquation de l'offre de logements à la gamme des besoins des résidents Soutenir l'entretien et la rénovation du parc de logements	Adopter une politique d'habitation dont les objectifs sont de : • Favoriser l'adéquation de l'offre aux besoins • Favoriser l'entretien et la rénovation du stock de logements • Protéger et mettre en valeur le cadre bâti dans les quartiers anciens • Apporter une attention particulière à la problématique du logement étudiant	x		
	Soutenir la construction d'unités de logements sociaux et abordables en concordance avec la politique de l'habitation		x	
	Soutenir la rénovation de logements en concordance avec la politique de l'habitation	x		
Mieux encadrer la concentration du logement étudiant dans les quartiers concernés	Assurer une concertation continue des institutions d'enseignement, de la Ville et des propriétaires des quartiers concernés			x
	Prévoir une réglementation adaptée aux différentes situations et une application rigoureuse	x		
	Mettre en œuvre le projet de Village étudiant à l'arrondissement de Lennoxville et le concept de Quartier latin à l'arrondissement du Mont-Bellevue		x	
Assurer le développement de quartiers dotés de services commerciaux et communautaires de qualité	Compléter le réseau de parcs et d'espaces verts et bonifier leur aménagement, tout en consolidant les équipements			x
	Adopter un cadre réglementaire favorisant la mixité des nouveaux quartiers	x		
	Adopter un cadre réglementaire supportant la structure commerciale élaborée par Commerce Sherbrooke	x		

ORIENTATIONS	MESURES	PRIORITÉ		
		1	2	CONTINU
Assurer la qualité d'aménagement et l'harmonisation des usages dans les milieux de vie	Adopter un programme d'investissement visant l'amélioration de l'aménagement du domaine public pour chaque milieu de vie		x	
	Améliorer la réglementation en matière d'affichage commercial et améliorer la qualité du paysage urbain	x		
	Adopter un cadre réglementaire visant l'harmonisation des usages dans les milieux de vie	x		
	Régir l'abattage d'arbres à l'intérieur du périmètre urbain en privilégiant la préservation des arbres existants		x	
	Définir et intégrer les mesures du développement durable des quartiers et du bâti à des fins réglementaires et incitatives		x	
	Évaluer les pratiques à développer en matière d'agriculture urbaine et leur mode de mise en œuvre		x	
	Caractériser, en partenariat avec le ministère de la Sécurité publique, les sites miniers connus et à connaître, afin de mieux apprécier les risques pour la sécurité publique et mettre en œuvre un cadre réglementaire adéquat	x		
	Réaliser une étude afin d'évaluer les activités périphériques au réseau ferroviaire et définir les mesures appropriées		x	

(Modifié par l'art. 6 de 1000-27)

6.1.5
Les mesures relatives à la stratégie « Optimiser l'occupation du territoire urbanisé »

ORIENTATIONS	MESURES	PRIORITÉ		
		1	2	CONTINU
Favoriser une plus grande densité urbaine et une mixité des usages dans les secteurs appropriés, particulièrement au centre de l'agglomération	Favoriser la diversification des types de logements			x
	Adopter des mesures réglementaires favorisant la densification du cadre bâti dans les secteurs appropriés	x		
Favoriser la requalification de certains secteurs industriels et commerciaux	Élaborer une vision des vocations souhaitables par site considérant les enjeux patrimoniaux, économiques et urbanistiques en cause	x		
	Adopter un programme de soutien logistique et financier à la requalification des sites par le secteur privé		x	
Favoriser la mixité des usages dans les noyaux urbains	Adopter des mesures réglementaires favorisant la mixité des usages dans les noyaux urbains	x		
	Présenter une nouvelle demande d'exclusion à la CPTAQ visant le prolongement de l'urbanisation du noyau urbain de Brompton, à la limite du parc industriel Gene H. Kruger	x		
Assurer la planification et la réalisation des projets de développement selon les principes du développement durable	Adopter des principes de développement durable et de mobilité durable dans le processus d'approbation des projets	x		
	Assurer une gestion écologique des travaux, notamment le contrôle des sédiments lors de la réalisation des projets de construction	x		
	Introduire dans la réglementation d'urbanisme des dispositions conséquentes des nouvelles pratiques liées au développement durable	x		
Assurer une gestion rigoureuse de l'urbanisation	Mettre en application le mode de gestion des zones prioritaires de développement et des zones d'expansion urbaine			x
	Mettre en application le mode de gestion des pôles industriels			x
	Mettre à jour la réglementation concernant l'entente relative aux travaux municipaux à la lumière des contenus du schéma d'aménagement et de développement	x		
	Élaborer un plan de transport visant l'adéquation des voies de circulation avec les pôles urbains et les secteurs d'habitation			x

6.1.6
Les mesures relatives à la stratégie « Valoriser le territoire rural et le territoire agricole »

ORIENTATIONS	MESURES	PRIORITÉ		
		1	2	CONTINU
Favoriser l'utilisation optimale de la zone agricole à des fins agricoles et la diversification des activités compatibles	Réaliser un plan de développement de la zone agricole dont les objectifs sont de : • Favoriser l'occupation dynamique de la zone agricole centrée sur l'agriculture • Mettre en valeur le potentiel agricole dans une perspective d'accroissement ou de diversification des activités agricoles • Promouvoir le développement d'activités complémentaires à l'agriculture, comme l'agrotourisme	x		
	Réaliser une demande à portée collective selon l'article 59 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (L.R.Q., c. P-41.1)	x		
Assurer la mise en valeur des paysages ruraux et adapter à cette fin les règles d'occupation résidentielle en territoire rural	Réaliser et mettre en œuvre, en lien avec la politique du patrimoine culturel (en cours de réalisation), un « projet de paysage » dont les objectifs sont de : • Caractériser les paysages • Identifier les éléments à mettre en valeur ou à protéger • Formuler les orientations et les objectifs conséquents • Réaliser et mettre en œuvre un plan de mise en valeur des paysages	x		
	Participer à la mise en œuvre de la charte des paysages estriens ainsi que d'un plan d'action déterminant les mesures appropriées de protection, d'aménagement et de gestion des paysages		x	
	Adopter un cadre réglementaire favorisant un contrôle strict de l'occupation résidentielle en territoire rural	x		
Favoriser l'exploitation durable des territoires boisés	Adopter une politique de gestion des territoires boisés associant les préoccupations environnementales et paysagères aux besoins d'exploitation	x		
	Adopter un cadre réglementaire conséquent de la politique de gestion des territoires boisés hors périmètre urbain et à l'intérieur du périmètre urbain.		x	
	Faire la promotion de l'utilisation des produits issus de la forêt (papier et matériaux de construction)		x	
Améliorer la cohabitation des usages	Prévoir à la réglementation l'intégration nécessaire entre le lotissement, le zonage et la construction pour assurer la mise en œuvre des mesures de mitigation atténuant les nuisances		x	

6.1.7
Les mesures relatives à la stratégie « Protéger et mettre en valeur l'environnement et conserver les milieux naturels d'intérêt »

ORIENTATIONS	MESURES	PRIORITÉ		
		1	2	CONTINU
Conserver 45 % du territoire en milieux naturels	Adopter un cadre réglementaire favorisant la conservation (protection, utilisation durable) des milieux naturels d'intérêt sélectionnés en respect des choix de conservation (conservation, conservation partielle)	x		
	Bonifier l'encadrement des projets d'ouverture de rues afin que les composantes naturelles soient considérées en amont des projets	x		
	Mettre en œuvre le plan d'action spécifique aux milieux naturels d'intérêt sélectionnés			x
Protéger le réseau hydrique à l'échelle des bassins versants	Collaborer à la mise en œuvre des plans directeurs de l'eau par bassin versant			x
	Mettre en application la Politique de protection des rives et du littoral et des plaines inondables			x
	Mettre en œuvre un programme de protection et de restauration des rives et du littoral des lacs et des cours d'eau	x		
	Réaliser les études, de concert avec le Centre d'expertise hydrique du Québec afin de valider la délimitation des zones inondables par embâcles du noyau urbain de Brompton et réviser la réglementation d'urbanisme, s'il y a lieu	x		
Adopter de nouvelles pratiques de gestion et d'aménagement aptes à atténuer les changements climatiques et à s'y adapter	Poursuivre et mettre à jour le plan d'action pour l'adaptation aux changements climatiques.	x		
Protéger et enrichir le couvert forestier en milieu urbain	Adopter des pratiques de préservation et de plantation d'arbres sur l'espace public		x	
	Encadrer la coupe d'arbres reliée à un projet de construction	x		
Créer une ceinture verte et un réseau de parcs-nature	Soutenir Destination Sherbrooke dans la création du réseau de parcs-nature	x		
	Adopter des normes d'exploitation rationnelles de la forêt pour assurer la pérennité d'un couvert forestier dans les milieux boisés d'intérêt sélectionnés		x	
	Favoriser des liens interrégionaux dans les milieux boisés d'intérêt sélectionnés afin de conserver les corridors écologiques		x	

(Modifié par l'art. 19 de 1000-22-2)

6.1.8
Les mesures relatives à la stratégie « Privilégier les transports actifs et les transports collectifs »

ORIENTATIONS	MESURES	PRIORITÉ		
		1	2	CONTINU
Consolider les pôles urbains stratégiques aptes à soutenir le transport collectif et actif	Adopter un cadre réglementaire favorisant la consolidation et la densification du périmètre urbain en prenant compte des axes structurants du transport collectif	x		
	Réviser la réglementation municipale en matière de stationnement selon les principes de la mobilité durable.	x		
Prioriser le transport collectif sur les axes structurants et leur accessibilité	Mettre en œuvre un programme d'aménagement et de signalisation favorisant la priorité des transports collectifs sur les axes structurants selon le plan de mobilité durable (PMDS)	x		
Assurer la prise en compte du transport actif dans l'aménagement, le réaménagement et la gestion de l'espace public	Concevoir et mettre en œuvre un plan directeur du transport actif (cyclable, piétons, etc.) (PDTA)	x		
	Réaliser des aménagements du réseau routier principal pour tous les modes, lors de réfection majeure ou lors de la conception d'un nouveau réseau principal (PMDS)			x
Assurer la mise en place d'un véritable réseau cyclable pour les besoins des travailleurs et étudiants et l'amélioration du réseau de trottoirs et autres espaces piétonniers	Intégrer les besoins du transport actif dans les nouveaux développements.	x		

6.2
LES CIBLES ET LES INDICATEURS

Les cibles et indicateurs présentés ci-contre ont pour finalité de constituer des objectifs (les « cibles ») assortis d'instruments de mesure (les « indicateurs ») globalement suffisants pour soutenir de façon concrète et vérifiable la réalisation des orientations inscrites au schéma d'aménagement et de développement à l'horizon 2027. Les cibles sont donc formulées sur la base du libellé des orientations. Toutes cependant ne donnent pas lieu à la formulation d'une cible ; ne sont retenues que celles répondant aux critères suivants :

- Portée stratégique (la cible permet d'assurer la réalisation d'une ou de plusieurs orientations comportant des effets structurants importants sur le devenir à long terme de Sherbrooke) ;

ou/et

- Niveau d'implication (la réalisation de l'orientation nécessite un effort particulier (concertation ; volonté politique ; investissements, etc.));

ou/et

- Durabilité (la cible contribue à l'atteinte des objectifs de développement durable).

TABLEAU 22
Les cibles et les indicateurs

CIBLES	INDICATEURS
Concentrer « 80 % » des nouvelles implantations industrielles d'emplois reliées à l'économie du savoir dans les pôles stratégiques	Nombre de nouvelles entreprises reliées à l'économie du savoir situées dans les pôles stratégiques / Nombre de nouvelles entreprises reliées à l'économie du savoir créés à Sherbrooke
Concentrer « 80 % » de la croissance de surfaces de plancher de bureaux structurants privés au centre-ville en ajoutant l'axe de la rue King et le secteur entre le lac des Nations et la rue du Pacifique, à l'intérieur des limites du quartier central	Nombre de mètres carrés de nouvelles surfaces de plancher de bureaux structurants dans l'espace mentionné / Nombre de mètres carrés de nouvelles surfaces de plancher de bureaux à Sherbrooke
Augmenter de « 10 % » la superficie de plancher dédiée aux activités culturelles au centre-ville	Nombre de mètres carrés de nouvelles superficies de plancher dédiées aux activités culturelles au centre-ville / Superficies dédiées aux activités culturelles existantes au centre-ville
Conserver 45 % du territoire en milieu naturel	(Superficie de milieu naturel en protection + Superficie de milieu naturel en utilisation durable + Superficie de milieu naturel restaurée ou créée) / Superficie de l'ensemble du territoire
Augmenter de « 50 % » le nombre de propriétaires engagés dans l'aménagement de leur(s) boisé(s)	Pourcentage d'augmentation du nombre de producteurs forestiers enregistrés / Nombre de 2012
Conserver 45 % du territoire en milieu naturel	(Superficie de milieu naturel en protection + Superficie de milieu naturel en utilisation durable + Superficie de milieu naturel restaurée ou créée) / Superficie de l'ensemble du territoire
Aménager 75 km de parcours dédiés au transport actif	Le cumul du nombre de kilomètres aménagés de 2012 à 2027
Augmenter de 15 % le nombre d'exploitants en zone agricole	Le pourcentage d'augmentation du nombre d'exploitants agricoles / Le nombre de 2012

(Modifié par l'art. 7 de 1000-27 / Modifié par l'art. 20 de 1000-22-2)

7
CADRE RÉGLEMENTAIRE

7.1
INTRODUCTION

But du cadre réglementaire

En conformité avec la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1), la Ville de Sherbrooke agissant à titre de MRC prévoit un ensemble de dispositions normatives qui devront être intégrées à sa réglementation d'urbanisme. Par ce statut, la Ville de Sherbrooke assume son rôle de partenaire dans l'atteinte des orientations gouvernementales en ce qui concerne les aspects normatifs, tout en exprimant un cadre de référence réglementaire sur certains enjeux locaux. La Ville de Sherbrooke entend insérer les dispositions de ce cadre réglementaire à l'intérieur de sa réglementation d'urbanisme

Reconnaissance des immeubles existants à l'extérieur des périmètres d'urbanisation

Les dispositions normatives visent principalement à encadrer le développement futur de la ville. Cependant, certains usages se sont implantés avant les premiers schémas d'aménagement ou en non-conformité avec les vocations du territoire des premiers schémas d'aménagement des MRC concernées. La possibilité de les récupérer selon les vocations prévues au présent schéma d'aménagement et de développement est quasi nulle.

L'objectif est de reconnaître les usages publics, commerciaux ou industriels existants à la date d'entrée en vigueur du Schéma d'aménagement et de développement révisé, le 28 novembre 2014, à l'extérieur des périmètres d'urbanisation, dans l'optique de permettre leur mise en valeur et d'assurer le respect de conditions propices au développement de l'agriculture pour ceux localisés en zone agricole permanente.

Pour ce faire, les différents outils réglementaires permettront de maintenir les usages existants conformes, de régulariser les usages existants non conformes ou de rendre possible un changement d'usage pour tous ces usages ou ceux protégés par des droits acquis, pourvu que les conditions suivantes soient respectées :

1) l'usage visé doit être un usage autorisé en vertu du tableau 14 *La grille des grandes affectations et fonctions* ou être un bureau non structurant, un commerce non structurant, un commerce d'appoint, un commerce lourd, un commerce para-industriel, un commerce agro-alimentaire, une industrie légère ou une industrie de transport tels qu'ils sont définis à l'article 5.2.2;

2) un usage résidentiel ne peut être remplacé par un usage commercial ou industriel visé au paragraphe 1), l'inverse est possible;

3) l'usage public, commercial ou industriel qui doit être remplacé ne doit pas avoir cessé, été abandonné ou été interrompu depuis plus de 24 mois;

4) l'usage public, commercial ou industriel ne peut être agrandi au-delà des limites du terrain existant à la date d'entrée en vigueur du présent Règlement et l'aire au sol du bâtiment ne peut être augmentée de plus de 30 % de l'aire actuellement occupée par l'usage;

5) la construction d'un nouveau bâtiment principal pour un usage visé au paragraphe 1) est interdite;

6) le changement d'usage ne contribue pas à épuiser les sources d'eau;

7) le changement d'usage est doté des installations nécessaires pour assurer la sécurité incendie des lieux et du voisinage;

8) le changement d'usage ne crée pas un achalandage accru en terme de débit véhiculaire, n'est pas un usage structurant pour la communauté, n'est pas un commerce de biens courants telle une pharmacie ou une épicerie ou tout autre usage qui devrait se retrouver dans les affectations à vocation économique spécialisée ou qui pourrait nuire à leur consolidation;

9) de plus, dans les affectations Agricole et Agricole forestière, étant en zone agricole permanente, les usages en lien direct avec l'agriculture sont favorisés et les conditions suivantes doivent aussi être respectées :

    a) l'usage ne peut être remplacé par un immeuble protégé tel qu'il est défini à l'article 7.2.2;

    b) le changement d'usage n'induit pas de problèmes de voisinage et d'incompatibilité avec les activités agricoles;

    c) le changement d'usage ne génère pas de distances séparatrices additionnelles aux installations d'élevage;

    d) le changement d'usage ne crée pas de circulation lourde qui affecterait l'exploitation et le potentiel agricole;

    e) le changement d'usage doit faire l'objet d'une autorisation de la CPTAQ.

(modifié par l'art. 7 de 1000-3-1)

7.2
LES DISPOSITIONS INTERPRÉTATIVES

7.2.1
Interprétation des limites des aires d'affectation

Pour les fins de conformité des règlements d'urbanisme, les limites des aires d'affectation du territoire (Plan 3) et du sol (Plan 4) et du périmètre d'urbanisation (Plan 5) doivent être interprétées suivant des règles permettant d'ajuster ultérieurement les usages ainsi que les limites exactes et précises des zones des règlements d'urbanisme selon les caractéristiques locales. Toutefois, l'ajustement des limites devra respecter les règles suivantes :

1) pour les limites des affectations du territoire, une marge d'interprétation de 45 mètres maximum de part et d'autre des limites est possible, sauf en zone agricole permanente;

2) pour les limites du périmètre d'urbanisation, une marge d'interprétation de 45 mètres maximum de part et d'autre des limites est possible;

3) pour les limites des affectations du sol qui correspondent généralement à une limite cadastrale, ces limites peuvent varier de 30 mètres maximum de part et d'autre, dans la mesure où l'agrandissement vise un terrain dont la ligne avant donne sur une rue faisant partie majoritairement de l'affectation. Cette possibilité d'agrandissement automatique ne peut se faire qu'une fois par terrain faisant partie de l'affectation.

Pour les fins de conformité des règlements d'urbanisme, les limites des secteurs industriels de réserve doivent être interprétées avec une marge d'interprétation de 30 mètres maximum de part et d'autre des limites.

(modifié par l'art. 8 de 1000-3-1 / modifié par l'art. 1 de 1000-15)

7.2.2
Terminologie

Les expressions, termes et mots suivants plus amplement définis à la présente partie constituent uniquement un cadre de référence non obligatoire. La Ville pourra prévoir toute autre définition adaptée au contexte général ou particulier de chacun de ses règlements d'urbanisme.

A

Abattage d'arbres

Toute opération d'élimination directe ou indirecte d'un arbre, dont le DHP est de 10 centimètres et plus, telle que la coupe, l'élagage de 50 % ou plus de la cime ou des racines, l'injection de produit nocif, l'anhélation, le remblai sur les racines d'une épaisseur excédant 10 centimètres, sauf s'il est fait selon des méthodes reconnues au Québec pour la préservation des arbres.

Aire de coupe

Une superficie à l'intérieur de laquelle une coupe forestière est réalisée.

Arbres d'essences commerciales

1) Essences résineuses :

   a) épinette blanche;

   b) épinette de Norvège;

   c) épinette noire;

   d) épinette rouge;

e) mélèze;

f) pin blanc;

g) pin gris;

h) pin rouge;

i) pruche de l'est;

j) sapin baumier;

k) thuya de l'est (cèdre).

2) Essences feuillues :

a) bouleau blanc;

b) bouleau gris;

c) bouleau jaune (merisier);

d) caryer;

e) cerisier tardif;

f) chêne à gros fruits;

g) chêne bicolore;

h) chêne blanc;

i) chêne rouge;

j) érable à sucre;

k) érable argenté;

l) érable noir;

m) érable rouge;

n) frêne d'Amérique (frêne blanc);

o) frêne de Pennsylvanie (frêne rouge);

p) frêne noir;

q) hêtre américain;

r) noyer;

s) orme d'Amérique (orme blanc);

t) orme liège (orme de Thomas);

u) orme rouge;

v) ostryer de Virginie;

w) peuplier à grandes dents;

x) peuplier baumier;

y) peuplier faux tremble (tremble);

z) peupliers (autres);

aa) tilleul d'Amérique.

B

Bâtiment accessoire

Bâtiment dépendant, détaché, destiné à améliorer l'utilité et la commodité du bâtiment principal et situé sur le même terrain.

Bâtiment d'élevage porcin

Bâtiment d'engraissement, maternité, pouponnière ou la combinaison d'une maternité et d'une pouponnière.

Bâtiment principal

Bâtiment servant à l'usage ou aux usages principaux autorisés par le présent shéma sur un terrain.

Bois commercial

Arbres d'essences commerciales de plus de dix centimètres de diamètre du DHP.

C

Camping

Un établissement qui offre au public, moyennant rémunération, des sites permettant d'accueillir des tentes ou des véhicules de camping, à l'exception du camping à la ferme appartenant au propriétaire ou à l'exploitant des installations d'élevage en cause.

Chemin forestier

Chemin aménagé sur un terrain pour transporter le bois du lieu d'entreposage jusqu'au chemin public.

Chemin public

Une voie destinée à la circulation des véhicules automobiles et entretenue par une municipalité ou par le ministère des Transports du Québec ou une voie cyclable (piste cyclable, bande cyclable, voie partagée).

Cimetière d'automobiles ou cour de ferraille

Endroit à ciel ouvert où l'on accumule des véhicules ou de la ferraille ou des objets quelconques hors d'état de servir ou de fonctionner, destinés ou non à être démolis ou vendus en pièces détachées ou en entier.

Construction

Assemblage ordonné de matériaux reliés au sol ou fixés à un objet nécessitant un emplacement au sol.

Corridor riverain

Une bande de terre qui borde les lacs et les cours d'eau et qui s'étend vers l'intérieur des terres à partir de la ligne des hautes eaux. La largeur du corridor est de 300 mètres en bordure d'un lac et de 100 mètres en bordure d'un cours d'eau ayant un bassin versant de 20 kilomètres carrés et plus et elle se mesure horizontalement.

Coupe d'assainissement

Consiste en l'abattage ou la récolte d'arbres déficients, tarés, dépérissants, endommagés ou morts dans un peuplement d'arbres.

Coupe de conversion

Coupe d'un peuplement forestier dégradé ou improductif en vue de son renouvellement par le reboisement.

Coupe de succession

Coupe consistant à récolter les essences non désirées de l'étage supérieur tout en préservant la regénération en sous-étage et en favorisant une amélioration du peuplement.

Cours d'eau

Toute masse d'eau qui s'écoule dans un lit avec un débit régulier ou intermittent, y compris les cours d'eau qui ont été créés ou modifiés par une intervention humaine, à l'exception :

1) d'un fossé de voie publique ou privée;

2) d'un fossé mitoyen;

3) d’un fossé de drainage qui satisfait aux exigences suivantes :

a) utilisé aux seules fins de drainage et d'irrigation;

b) qui n'existe qu'en raison d'une intervention humaine;

c) dont la superficie du bassin versant est inférieure à 100 hectares.

Cette définition a préséance sur toute cartographie.

Cours d'eau à débit régulier

Cours d'eau qui coule en toute saison pendant les périodes de forte pluviosité comme pendant les périodes de faible pluviosité ou de sécheresse.

Cours d'eau à débit intermittent

Cours d'eau ou partie d'un cours d'eau dont l'écoulement dépend directement des précipitations et dont le lit est complètement à sec à certaines périodes.

D

Déblai

Les travaux d’enlèvement des terres dont le but est d’adoucir en tout ou en partie un talus ou de niveler le terrain.

Dépôt de matériaux secs

Site utilisé pour le dépôt définitif de résidus broyés ou déchiquetés qui ne sont pas susceptibles de fermenter et qui ne contiennent pas de déchets dangereux.

DHP

Abréviation utilisée pour désigner le diamètre d’un arbre mesuré à hauteur de poitrine, soit à 1,3 mètre au-dessus du sol.

E

Enseigne

Arrangement de matériaux de couleur ou de source lumineuse, utilisé à des fins de sollicitation, de publicité ou d’information y compris tout écrit composé de lettres, de mots ou de chiffres, toute représentation picturale comme les illustrations, les dessins, les gravures, les images ou les décors et tout emblème comme les devises, les symboles ou les marques de commerce.

Excavation

L’action de creuser une cavité dans un terrain ou le résultat de cette action en vue d’une construction.

Expertise géotechnique

Avis technique ou étude géotechnique réalisé par un ingénieur en géotechnique dans le but d’évaluer la stabilité d’un talus et/ou l’influence de l’intervention projetée sur celle-ci. L’expertise vise à statuer sur les conséquences potentielles que provoquerait une rupture de talus. Au besoin, l’expertise doit déterminer les travaux à effectuer pour assurer la sécurité des personnes et des éléments exposés aux dangers.

F

Fossé

Petite dépression en long creusée dans le sol, servant à l'écoulement des eaux de surface des terrains avoisinants, soit les fossés de chemin, les fossés de ligne qui n'égouttent que les terrains adjacents ainsi que les fossés ne servant à drainer qu'un seul terrain.

G

Gestion sur fumier liquide

Tout mode d'évacuation des déjections animales autre que la gestion sur fumier solide.

Gestion sur fumier solide

Le mode d'évacuation d'un bâtiment d'élevage ou d'un ouvrage d'entreposage des déjections animales dont la teneur en eau est inférieure à 85 % à la sortie du bâtiment.

Gîte touristique

Les résidences privées et leurs bâtiments adjacents qui constituent un ensemble que leurs propriétaires ou occupants exploitent comme établissement d'hébergement offrant en location au plus cinq chambres dont le prix de location comprend le petit déjeuner servi sur place.

Glissement de terrain

Mouvement de masse de sol ou de roc le long d'une surface de rupture, sous l'effet de la gravité, qui s'amorce essentiellement où il y a un talus. Dans la plupart des cas, le mouvement de la masse est soudain et rapide.

I

Immeuble protégé

Un immeuble protégé comprend les terrains, les bâtiments et les établissements suivants :

1) un centre récréatif de loisir, de sport ou de culture;

2) un parc municipal, à l'exception d'un parc linéaire à l'intérieur duquel est aménagée une piste cyclable;

3) une plage publique ou une marina;

4) le terrain d'un établissement d'enseignement, à l'exception du terrain d'un établissement d'enseignement utilisé dans le cadre d'un programme de formation lié à l'agriculture, ou d'un établissement au sens de la Loi sur les services de santé et les services sociaux (L.R.Q., c. S-4.2);

5) un établissement de camping;

6) les bâtiments d'une base de plein air ou d'un centre d'interprétation de la nature;

7) un chalet d'un centre de ski ou d'un club de golf;

8) un temple religieux;

9) un théâtre d'été;

10) un établissement d'hébergement au sens du *Règlement sur les établissements touristiques*, à l'exception d'un gîte touristique, d'une résidence de tourisme ou d'un meublé rudimentaire;

11) un bâtiment servant à des fins de dégustation de vins dans un vignoble ou de cidres dans une cidrerie ou un établissement de restauration de vingt sièges et plus détenteur d'un permis d'exploitation à l'année ainsi qu'une table champêtre ou toute autre formule similaire lorsqu'elle n'appartient pas au propriétaire ou à l'exploitant des installations d'élevage en cause.

Immunisation

L'immunisation d'une construction, d'un ouvrage ou d'un aménagement consiste à l'application de différentes mesures visant à apporter la protection nécessaire pour éviter les dommages qui pourraient être causés par une inondation.

Installation d'élevage

Un bâtiment où des animaux sont élevés ou un enclos ou une partie d'enclos où sont gardés, à des fins autres que le pâturage, des animaux y compris, le cas échéant, tout lieu d'entreposage des engrais de ferme.

Installation septique

Dispositif servant à l'évacuation et à l'épuration des eaux sanitaires et composé d'au moins une conduite d'amenée, d'une fosse septique et d'un élément épurateur.

L

Lieu d'entreposage des engrais de ferme

Ouvrage ou installation de stockage des engrais de ferme ou d'entreposage des déjections des animaux.

Ligne des hautes eaux

Ligne qui sert à délimiter le littoral et la rive.

Cette ligne des hautes eaux se situe à la ligne naturelle des hautes eaux, c'est-à-dire :

1) à l'endroit où l'on passe d'une prédominance de plantes aquatiques à une prédominance de plantes terrestres, ou s'il n'y a pas de plantes aquatiques, à l'endroit où les plantes terrestres s'arrêtent en direction du plan d'eau;

2) les plantes considérées comme aquatiques sont toutes les plantes hydrophytes incluant les plantes submergées, les plantes à feuilles flottantes, les plantes émergentes et les plantes herbacées et ligneuses émergées caractéristiques des marais et marécages ouverts sur des plans d'eau;

3) dans le cas où il y a un ouvrage de retenue des eaux, à la cote maximale d'exploitation de l'ouvrage hydraulique pour la partie du plan d'eau situé en amont;

4) dans le cas où il y a un mur de soutènement légalement érigé, à compter du haut de l'ouvrage.

À défaut de pouvoir déterminer, la ligne des hautes eaux à partir des critères précédents, celle-ci peut être localisée comme suit :

1) si l'information est disponible, à la limite des inondations de récurrence de deux ans, laquelle est considérée équivalente à la ligne établie selon les critères botaniques définis précédemment au premier paragraphe.

Lit

La partie d'un cours d'eau que les eaux recouvrent habituellement.

Littoral

Partie des lacs et cours d'eau qui s'étend à partir de la ligne des hautes eaux vers le centre du plan d'eau.

Lot

Immeuble identifié et délimité sur un plan de cadastre officiel inscrit au registre foncier en vertu de la Loi sur le cadastre (L.R.Q., c. C-1) ou des articles 3043 ou 3056 du *Code civil du Québec*.

Lot desservi

Lot desservi par un réseau d'aqueduc et d'égout public ou privé et approuvé par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

Lot riverain

Lot immédiatement adjacent à un lac ou un cours d'eau.

Lot non desservi

Lot ne disposant d'aucun service, ni réseau d'aqueduc, ni réseau d'égout.

Lot partiellement desservi

Lot desservi par un seul service, soit par un réseau d'aqueduc, soit par un réseau d'égout, public ou privé, approuvé par le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs.

M

Maison d'habitation

Une résidence d'une superficie d'au moins 21 mètres carrés qui n'appartient pas au propriétaire ou à l'exploitant des installations d'élevage en cause ou à un actionnaire ou dirigeant qui est propriétaire ou exploitant de ces installations.

Maison mobile

Construction, d'un seul logement, immobilisée au sol mais non incorporée à celui-ci, conçue pour être occupée à longueur d'année, déplacée vers sa destination finale sur son propre châssis et un dispositif de roues amovibles. La longueur minimale est de 12 mètres.

O

Opération cadastrale

Une modification cadastrale prévue au premier alinéa de l'article 3043 du *Code civil du Québec*.

Ornière

Une trace qui mesure au moins 4 mètres de longueur creusée dans le sol par les roues ou les chenilles d'un engin motorisé ou non. En sol organique, le tapis végétal déchiré est considéré comme une ornière tandis qu'en sol minéral, est considérée comme une ornière une trace d'une profondeur de plus de 200 millimètres mesurés à partir de la surface de la litière.

Ouvrage

Tout bâtiment, toute construction, toute utilisation, toute excavation ou transformation du sol y compris le déboisement ainsi que les travaux de remblai et de déblais.

P

Plaine inondable

La plaine inondable est l'espace occupé par un lac ou un cours d'eau en période de crue. Elle correspond à l'étendue géographique des secteurs inondés dont les limites sont précisées au plan d'accompagnement du présent schéma d'aménagement et de développement :

1) la zone de grand courant correspond à la partie d'une plaine inondable qui peut être inondée lors d'une crue de récurrence de vingt ans;

2) la zone de faible courant correspond à la partie de la plaine inondable, au-delà de la limite de la zone de grand courant, qui peut être inondée lors d'une crue de récurrence de 100 ans.

Projet majeur de déboisement

Tous travaux de déboisement, sur une superficie de 10 000 mètres carrés et plus, ou sur une superficie de 2 000 mètres carrés et plus lorsque cette superficie se situe à 100 mètres et plus de la ou des lignes de rues où le terrain détient son adjacence, dans un milieu boisé d'intérêt montré au Plan des composantes d'intérêt de valeur écologique importante du chapitre 19 du présent règlement, nécessaire à la réalisation de tous ouvrages, travaux ou activités. Un projet majeur de déboisement est assujetti à l'approbation d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale.

Ne sont pas des projets majeurs :

1) Des travaux de déboisement relatifs à la mise en culture et les activités d'aménagement forestier;

2) Des travaux de déboisement relatifs à l'ouverture ou au prolongement d'une rue pour laquelle une entente a été signée en vertu du règlement concernant certaines ententes et contributions rattachées à des travaux ou à des services municipaux de la Ville de Sherbrooke.

D'autres exceptions pourront se trouver dans la réglementation d'urbanisme, notamment le Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale, lorsqu'applicable.

Projet résidentiel intégré

Regroupement de plusieurs bâtiments principaux, d'usage résidentiel, localisés sur un seul lot, suivant une planification d'ensemble et formant une homogénéité architecturale. La planification, la gestion et la promotion sont d'initiative unique. Un projet résidentiel intégré est conçu dans le but de favoriser la mise en commun de certains espaces, services ou équipements tels que des aires de stationnement, des allées de circulation, des services d'utilité publique et des aires d'agréments.

R

Remblai

Opération de terrassement consistant à rapporter des terres pour faire une levée, pour combler une cavité ou pour niveler le terrain ou les terres résultant de cette action.

Récolte après perturbation naturelle

Intervention qui vise à récupérer les arbres tués ou affaiblis par une perturbation naturelle avant que leur bois ne devienne inutilisable pour la transformation; les perturbations naturelles peuvent être, entre autres, un feu, un chablis ou une épidémie d'insectes.

Résidence de tourisme

Les établissements d'hébergement touristique qui offrent de l'hébergement uniquement dans des appartements, des maisons ou des chalets meublés et dotés d'un service d'autocuisine.

Roulotte

Construction fabriquée en usine et transportable, conçue pour être déplacée sur ses propres roues jusqu'au terrain qui lui est destiné et pouvant être installée sur des roues, des poteaux ou des piliers, dont la longueur est toujours inférieure à 12 mètres. Une roulotte est utilisée pour un usage saisonnier (moins de 180 jours). Elle doit avoir ses propres facilités sanitaires. En tout temps, cette construction doit être immatriculée.

Rive

Bande de terre qui borde les lacs et les cours d'eau et qui s'étend vers l'intérieur des terres à partir de la ligne des hautes eaux. La largeur de la rive à protéger se mesure horizontalement.

La rive a un minimum de 10 mètres :

1) lorsque la pente est inférieure à 30 % ou;

2) lorsque la pente est supérieure à 30 % et présente un talus de moins de 5 mètres de hauteur.

La rive a un minimum de 15 mètres :

1) lorsque la pente est continue et supérieure à 30 %, ou;

2) lorsque la pente est supérieure à 30 % et présente un talus de plus de 5 mètres de hauteur.

Rue existante

Voie de circulation publique et privée aménagée et carrossable à la date d'entrée en vigueur du présent document complémentaire.

S

Salamandre de ruisseaux

Une salamandre de ruisseaux en situation précaire en vertu de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables (RLRQ, c. E-12.01), soit la Salamandre sombre du Nord (*Desmognathus fuscus*) et la Salamandre pourpre (*Gyrinophilus porphyriticus*).

Sentier de débardage

Un sentier temporaire aménagé dans un boisé, utilisé pour les opérations d'abattage et pour transporter les arbres abattus jusqu'à un lieu d'entreposage ou à un chemin forestier.

Surface de production

Superficie de plancher d'un bâtiment d'élevage porcin, en excluant les aires d'entreposage des machines et des équipements agricoles, ainsi que les aires de préparation et d'entreposage des aliments destinés à ces animaux.

T

Talus

Un terrain en pente d'une hauteur d'au moins 5 mètres, possédant une pente moyenne de plus de 33 % (3 dans1).

Terrain

Un fond de terre décrit par un ou plusieurs numéros distincts sur le plan officiel du cadastre ou sur un plan de subdivision fait et déposé conformément aux articles 2174b et 2175 du *Code civil du Bas-Canada*, ou l'équivalent en vertu du *Code civil du Québec*, ou dans un ou plusieurs actes translatifs de propriété par tenants et aboutissants, ou par la combinaison des deux, et formant un ensemble foncier d'un seul bloc appartenant en partie ou en totalité à un même propriétaire.

Terrain riverain

Un terrain adjacent à un cours d'eau, ou un terrain en bordure d'une rue existante qui borde un cours d'eau.

Tige commerciale

La tige d'arbre d'essences commerciales dont le diamètre est de 10 centimètres ou plus, mesuré au DHP.

Type écologique rare

Un boisé qui est un type écologique rare dont les codes de type écologique, établis selon les données et la méthode de classification du 5e inventaire écoforestier du Québec méridional, sont les suivants : RT12, FE21, MJ28, RB11, RS38, RP12, RS12, FO18, MA18R, MJ13, MJ21, MJ23, MJ24, RP11, MF14, FE32, RS18, RE39, RT11, MJ26, MJ14, RS11, FE25, RC38, FE20, RS14, RT15, RP14, RP15, MF15, RS39, FO14, RB13 et MJ10.

U

Unité animale

L'unité de mesure du nombre d'animaux qui peuvent se trouver dans une installation d'élevage au cours d'un cycle annuel de production, telle que déterminée en annexe.

Unité d'élevage

Une installation d'élevage ou, lorsqu'il y en a plus d'une, l'ensemble des installations d'élevage dont un point du périmètre de l'une est à moins de 150 mètres de la prochaine et, le cas échéant, de tout ouvrage d'entreposage des déjections des animaux qui s'y trouvent.

Unité d'élevage porcin

Unité composée de bâtiments d'élevage porcin.

Usage sensible

Usage qui, par sa nature, rassemble des personnes vulnérables dans un même lieu, tel que les habitations, les garderies, les résidences pour personnes âgées, les établissements d'enseignement, les établissements de santé et de services sociaux, etc. Les usages sensibles peuvent varier en fonction de la nature et du niveau de risque ou de la nuisance.

Utilité publique et infrastructure

Tout service ou infrastructure d'utilité publique, tels que les infrastructures d'aqueduc ou d'égout, usine d'épuration des eaux, réseaux de gaz, d'électricité et de télécommunication.

V

Vieux peuplement

Un vieux peuplement dont la classe d'âge est VIN, VIR ou supérieure à 90 (inclusivement) pour les peuplements équiens, selon les données et la méthode de classification du document Cartographie du cinquième inventaire écoforestier du Québec méridional (Juillet 2024).

(Modifié par les art. 9, 10, 11 et 12 de 1000-3-1 / Modifié par les art. 21, 22, 23, 24, 25, 26 et 27 de 1000-22-2 / Modifié par l'art. 2 de 1000-24 / Modifié par l'art. 3 de 1000-29)

7.3
DISPOSITIONS RELATIVES AUX CONDITIONS D'ÉMISSION DES PERMIS DE CONSTRUCTION

Aucun permis de construction ne sera émis à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

1) Le terrain sur lequel doit être érigée chaque construction projetée, y compris ses dépendances, est formé d'un ou plusieurs lots distincts sur les plans officiels du cadastre, qui sont conformes au Règlement de lotissement de la Ville de Sherbrooke ou qui, s'ils n'y sont pas conformes, sont protégés par des droits acquis;

2) Les services d'aqueduc et d'égouts ayant fait l'objet d'une autorisation ou d'un permis délivré en vertu de la loi sont établis sur la rue en bordure de laquelle la construction est projetée ou que le Règlement décrétant leur installation soit en vigueur;

3) Dans le cas où les services d'aqueduc et d'égouts ne sont pas établis sur la rue en bordure de laquelle une construction est projetée ou le règlement décrétant leur installation n'est pas en vigueur, les projets d'alimentation en eau potable et d'épuration des eaux usées de la construction à être érigée sur le terrain sont conformes à la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) et aux règlements édictés sous son empire ou aux règlements municipaux portant sur le même objet;

4) Le terrain sur lequel doit être érigée la construction projetée est adjacent à une rue publique ou à une rue privée conforme aux exigences du Règlement de lotissement;

5) Le terrain sur lequel doit être érigée la construction projetée est adjacent à une rue publique.

Les conditions prescrites aux paragraphes 2, 3, 4 et 5 ne s'appliquent pas aux constructions pour fins agricoles sur des terres en culture, à l'exception d'une résidence située sur ces terres.

La condition prévue au paragraphe 1 ne s'applique pas à toute construction projetée dont la localisation est identique à celle d'une construction existante, ni à l'égard de toute autre construction projetée au sujet de laquelle il est démontré au fonctionnaire responsable de la délivrance du permis qu'elle ne sera pas érigée sur des terrains appartenant à des propriétaires différents. Cependant, cette exemption accordée ne s'applique pas lorsque le coût estimé de l'opération cadastrale permettant de faire un ou plusieurs lots distincts avec le terrain sur lequel la construction doit être érigée excède 10% du coût estimé de celle-ci.

De plus, un projet de construction compris à l'intérieur d'un projet résidentiel ou commercial intégré ou un projet visant à assurer une desserte en service d'urgence adéquate est exempté de l'application des conditions prescrites aux paragraphes 1, 4 et 5.

Des ajustements ou des exceptions à ces conditions pourraient être ajoutés pour des fins de sécurité publique, environnementales ou autres, s'il y a lieu.

(modifié par l'art. 13 de 1000-3-1)

7.4
DISPOSITIONS RELATIVES AU LOTISSEMENT

Cette section présente les normes minimales de lotissement applicables aux terrains non desservis, partiellement desservis ou desservis ainsi que les normes spécifiques pour les terrains situés à moins de 300 mètres d'un lac ou à moins de 100 mètres de tout cours d'eau à débit régulier ou intermittent.

7.4.1
Superficies et dimensions minimales des lots

TABLEAU 23

Les superficies et les dimensions minimales des lots

SUPERFICIE ET DIMENSIONS MINIMALES PAR AFFECTATION [1]	TERRITOIRE SITUÉ À L'INTÉRIEUR DES PÉRIMÈTRES D'URBANISATION	TERRITOIRE SITUÉ À L'EXTÉRIEUR DES PÉRIMÈTRES D'URBANISATION		
		NON DESSERVI	PARTIELLEMENT DESSERVI	DESSERVI
Affectations agricole et agricole forestière	N/A	5 000 m^2	5 000 m^2	5 000 m^2
Affectation rurale [3] Superficie minimale Largeur minimale mesurée sur la ligne avant du lot	N/A	1 ha 75 m	N/A	N/A
Affectation rurale résidentielle	N/A	3 000 m^2	1 500 m^2	Réglementation d'urbanisme
Affectation rurale forestière[3] Superficie minimale Largeur minimale mesurée sur la ligne avant du lot	N/A	10 ha 100 m	N/A	N/A
Affectation industrielle commerciale	Réglementation d'urbanisme	5 000 m^2	5 000 m^2	N/A
Affectation urbaine	Réglementation d'urbanisme	N/A	N/A	N/A
Largeur minimale mesurée sur la ligne avant du lot à l'exception des largeurs précisées dans les affectations rurale et rurale forestière	Réglementation d'urbanisme	50 m	30 m	25 m
Secteurs de projets approuvés [2] Superficie minimale Largeur minimale mesurée sur la ligne avant du lot	N/A	Réglementation d'urbanisme	Réglementation d'urbanisme	Réglementation d'urbanisme

1 Référer au plan 3 - Affectations du territoire

2 Les secteurs de projets approuvés se retrouvent dans diverses affectations à l'extérieur des périmètres d'urbanisation. Les superficies et dimensions minimales des lots dans ces secteurs devront être précisées dans le Règlement de lotissement. Référer au plan 8 – Projets approuvés à l'extérieur des périmètres d'urbanisation.

3 Les superficies et dimensions minimales des lots pourraient être différentes de part et d'autre d'un prolongement de rue existante visant à permettre le bouclage à la consolidation d'un développement existant.

7.4.2
Superficies et dimensions minimales d'un lot situé à l'intérieur d'un corridor riverain

TABLEAU 24

Les superficies et dimensions minimales d'un lot situé à l'intérieur d'un corridor riverain

SUPERFICIE ET DIMENSIONS MINIMALES PAR AFFECTATION [1]	TERRITOIRE SITUÉ À L'INTÉRIEUR DES PÉRIMÈTRES D'URBANISATION	TERRITOIRE SITUÉ À L'EXTÉRIEUR DES PÉRIMÈTRES D'URBANISATION		
		NON DESSERVI	PARTIELLEMENT DESSERVI	DESSERVI
Affectations agricole et agricole forestière	N/A	5 000 m²	5 000 m²	5 000 m²
Affectation rurale[3] Superficie minimale Largeur minimale mesurée sur la ligne avant du lot	N/A	1 ha 75 m	N/A	N/A
Affectation rurale résidentielle	N/A	4 000 m²	4 000 m²	Réglementation d'urbanisme
Affectation rurale forestière[3] Superficie minimale Largeur minimale mesurée sur la ligne avant du lot	N/A	10 ha 100 m	N/A	N/A
Affectation industrielle commerciale	Réglementation d'urbanisme	5 000 m²	5 000 m²	N/A
Affectation urbaine	Réglementation d'urbanisme	N/A	N/A	N/A
Largeur minimale mesurée sur la ligne avant du lot à l'exception des largeurs précisées dans les affectations rurale et rurale forestière	Réglementation d'urbanisme	50 m	30 m	25 m
Profondeur moyenne minimale ○ lot adjacent au plan d'eau dans un bassin versant de 20 km² et plus	Réglementation d'urbanisme	60 m	60 m	45 m
Secteurs de projets approuvés [2] superficie minimale et largeur minimale	N/A	Réglementation d'urbanisme	Réglementation d'urbanisme	Réglementation d'urbanisme

1 Référer au plan 3 - Affectations du territoire

2 Les secteurs de projets approuvés se retrouvent dans diverses affectations à l'extérieur des périmètres d'urbanisation. Les superficies et dimensions minimales des lots dans ces secteurs devront être précisées dans le *Règlement de lotissement.* Référer au plan 8 – Projets approuvés à l'extérieur des périmètres d'urbanisation.

3 Les superficies et dimensions minimales des lots pourraient être différentes de part et d'autre d'un prolongement de rue existante visant à permettre le bouclage à la consolidation d'un développement existant.

7.4.3
Dispositions applicables à l'affectation rurale forestière

La construction d'une nouvelle résidence pourra être autorisée dans l'affectation rurale forestière dans le cas d'un projet intégré d'habitation qui respectera la densité maximale d'occupation autorisée de un logement par 10 hectares. Les règles relatives à l'acceptation de projets intégrés d'habitations seront définies dans la réglementation d'urbanisme.

7.4.4
Dispositions applicables à l'affectation urbaine

Toute construction située à l'intérieur des périmètres urbains doit être desservie par les réseaux d'aqueduc et d'égout municipaux.

7.4.5
Distance entre une rue située à l'intérieur d'un corridor riverain et un cours d'eau

La distance entre une rue située dans un corridor riverain et un cours d'eau est mesurée horizontalement à partir de la ligne naturelle des hautes eaux vers l'intérieur des terres. Elle doit respecter les dispositions suivantes :

1) la distance minimale entre une rue et un cours d'eau à débit régulier, situés à l'intérieur du périmètre urbain ou en présence de réseaux d'égout et d'aqueduc à l'extérieur du périmètre urbain, est de 45 mètres;

2) la distance minimale entre une rue et un cours d'eau à débit régulier, situés à l'extérieur du périmètre urbain, est de 60 mètres en l'absence de réseaux d'égout et d'aqueduc ou de l'un de ces deux services;

3) le Règlement de lotissement devra préciser les cas pour lesquels cette distance n'est pas applicable, entre autres, les cas suivants :

a) pour le prolongement d'une rue existante;

b) pour la construction d'une rue projetée pour un aménagement à des fins d'utilité publique, de parcs ou de zone de conservation, un quai ou un débarcadère, un site archéologique; tant que l'évaluation de l'impact sur le patrimoine archéologique n'a pas été menée et que des mesures de mitigation n'ont pas été identifiées;

c) pour la construction d'une rue projetée dans les secteurs de projets approuvés à l'extérieur des périmètres d'urbanisation.

7.4.5.1
Présence d'un milieu humide d'intérêt sélectionné lors d'une opération cadastrale

Lorsqu'un milieu humide d'intérêt sélectionné ou une partie de celui-ci est présent sur un lot, la superficie minimale applicable pour une opération cadastrale visant ce lot est établie en additionnant la superficie des milieux humides d'intérêt sélectionné et de leur aire d'influence présents sur le lot à la superficie minimale prescrite dans la réglementation d'urbanisme.

Une opération cadastrale visant à créer un lot couvert par plus de 50 % de sa superficie par un milieu humide d'intérêt sélectionné est interdite.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas :

1) Aux affectations du territoire « Agricole », « Agricole Forestière », « Rurale » et « Rurale forestière »;

2) Aux lots compris dans un plan projet-projet de lotissement.

(Ajouté par l'art. 28 de 1000-22-2)

7.4.6
Dispositions spécifiques

Le *Règlement de lotissement* pourra préciser les cas spécifiques pour lesquels les superficies et dimensions minimales prescrites aux sections précédentes peuvent être réduites.

7.4.7
Dispositions non applicables

Les normes minimales de lotissement prescrites aux sections précédentes ne sont pas applicables aux opérations cadastrales visant :

1) les réseaux et les postes de gaz, d'électricité, de télécommunications, de câblodistribution ainsi que pour des fins municipales ou publiques, qui ne requièrent pas de système d'approvisionnement en eau potable ni d'évacuation des eaux usées;

2) à créer un lot qui sera ajouté au terrain adjacent pour former un nouveau terrain;

3) un terrain bénéficiant de droits acquis accordés par la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (dimensions seulement).

7.4.8
Dispositions relatives aux droits acquis

Un terrain dérogatoire formé d'un ou de plusieurs lots distincts existants au moment de l'entrée en vigueur du schéma, bénéficie de droits acquis pour l'usage ou les usages pour lequel ou lesquels il a été formé, pourvu qu'il ait été formé conformément au *Règlement de lotissement* alors en vigueur.

Dans tous les cas, un terrain formé d'un ou de plusieurs lots distincts dérogatoires protégés par droits acquis, peut être modifié même si l'opération ne rend pas le terrain conforme, en autant que l'effet de l'opération cadastrale a pour but d'augmenter la superficie du terrain. Cette opération ne peut en aucun cas avoir pour effet de rendre d'autres lots dérogatoires ou davantage dérogatoires.

7.5
DISPOSITIONS RELATIVES À LA PROTECTION DES RIVES, DU LITTORAL ET DES PLAINES INONDABLES

7.5.1
Les rives et le littoral

7.5.1.1
Autorisation préalable aux interventions sur les rives et le littoral

Toutes les constructions, tous les ouvrages et tous les travaux qui sont susceptibles de détruire ou de modifier la couverture végétale des rives, ou de porter le sol à nu, ou d'en affecter la stabilité, ou qui empiètent sur le littoral, doivent faire l'objet d'une autorisation préalable. Ce contrôle préalable devrait être réalisé dans le cadre de la délivrance de permis ou d'autres formes d'autorisation, par la Ville, le gouvernement, ses ministères ou organismes, selon leurs compétences respectives. Les autorisations préalables qui seront accordées par les autorités municipales et gouvernementales prendront en considération le cadre d'intervention prévu par les mesures relatives aux rives et celles relatives au littoral.

Les constructions, les ouvrages et les travaux relatifs aux activités d'aménagement forestier, dont la réalisation est assujettie à la Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier (RLRQ, chapitre A-18.1) et à ses règlements, ne sont pas sujets à une autorisation préalable de la Ville.

(modifié par l'art. 14 de 1000-3-1)

7.5.1.2
Mesures relatives aux rives

Dans la rive, sont interdits toutes les constructions, tous les ouvrages et tous les travaux. Peuvent être permis les constructions, les ouvrages et les travaux suivants, si leur réalisation n'est pas incompatible avec d'autres mesures de protection préconisées pour les plaines inondables :

1) l'entretien, la réparation et la démolition des constructions et des ouvrages existants, utilisés à des fins résidentielles unifamiliales privées situées sur un lot distinct, à des fins agricoles ou à des fins forestières privées;

2) les constructions, les ouvrages et les travaux à des fins municipales, commerciales, industrielles, publiques ou pour des fins d'accès public, y compris leur entretien, leur réparation et leur démolition, s'ils sont assujettis à l'obtention d'une autorisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c.Q-2);

3) la construction ou l'agrandissement d'un bâtiment principal à des fins résidentielles unifamiliales privées situées sur un lot distinct, à des fins agricoles ou à des fins forestières privées aux conditions suivantes :

   a) les dimensions du lot ne permettent plus la construction ou l'agrandissement de ce bâtiment principal à la suite de la création de la bande de protection de la rive et il ne peut raisonnablement être réalisé ailleurs sur le terrain;

   b) le lotissement a été réalisé avant l'entrée en vigueur du premier règlement municipal applicable interdisant la construction dans la rive;

   c) le lot n'est pas situé dans une zone exposée aux glissements de terrain identifiée au présent schéma;

   d) une bande minimale de protection de 5 mètres devra obligatoirement être conservée dans son état actuel ou préférablement retournée à l'état naturel si elle ne l'était déjà.

4) la construction ou l'érection d'un bâtiment auxiliaire ou accessoire de type garage, remise, cabanon ou piscine, est possible seulement sur la partie d'une rive qui n'est plus à l'état naturel et aux conditions suivantes :

   a) les dimensions du lot ne permettent plus la construction ou l'érection de ce bâtiment auxiliaire ou accessoire, à la suite de la création de la bande de protection de la rive;

   b) le lotissement a été réalisé avant l'entrée en vigueur du premier règlement municipal applicable interdisant la construction dans la rive;

   c) une bande minimale de protection de 5 mètres devra obligatoirement être conservée dans son état actuel ou préférablement retournée à l'état naturel si elle ne l'était déjà;

   d) le bâtiment auxiliaire ou accessoire devra reposer sur le terrain sans excavation ni remblayage.

5) les ouvrages et les travaux suivants relatifs à la végétation :

   a) les activités d'aménagement forestier dont la réalisation est assujettie à la Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier (chapitre A-18.1) et à ses règlements d'application, pourvu que ces activités n'aient pas d'incidence hydraulique qui ferait en sorte de modifier les caractéristiques du milieu naturel et que les travaux de drainage n'affectent pas l'hydroconnectivité des milieux humides;

   b) la coupe d'assainissement;

   c) la récolte d'arbres de 50 % des tiges de 10 centimètres et plus de diamètre, à la condition de préserver un couvert forestier d'au moins 50 % dans les boisés privés utilisés à des fins d'exploitation forestière ou agricole;

   d) la coupe nécessaire à l'implantation d'une construction ou d'un ouvrage autorisé;

   e) la coupe nécessaire à l'aménagement d'une ouverture de 5 mètres de largeur donnant accès au plan d'eau, lorsque la pente de la rive est inférieure à 30 %;

   f) l'élagage et l'émondage nécessaires à l'aménagement d'une fenêtre de 5 mètres de largeur, lorsque la pente de la rive est supérieure à 30 %, ainsi qu'à l'aménagement d'un sentier ou d'un escalier qui donne accès au plan d'eau;

   g) aux fins de rétablir un couvert végétal permanent et durable, les semis et la plantation d'espèces végétales, d'arbres ou d'arbustes et les travaux nécessaires à ces fins.

6) la culture du sol à des fins d'exploitation agricole est permise à la condition de conserver une bande minimale de végétation de 3 mètres dont la largeur est mesurée à partir de la ligne des hautes eaux; de plus, s'il y a un talus et que le haut de celui-ci se situe à une distance inférieure à 3 mètres à partir de la ligne des hautes eaux, la largeur de la bande de végétation à conserver doit inclure un minimum de 1 mètre sur le haut du talus;

7) les ouvrages et les travaux suivants :

   a) l'installation de clôtures;

   b) l'implantation ou la réalisation d'exutoires de réseaux de drainage souterrain ou de surface et les stations de pompage;

c) l'aménagement de traverses de cours d'eau relatif aux passages à gué, aux ponceaux et aux ponts ainsi que les chemins y donnant accès;

d) les équipements nécessaires à l'aquaculture;

e) toute installation septique conforme à la réglementation sur l'évacuation des eaux usées des résidences isolées édictée en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement;

f) lorsque la pente, la nature du sol et les conditions de terrain ne permettent pas de rétablir la couverture végétale et le caractère naturel de la rive, les ouvrages et les travaux de stabilisation végétale ou mécanique tels les perrés, les gabions ou finalement les murs de soutènement, en accordant la priorité à la technique la plus susceptible de faciliter l'implantation éventuelle de végétation naturelle;

g) les installations de prélèvement d'eau souterraine utilisées à des fins résidentielles, à des fins agricoles ou à des fins forestières privées et aménagées conformément au Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection (RLRQ, chapitre Q-2, r. 35.2);

h) la reconstruction ou l'élargissement d'une route ou d'un chemin existant incluant les chemins de ferme et les chemins forestiers;

i) les ouvrages et les travaux nécessaires à la réalisation des constructions, des ouvrages et des travaux autorisés sur le littoral conformément aux mesures relatives au littoral.

j) les activités d'aménagement forestier dont la réalisation est assujettie à la Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier (RLRQ, chapitre A-18.1) et à sa réglementation sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine de l'État.

(modifié par les art. 15, 16 et 17 de 1000-3-1)

7.5.1.3
Remise à l'état naturel des rives

À l'exception des ouvrages et des travaux autorisés à la section précédente, toute intervention de contrôle de la végétation, dont la tonte de gazon, le débroussaillage et l'abattage d'arbres, est interdite sur une bande d'une profondeur minimale de 5 mètres, mesurée à partir de la ligne des hautes eaux, lorsque la pente moyenne mesurée dans la rive est inférieure à 30 %; cette interdiction est portée à 7,5 mètres lorsque la pente moyenne est supérieure à 30 %. Toutefois, l'entretien de la végétation, y compris la tonte de gazon, est autorisé dans une bande de 2 mètres contigüe à un bâtiment existant à la date d'entrée en vigueur du présent schéma.

La *réglementation d'urbanisme* devra exiger l'ensemencement et la plantation dans la rive ou une partie de celle-ci d'espèces herbacées, arbustives ou arborescentes adaptées à un milieu riverain. Les travaux nécessaires à la renaturalisation de la rive, de même que le choix des espèces végétales devront suivre les techniques reconnues par le MDDEFP. Le *Règlement sur les permis et certificats* devra préciser les exigences reliées au certificat d'autorisation.

7.5.1.4
Mesures relatives au littoral

Sur le littoral, sont interdits toutes les constructions, tous les ouvrages et tous les travaux. Peuvent être permis les constructions, les ouvrages et les travaux suivants, si leur réalisation n'est pas incompatible avec d'autres mesures de protection recommandées pour les plaines inondables :

1) les quais, les abris ou les débarcadères sur pilotis, sur pieux ou fabriqués de plateformes flottantes; les dimensions des quais, des abris et des débarcadères devront être précisées dans la *réglementation d'urbanisme*;

2) l'aménagement de traverses de cours d'eau relatif aux passages à gué, aux ponceaux et aux ponts;

3) les équipements nécessaires à l'aquaculture;

4) les installations de prélèvement d'eau de surface aménagées conformément au Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection (RLRQ, chapitre Q-2, r. 35.2), à l'exception des installations composées de canaux d'amenée ou de canaux de dérivation destinées à des fins non agricoles;

5) (abrogé)

6) l'empiétement sur le littoral nécessaire à la réalisation des travaux autorisés dans la rive;

7) les travaux de nettoyage et d'entretien dans les cours d'eau, sans déblaiement, effectués par une autorité municipale conformément aux pouvoirs et devoirs qui lui sont conférés par la loi;

8) les constructions, les ouvrages et les travaux à des fins municipales, industrielles, commerciales, publiques ou pour fins d'accès public, y compris leur entretien, leur réparation et leur démolition, assujettis à l'obtention d'une autorisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune (L.R.Q., c. C-61.1), de la Loi sur le régime des eaux (L.R.Q., c. R-13) et de toute autre loi;

(modifié par l'art. 18 de 1000-3-1)

9) l'entretien, la réparation et la démolition de constructions et d'ouvrages existants, qui ne sont pas utilisés à des fins municipales, industrielles, commerciales, publiques ou d'accès public.

7.5.2 La plaine inondable et les zones inondables par embâcles

7.5.2.1 Autorisation préalable des interventions dans les plaines inondables et les zones inondables par embâcles

Toutes les constructions, tous les ouvrages et tous les travaux qui sont susceptibles de modifier le régime hydrique, de nuire à la libre circulation des eaux en période de crue, de perturber les habitats fauniques ou floristiques ou de mettre en péril la sécurité des personnes et des biens, doivent faire l'objet d'une autorisation préalable. Ce contrôle préalable doit être réalisé dans le cadre de la délivrance d'un permis ou d'un certificat d'autorisation de la municipalité ou du gouvernement, ses ministères ou organismes, selon leurs compétences respectives. Les autorisations préalables qui seront accordées doivent prendre en considération le cadre d'intervention prévu par les mesures relatives aux plaines inondables et aux zones inondables par embâcles et doivent veiller à protéger l'intégrité du milieu ainsi qu'à maintenir la libre circulation de l'eau.

Les constructions, les ouvrages et les travaux relatifs aux activités d'aménagement forestier, dont la réalisation est assujettie à la Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier (chapitre A-18.1) et à ses règlements, et les activités agricoles réalisées sans remblai ni déblais ne sont pas sujets à une autorisation préalable de la municipalité.

7.5.2.2 Mesures relatives à la zone de grand courant d'une plaine inondable et les zones inondables par embâcles à risque élevé

Dans la zone de grand courant d'une plaine inondable ainsi que dans les plaines inondables identifiées sans que ne soient distinguées les zones de grand courant de celles de faible courant ainsi que les zones inondables par embâcles à risque élevé sont interdits toutes les constructions, tous les ouvrages et les travaux, à l'exception des constructions, des ouvrages et des travaux suivants, si leur réalisation n'est pas incompatible avec les mesures de protection préconisées pour les rives et le littoral :

1) les travaux qui sont destinés à maintenir en bon état les terrains, à entretenir, à réparer, à moderniser ou à démolir les constructions et les ouvrages existants, à la condition que ces travaux n'augmentent pas la superficie de la propriété exposée aux inondations. Cependant, lors de travaux de modernisation ou de reconstruction d'une infrastructure liée à une voie de circulation publique, la superficie de l'ouvrage exposée aux inondations pourra être augmentée de 25 % pour des raisons de sécurité publique ou pour rendre telle infrastructure conforme aux normes applicables. Dans tous les cas, les travaux majeurs à une construction ou à un ouvrage devront entraîner l'immunisation de l'ensemble de celle-ci ou de celui-ci;

2) les travaux, les constructions ou les ouvrages destinés à des fins d'accès public ou à des fins municipales, industrielles, commerciales ou publiques, qui sont nécessaires aux activités portuaires, à la navigation ou à la construction navale, notamment les quais, les brise-lames, les canaux, les écluses, les aides fixes à la navigation ainsi que leurs équipements et accessoires; des mesures d'immunisation appropriées devront s'appliquer aux parties des ouvrages situées sous le niveau d'inondation de la crue à récurrence de 100 ans;

3) les installations souterraines linéaires de services d'utilité publique telles que les pipelines, les lignes électriques et téléphoniques ainsi que les conduites d'aqueduc et d'égout ne comportant aucune entrée de service pour des constructions ou des ouvrages situés dans la zone inondable de grand courant;

4) la construction de réseaux d'aqueduc ou d'égout souterrains dans les secteurs déjà construits, mais non pourvus de ces services afin de raccorder uniquement les constructions et des ouvrages déjà existants à la date d'entrée en vigueur du premier règlement municipal interdisant les nouvelles implantations;

5) les installations septiques destinées à des constructions ou des ouvrages existants. L'installation prévue doit être conforme à la réglementation sur l'évacuation et le traitement des eaux usées des résidences isolées édictée en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2);

6) la modification ou le remplacement, pour un même usage, d'une installation de prélèvement d'eau existante, de même que l'implantation d'une installation de prélèvement d'eau de surface se situant en dessous du sol, conformément au Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection (RLRQ, chapitre Q-2, r.35.2);

7) un ouvrage à aire ouverte, à des fins récréatives, autre qu'un terrain de golf, réalisable sans remblai ni déblais;

8) la reconstruction lorsqu'un ouvrage ou une construction a été détruit par une catastrophe autre qu'une inondation. Les reconstructions devront être immunisées conformément aux prescriptions de la présente section;

9) les aménagements fauniques ne nécessitant pas de remblai et ceux qui en nécessitent, mais dans ce dernier cas, seulement s'ils sont assujettis à l'obtention d'une autorisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2);

10) les travaux de drainage des terres;

11) les activités d'aménagement forestier, réalisées sans déblai ni remblai dont la réalisation est assujettie à la Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier (RLRQ, chapitre A-18.1) et à ses règlements;

12) les activités agricoles réalisées sans remblai ni déblais;

13) l'implantation de piscines et de bâtiments accessoires aux conditions suivantes :

a) la superficie cumulative maximale des bâtiments accessoires ne doit pas excéder 30 mètres carrés, sans compter les piscines dans ce maximum;

b) l'implantation ne doit pas donner lieu à des déblais ou remblais, même si un nivellement mineur peut être effectué pour l'installation d'une piscine hors terre et malgré les déblais inhérents à l'implantation d'une piscine creusée; dans ce dernier cas, les matériaux d'excavation doivent être éliminés hors de la zone inondable;

c) les bâtiments (garage, remise, cabanon, etc.) doivent être simplement déposés sur le sol, c'est-à-dire sans fondations ni ancrage pouvant les retenir lors d'inondations et créer ainsi un obstacle à l'écoulement des eaux.

14) l'entrée charretière : l'entrée charretière est considérée comme inhérente au titre de propriété riverain d'une route et au droit d'y construire un bâtiment dans le but d'y accéder. Un permis peut être donné sans passer par le processus de dérogation, mais des conditions devraient s'appliquer pour assurer une libre circulation de l'eau :

a) l'entrée charretière peut faire l'objet de mesures d'immunisation (rehaussement de la surface de roulement jusqu'à un niveau sécuritaire pour permettre l'évacuation) si elle donne accès à une construction principale existante ou permise;

b) la superficie remblayée doit être conforme au règlement de zonage;

c) le diamètre des ponceaux doit pouvoir laisser passer le débit de crue sans entrer en charge et causer une restriction ou un rehaussement de la cote de crue.

15) le déplacement d'un bâtiment principal sur un même lot : l'implantation d'un bâtiment déplacé est normalement considérée comme une nouvelle implantation sur le site d'accueil. Dans une perspective d'amélioration de la situation et de diminution du risque, le déplacement d'un bâtiment principal doit être considéré comme une modernisation de construction, si certaines conditions sont rencontrées :

a) le risque devra être diminué; le niveau du sol (cote d'élévation) au point d'implantation doit être plus élevé que celui de l'emplacement d'origine et la nouvelle localisation ne doit pas augmenter l'exposition aux effets des glaces;

b) le bâtiment devra s'éloigner de la rive;

c) le bâtiment devra demeurer sur le même lot;

d) la construction devra être immunisée selon les normes prévues à la Politique.

16) les stationnements aménagés en maintenant les niveaux de sol initiaux.

(modifié par l'art. 19 et 20 de 1000-3-1 / modifié par l'art. 1 de 1000-7)

7.5.2.3
Constructions, ouvrages et travaux admissibles à une dérogation

Dans la zone de grand courant d'une plaine inondable ainsi que dans les plaines inondables identifiées sans que ne soient distinguées les zones de grand courant de celles de faible courant ainsi que les zones inondables par embâcles à risque élevé, peuvent être également permis certaines constructions, certains ouvrages et certains travaux, si leur réalisation n'est pas incompatible avec d'autres mesures de protection applicables pour les rives et le littoral et s'ils font l'objet d'une dérogation conformément aux dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1). Les constructions, les ouvrages et les travaux admissibles à une dérogation sont :

1) les projets d'élargissement, de rehaussement, d'entrée et de sortie de contournement et de réalignement dans l'axe actuel d'une voie de circulation existante, y compris les voies ferrées;

2) les voies de circulation traversant des plans d'eau et leurs accès;

3) tout projet de mise en place de nouveaux services d'utilité publique situés au-dessus du niveau du sol tels que les pipelines, les lignes électriques et téléphoniques, les infrastructures reliées aux aqueducs et aux égouts, à l'exception des nouvelles voies de circulation;

4) l'implantation d'une installation de prélèvement d'eau souterraine conformément au Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection (RLRQ, chapitre Q-2, r. 35.2);

5) l'implantation d'une installation de prélèvement d'eau de surface se situant au-dessus du sol conformément au Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection (RLRQ, chapitre Q-2, r. 35.2);

6) les stations d'épuration des eaux usées;

7) les ouvrages de protection contre les inondations entrepris par les gouvernements, leurs ministères ou organismes, ainsi que par la Ville, pour protéger les territoires déjà construits et les ouvrages particuliers de protection contre les inondations pour les constructions et les ouvrages existants utilisés à des fins publiques, municipales, industrielles, commerciales, agricoles ou d'accès public;

8) les travaux visant à protéger des inondations, des zones enclavées par des terrains dont l'élévation est supérieure à celle de la cote de crue de récurrence de 100 ans, et qui ne sont inondables que par le refoulement de conduites;

9) toute intervention visant :

   a) l'agrandissement d'un ouvrage destiné aux activités agricoles, industrielles, commerciales ou publiques;

   b) l'agrandissement d'une construction et de ses dépendances en conservant la même typologie de zonage;

10) les installations de pêche commerciale et d'aquaculture;

11) l'aménagement d'un fonds de terre à des fins récréatives, d'activités agricoles ou forestières, avec des ouvrages tels que chemins, sentiers piétonniers et pistes cyclables, nécessitant des travaux de remblai ou de déblais; ne sont cependant pas compris dans ces aménagements admissibles à une dérogation, les ouvrages de protection contre les inondations et les terrains de golf;

12) un aménagement faunique nécessitant des travaux de remblai, qui n'est pas assujetti à l'obtention d'une autorisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2);

13) les barrages à des fins municipales, industrielles, commerciales ou publiques, assujettis à l'obtention d'une autorisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

(modifié par l'art. 21 de 1000-3-1)

7.5.2.4
Critères d'acceptabilité d'une dérogation

La réalisation des constructions, des travaux et des ouvrages admissibles à une dérogation doivent satisfaire les critères suivants :

1) assurer la sécurité des personnes et la protection des biens, tant privés que publics en intégrant des mesures appropriées d'immunisation et de protection des personnes;

2) assurer l'écoulement naturel des eaux; les impacts sur les modifications probables aurégime hydraulique du cours d'eau devront être définis et, plus particulièrement faire état des contraintes à la circulation des glaces, de la diminution de la section d'écoulement, des risques d'érosion générés et des risques de hausse du niveau de l'inondation en amont qui peuvent résulter de la réalisation des travaux ou de l'implantation de la construction ou de l'ouvrage;

3) assurer l'intégrité de ces territoires en évitant le remblayage et en démontrant que les travaux, les ouvrages et les constructions proposés ne peuvent raisonnablement être localisés hors de la plaine inondable;

4) protéger la qualité de l'eau, la flore et la faune typique des milieux humides, et leurs habitats, et considérant d'une façon particulière les espèces menacées ou vulnérables, en garantissant qu'ils n'encourent pas de dommages; les impacts environnementaux que la construction, l'ouvrage ou les travaux sont susceptibles de générer devront faire l'objet d'une évaluation en tenant compte des caractéristiques des matériaux utilisés pour l'immunisation;

5) démontrer l'intérêt public quant à la réalisation des travaux, de l'ouvrage ou de la construction.

7.5.2.5
Mesures relatives à la zone de faible courant d'une plaine inondable et les zones inondables par embâcles à risque modéré

Dans la zone de faible courant d'une plaine inondable et les zones inondables par embâcles à risque modéré sont interdits :

1) toutes les constructions et tous les ouvrages non immunisés;

2) les travaux de remblai autres que ceux requis pour l'immunisation des constructions et des ouvrages autorisés.

Dans ces zones peuvent être permis des constructions, des ouvrages et des travaux bénéficiant de mesures d'immunisation différentes de celles prévues à la section suivante, mais jugées suffisantes dans le cadre d'une dérogation adoptée conformément aux dispositions prévues à la section précédente.

7.5.2.6
Mesures d'immunisation applicables aux constructions, aux ouvrages et aux travaux réalisés dans une plaine inondable ou une zone inondable par embâcles

Les constructions, les ouvrages et les travaux permis devront être réalisés en respectant les règles d'immunisation suivantes, en les adaptant au contexte de l'infrastructure visée :

1) aucune ouverture (fenêtre, soupirail, porte d'accès, garage, etc.) ne peut être atteinte par la crue de récurrence de 100 ans;

2) aucun plancher de rez-de-chaussée ne peut être atteint par la crue à récurrence de 100 ans;

3) les drains d'évacuation sont munis de clapets de retenue;

4) pour toute structure ou partie de structure sise sous le niveau de la crue à récurrence de 100 ans, une étude doit être produite démontrant la capacité des structures à résister à cette crue, en y intégrant les calculs relatifs à :

    a) l'imperméabilisation;

    b) la stabilité des structures;

    c) l'armature nécessaire;

    d) la capacité de pompage pour évacuer les eaux d'infiltration;

    e) la résistance du béton à la compression et à la tension.

5) le remblayage du terrain doit se limiter à une protection immédiate autour de la construction ou de l'ouvrage visé et non être étendu à l'ensemble du terrain sur lequel il est prévu; la pente moyenne, du sommet du remblai adjacent à la construction ou à l'ouvrage protégé, jusqu'à son pied, ne devrait pas être inférieure à 33 1/3 % (rapport 1 vertical : 3 horizontal).

Dans l'application des mesures d'immunisation, dans le cas où la plaine inondable montrée sur une carte aurait été déterminée sans qu'ait été établie la cote de récurrence d'une crue de 100 ans, cette cote de 100 ans sera remplacée par la cote du plus haut niveau atteint par les eaux de la crue ayant servi de référence pour la détermination des limites de la plaine inondable auquel, pour des fins de sécurité, il sera ajouté 30 centimètres.

7.5.3
Les mesures de protection particulières dans le cadre d'un plan de gestion

7.5.3.1
Objectifs

Le plan de gestion vise à permettre à la Ville de Sherbrooke dans le cadre d'une révision ou d'une modification à son schéma d'aménagement et de développement :

1) de présenter pour son territoire, un plan de gestion des rives, du littoral et des plaines inondables;

2) d'élaborer des mesures particulières de protection (normes), de mise en valeur et de restauration des rives, du littoral et des plaines inondables identifiés, pour répondre à des situations particulières; plus spécifiquement, dans le cas des plaines inondables, d'élaborer pour un secteur identifié de son territoire, des mesures particulières de protection permettant de régir la consolidation urbaine tout en interdisant l'expansion du domaine bâti;

3) d'inscrire ces mesures à l'intérieur d'une planification d'ensemble reflétant une prise en considération et une harmonisation des différentes interventions sur le territoire.

En effet, le plan de gestion et les mesures particulières de protection et de mise en valeur qui sont approuvées pour les rives, le littoral et les plaines inondables ont pour effet de remplacer, dans la mesure qu'il y est précisé, pour les plans d'eau et les cours d'eau visés, les mesures prévues par la présente section.

7.5.3.2
Critères généraux d'acceptabilité

Le plan de gestion doit présenter une amélioration de la situation générale de l'environnement sur le territoire de son application.

Pour la réalisation d'un plan de gestion, les zones riveraines et littorales dégradées ou situées en zones fortement urbanisées devraient être préférées à celles encore à l'état naturel.

Les zones riveraines et littorales présentant un intérêt particulier sur le plan de la diversité biologique devraient être considérées dans l'application de mesures particulières de protection et de mise en valeur.

Dans les forêts du domaine de l'État, l'article 40 de la Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier (chapitre A-18.1) prévoit que lorsque des circonstances l'exigent, des normes particulières pour protéger les rives et le littoral peuvent être adoptées. L'examen de ces circonstances et de ces normes sera fait dans le cadre d'une modification ou de la révision du schéma d'aménagement et de développement, sur proposition de la Ville de Sherbrooke. Toutefois, la responsabilité d'adopter et de faire respecter ces mesures relève du ministère des Ressources naturelles et de la Faune.

7.5.3.3
Critères spécifiques d'acceptabilité d'un plan quant aux plaines inondables

Dans le cadre d'un plan de gestion, certains ouvrages, certaines constructions et certains travaux pourraient être réalisés, en plus de ceux qui sont prévus en vertu des articles portant sur les mesures relatives à la zone de grand courant d'une plaine inondable et sur les mesures relatives à la zone de faible courant d'une plaine inondable. Ces ouvrages, ces constructions et ces travaux qui pourront être réalisés sont ceux qui découlent :

1) de l'aménagement de zones de grand courant qui sont enclavées à l'intérieur d'une zone de faible courant, si ces espaces ne revêtent pas de valeur environnementale;

2) de complément d'aménagement de secteurs urbains (densité nette plus grande que cinq constructions à l'hectare ou 35 constructions au kilomètre linéaire, par côté de rue) déjà construits, desservis par un réseau d'aqueduc ou un réseau d'égout ou par les deux réseaux, avant le 18 mai 2005 ou avant la date à laquelle l'étendue de la plaine d'inondation concernée a été déterminée, selon la plus récente des deux éventualités. Un secteur est considéré construit si 75 % des terrains sont occupés par une construction principale; les nouvelles constructions devront être limitées à des insertions dans un ensemble déjà bâti, les zones d'expansion étant exclues.

   L'analyse de l'acceptabilité du plan de gestion tiendra compte des critères suivants :

   a) un plan de gestion doit fixer les conditions définitives d'aménagement pour l'ensemble des plaines inondables de la municipalité;

   b) la sécurité des résidents doit être assurée pour l'évacuation, par exemple par l'immunisation des voies de circulation, tout en préservant la libre circulation de l'eau. Un programme d'inspection annuelle doit être élaboré et mis en place dans le cas où le plan de gestion comporte des ouvrages de protection;

   c) les impacts hydrauliques générés par les ouvrages et les constructions à réaliser dans le cadre du plan de gestion ne doivent pas être significatifs. La libre circulation des eaux et l'écoulement naturel doivent être assurés;

   d) si le plan de gestion ne peut être mis en œuvre sans comporter des pertes d'habitats floristiques et fauniques ou des pertes de capacité de laminage de crue (capacité d'accumulation d'un volume d'eau permettant de limiter d'autant l'impact de l'inondation ailleurs sur le territoire), ces pertes devront faire l'objet de mesures de compensation sur le territoire de la municipalité ou ailleurs sur le même cours d'eau. Le plan de gestion doit donc comporter une évaluation de la valeur écologique des lieux (inventaire faunique et floristique préalable), une estimation des volumes et superficies de remblai anticipés et des pertes d'habitats appréhendées;

   e) le plan de gestion doit tenir compte des orientations et politiques du gouvernement. Il doit, entre autres, prévoir des accès pour la population aux cours d'eau et aux plans d'eau en maintenant les accès existants si ceux-ci sont adéquats et en en créant de nouveaux si les accès actuels sont insuffisants;

   f) le plan de gestion doit comporter le lotissement définitif des espaces visés;

   g) le plan de gestion doit prévoir l'immunisation des ouvrages et des constructions à ériger. Il doit aussi comprendre une analyse de la situation des constructions et des ouvrages existants eu égard à leur immunisation et présenter les avenues possibles pour remédier aux problèmes soulevés;

   h) le plan de gestion doit prévoir la desserte de l'ensemble des secteurs à consolider par les services d'aqueduc et d'égout;

i) le plan de gestion doit établir un calendrier de mise en œuvre;

j) le plan de gestion doit tenir compte des titres de propriété de l'État et, entre autres, du domaine hydrique de l'État.

7.5.3.4 Contenu du plan de gestion

Le plan de gestion devra être élaboré en prenant en considération les objectifs de la présente section et il devra notamment comprendre les éléments suivants :

1) identification :

a) du territoire d'application du plan de gestion;

b) des plans d'eau et cours d'eau ou tronçons de cours d'eau visés;

c) des plaines inondables visées.

2) motifs justifiant le recours à un plan de gestion :

a) Les raisons qui amènent la présentation d'un plan de gestion peuvent être de diverses natures. La Ville de Sherbrooke devra faire état des motifs qui l'amènent à proposer un plan de gestion des rives, du littoral et des plaines inondables pour son territoire et à ainsi élaborer des mesures particulières de protection, de mise en valeur et de restauration de ces espaces en plus ou en remplacement de ce que prévoit la présente section.

3) caractérisation du territoire visé par le plan de gestion :

a) la description générale du milieu physique et du réseau hydrographique et la description écologique générale du milieu;

b) la description générale de l'occupation du sol;

c) la caractérisation de l'état des plans d'eau et cours d'eau et des rives (qualité de l'eau et des rives; nature des sols; secteurs artificialisés, à l'état naturel, sujets à l'érosion, etc.);

d) une description des secteurs présentant un intérêt particulier (habitat faunique et floristique particulier, groupement végétal rare, milieu recelant des espèces menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être classées ainsi, site archéologique, etc.);

e) une présentation des secteurs présentant un intérêt pour la récréation et le tourisme et pour l'accès du public.

et en plus, dans le cas où le plan de gestion intègre une plaine inondable :

a) la localisation des infrastructures d'aqueduc et d'égout desservant le territoire et, section par section, la date d'entrée en vigueur du règlement décrétant leur installation;

b) un plan d'utilisation du sol indiquant, terrain par terrain, les constructions existantes, la date de leur édification, le caractère saisonnier ou permanent de leur occupation et leur état en terme d'immunisation;

c) un plan indiquant le niveau de la surface de roulement des voies de circulation et leur état en termes d'immunisation.

4) protection et mise en valeur des secteurs visés par le plan de gestion :

a) l'identification des secteurs devant faire l'objet d'intervention de mise en valeur et de restauration;

b) la description de ces interventions;

c) les répercussions environnementales de ces interventions sur le milieu naturel (faune, flore, régime hydraulique) et humain;

d) l'identification des zones où des mesures particulières de protection seront appliquées;

e) l'identification des mesures d'atténuation, de mitigation et d'immunisation qui seront appliquées;

f) l'identification des normes de protection qui seront appliquées.

et en plus, dans le cas où le plan de gestion intègre une plaine inondable :

a) l'identification des terrains qui, selon l'article 116 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c.A-19.1), peuvent permettre l'implantation d'une construction et de ses dépendances;

b) dans le cas où le territoire n'est desservi que par l'aqueduc ou l'égout, la planification de l'implantation du réseau absent;

c) les mesures préconisées pour permettre l'immunisation des constructions et des ouvrages existants.

7.5.4 Le certificat d'autorisation

7.5.4.1 Obligation d'obtenir un certificat d'autorisation

Nul ne peut procéder à un ouvrage ou à des travaux sur la rive ou le littoral d'un lac ou d'un cours d'eau ou d'un ouvrage ou à des travaux dans une zone inondable sans obtenir un certificat d'autorisation émis conformément aux dispositions du *Règlement sur les permis et certificats* de la Ville de Sherbrooke. Lorsqu'il y a une demande de permis de construction, ce certificat n'est pas nécessaire.

7.6 DISPOSITIONS RELATIVES AUX ZONES EXPOSÉES AUX GLISSEMENTS DE TERRAIN

7.6.1 Dispositions générales

Les zones exposées aux glissements de terrain sont identifiées au plan 13 – Contraintes naturelles. Ces zones correspondent aux secteurs où des risques de mouvement de sol sont présents.

Malgré la délimitation des zones exposées aux glissements de terrain sur le plan, l'expertise géotechnique portant sur le risque de glissement de terrain a préséance sur l'existence ou non d'une zone de glissement de terrain montrée au plan. Dans l'éventualité où l'expertise géotechnique conclue qu'il n'y a aucun risque de glissement de terrain, l'intervention projetée pourra être réalisée dans le respect des conditions citées lors de l'expertise géotechnique. Cette zone exposée aux glissements sera ainsi considérée comme étant nulle et non reconnue dans la réglementation d'urbanisme.

7.6.2 Dispositions relatives aux interventions dans une zone exposée aux glissements de terrain

Dans les zones exposées aux glissements de terrain, toute intervention régie au tableau suivant peut être permise à la condition expresse qu'une expertise géotechnique répondant aux exigences suivantes soit produite.

Lorsque l'expertise géotechnique démontre que le terrain concerné ne comprend aucun risque de glissement de terrain, ce terrain est considéré ne faisant pas partie de la zone exposée aux glissements de terrain.

TABLEAU 25
Le cadre pour les interventions dans les zones exposées aux glissements de terrain

INTERVENTION PROJETÉE	LOCALISATION		
	TALUS	SOMMET DU TALUS	BASE DU TALUS
Bâtiment principal (sauf bâtiment agricole) **Bâtiment accessoire** (sauf bâtiment accessoire sans fondations à l'usage résidentiel) **Agrandissement avec ajout ou modification des fondations d'un bâtiment principal** (sauf d'un bâtiment agricole) **ou d'un bâtiment accessoire** (sauf d'un bâtiment accessoire sans fondations à l'usage résidentiel) **Reconstruction d'un bâtiment principal** (sauf d'un bâtiment agricole) **ou d'un bâtiment accessoire** (sauf d'un bâtiment accessoire sans fondations à l'usage résidentiel) **Relocalisation d'un bâtiment principal** (sauf d'un bâtiment agricole) **ou d'un bâtiment accessoire** (sauf d'un bâtiment accessoire sans fondations à l'usage résidentiel)	Interdit	Interdit	Interdit

TABLEAU 25

Le cadre pour les interventions dans les zones exposées aux glissements de terrain (suite)

INTERVENTION PROJETÉE	LOCALISATION		
	TALUS	SOMMET DU TALUS	BASE DU TALUS
Bâtiment accessoire sans fondations(1) (garage, remise, cabanon, etc.) **ou construction accessoire à l'usage résidentiel** (piscine hors terre, etc.) **Agrandissement sans ajout ou modification des fondations d'un bâtiment principal** **Agrandissement d'un bâtiment accessoire sans fondations à l'usage résidentiel** **Relocalisation d'un bâtiment accessoire sans fondations**	Interdit	Interdit dans une marge de précaution au **sommet** du talus dont la largeur est de **5 mètres.**	Permis sans expertise géotechnique.
Bâtiment agricole (bâtiment principal, bâtiment secondaire, silo à grain ou à fourrage, etc.) **ou ouvrage agricole** (ouvrage d'entreposage de déjections animales, etc.) **Agrandissement d'un bâtiment agricole ou d'un ouvrage agricole** **Reconstruction d'un bâtiment agricole ou d'un ouvrage agricole** **Relocalisation d'un bâtiment agricole ou d'un ouvrage agricole**	Interdit	Interdit dans une marge de précaution au **sommet** du talus dont la largeur est **de 5 mètres**.	Interdit dans une marge de précaution à la **base** du talus dont la largeur est **de 5 mètres**.
Infrastructure(2) (rue, pont, mur de soutènement, aqueduc, égout, etc.), **ouvrage** (mur de soutènement, ouvrage de captage d'eau, etc.) **ou équipement fixe** (réservoir, etc.) **Réfection d'une infrastructure et raccordement d'un bâtiment existant à une infrastructure** **Réfection d'un ouvrage ou d'un équipement fixe**	Interdit	Interdit dans la bande de protection au **sommet** du talus.	Interdit dans une marge de précaution à la **base** du talus dont la largeur est égale à **5 mètres.**
Champ d'épuration, élément épurateur, champ de polissage, filtre à sable, puits absorbant, puits d'évacuation, champs d'évacuation	Interdit	Interdit dans une marge de précaution au **sommet** du talus dont la largeur est de **5 mètres**.	Interdit dans une marge de précaution à la **base** du talus dont la largeur est de **5 mètres**.
Travaux de remblai(3) (permanent ou temporaire) **Usage commercial, industriel ou public sans bâtiment non ouvert au public** (4) (entreposage, lieu d'élimination de neige, bassin de rétention, concentration d'eau, lieu d'enfouissement sanitaire, sortie de réseau de drainage agricole, etc.)	Interdit	Interdit dans une marge de précaution au **sommet** du talus dont la largeur est de **5 mètres**.	Permis sans expertise géotechnique.
Travaux de déblais ou d'excavation(5) **Piscine creusée**	Interdit	Permis sans expertise géotechnique.	Interdit dans une marge de précaution à la **base** du talus dont la largeur est de **5 mètres**.
Travaux de stabilisation de talus	Interdit	Interdit	Interdit
Usage sans bâtiment ouvert au public (terrain de camping, de caravanage, etc.)	Interdit	Interdit	Interdit
Abattage d'arbres (6) (sauf coupes d'assainissement et contrôle de la végétation)	Interdit	Interdit dans une marge de précaution au **sommet** du talus dont la largeur est de **5 mètres**.	Permis sans expertise géotechnique.

TABLEAU 25

Le cadre pour les interventions dans les zones exposées aux glissements de terrain (suite)

INTERVENTION PROJETÉE	LOCALISATION		
	TALUS	SOMMET DU TALUS	BASE DU TALUS
Lotissement destiné à recevoir un bâtiment ou un usage sans bâtiment ouvert au public (terrain de camping, de caravanage, etc.) **localisé dans une zone exposée aux glissements de terrain**	Interdit	Interdit	Interdit

(1) Les remises et les cabanons d'une superficie de moins de 15 mètres carrés ne nécessitant aucun remblai, déblais ou excavation sont permis dans le talus et la marge de précaution au sommet du talus dont la largeur est de 5 mètres.

(2) Les infrastructures ne nécessitant aucun travaux de remblai, de déblais ou d'excavation sont permis (exemple : les conduites en surface du sol).

(3) Un seul ou plusieurs remblais dont l'épaisseur totalise moins de 0,30 mètre suivant le profil naturel du terrain sont permis dans le talus et la marge de précaution au sommet du talus dont la largeur est de 5 mètres.

(4) Si l'intervention nécessite des travaux de remblai, de déblais ou d'excavation, les normes pour les travaux de remblai, de déblais ou d'excavation doivent être appliquées.

(5) Les excavations dont la profondeur est de moins de 0,50 mètre ou d'une superficie de moins de 5 mètres carrés sont permises dans le talus et la bande de protection à la base du talus (exemple d'intervention visé par cette exception : les excavations pour prémunir les constructions du gel à l'aide de pieux vissés ou de tubes à béton [sonotubes]).

(6) À l'extérieur des périmètres d'urbanisation, l'abattage d'arbres est permis dans le talus sans recourir à la machinerie lourde dans la marge de précaution au sommet du talus dont la largeur est de 5 mètres si aucun bâtiment ou rue n'est situé dans la bande de protection à la base du talus.

7.6.3 Dispositions relatives à la production d'une expertise géotechnique

7.6.3.1 L'expertise géotechnique

Chacune des interventions interdites dans les zones exposées aux glissements de terrain peut être permise à la condition qu'une expertise géotechnique soit produite. À moins que cette expertise conclue à l'inexistence d'une zone de glissement de terrain, cette étude doit préciser la stabilité actuelle du site et l'influence de l'intervention projetée sur celle-ci. De plus, elle doit contenir, au besoin, des recommandations sur les travaux requis pour assurer la stabilité du site et les mesures préventives pour la maintenir.

Il y a quatre familles d'exigences quant au contenu de l'expertise géotechnique. Le cadre normatif d'une expertise géotechnique est précisé au tableau suivant et présente les buts, conclusions et recommandations que doit contenir une expertise géotechnique selon l'intervention projetée. L'expertise peut être constituée d'un avis technique ou d'une étude plus élaborée selon les recommandations de l'ingénieur.

7.6.3.1.1 Famille d'interventions 1

La première famille d'interventions comprend les interventions suivantes : la construction d'un bâtiment principal (sauf bâtiment agricole) ou accessoire (sauf bâtiment accessoire sans fondations à l'usage résidentiel), son agrandissement avec ajout ou modification des fondations, sa reconstruction et sa relocalisation. La première famille d'interventions comprend aussi les interventions suivantes : la construction d'une infrastructure (rue, pont, mur de soutènement, aqueduc, égout, etc.), d'un ouvrage (mur de soutènement, d'un ouvrage de captage d'eau, etc.), d'un équipement fixe (réservoir, etc.), la réfection d'une infrastructure et le raccordement d'un bâtiment existant à une infrastructure ainsi que la réfection d'un ouvrage ou d'un équipement fixe.

Exception : Les travaux d'entretien et de conservation du réseau routier provincial ne sont pas assujettis. Toutefois, tous les travaux de développement et d'amélioration du réseau routier provincial qui requièrent une expertise géotechnique pour l'obtention d'un permis pourront être réalisés sur la foi des expertises géotechniques (avis, évaluation, rapport, recommandation, etc.) produites par le Service de la géotechnique et de la géologie du ministère des Transports (MTQ) ou réalisées par un mandataire du MTQ, puisqu'elles respectent la présente section..

7.6.3.1.2 Famille d'interventions 2

La deuxième famille d'interventions comprend les interventions suivantes : la construction d'un bâtiment accessoire sans fondations ou d'une construction accessoire à l'usage résidentiel, l'agrandissement sans ajout ou modification des fondations d'un bâtiment principal, l'agrandissement d'un bâtiment accessoire sans fondations à l'usage résidentiel, la relocalisation d'un bâtiment accessoire sans fondations. Cette famille d'interventions comprend aussi les interventions suivantes : la construction, l'agrandissement, la reconstruction ou la relocalisation d'un bâtiment agricole ou d'un ouvrage agricole, la construction d'un champ d'épuration, d'un élément épurateur, d'un champ de polissage, d'un filtre à sable, d'un puits absorbant, d'un puits d'évacuation, d'un champ d'évacuation. Cette famille d'interventions comprend également les travaux de remblai, de déblai ou d'excavation, la construction d'une piscine creusée, l'usage commercial, industriel ou public sans bâtiment non ouvert au public et à l'abattage d'arbres.

7.6.3.1.3
Famille d'interventions 3

Dans le cas des travaux de stabilisation, l'expertise géotechnique a pour but d'évaluer les effets de cette intervention sur la stabilité du site.

7.6.3.1.4
Famille d'interventions 4

Pour le lotissement, l'expertise géotechnique a pour but d'évaluer les conditions actuelles de stabilité du site. Elle doit statuer sur ces conditions et sur les mesures préventives à prendre pour maintenir la stabilité du site.

7.6.3.2
Suivi de travaux

Les travaux devront être réalisés sous la surveillance d'un ingénieur en géotechnique et un rapport devra être transmis à la Ville de Sherbrooke à la fin des travaux lorsque ces derniers sont requis pour maintenir la stabilité du talus. Cette mesure est requise afin de s'assurer que les travaux ont été exécutés selon les recommandations contenues dans le rapport d'expertise géotechnique. Ce rapport est exigé seulement lorsque l'ingénieur précise comment faire les travaux et non lorsqu'il fait état des précautions à prendre, comme ne pas remblayer, ne pas déblayer, éviter l'entreposage de neige au sommet du talus, etc.

7.6.3.3
Validité de l'expertise géotechnique

L'expertise géotechnique réalisée après l'entrée en vigueur du présent schéma eu égard aux zones exposées aux glissements de terrain est valide pour la durée du permis de construction ou du certificat d'autorisation visé par l'expertise, et ce, sans dépasser une durée maximale de cinq ans. Si elle porte sur un site localisé dans une zone exposée aux glissements de terrain qui a un cours d'eau à l'intérieur de ses limites, elle est valide pour une durée maximale de 1 an, en raison de l'évolution possible de la géométrie du talus. Une expertise géotechnique effectuée avant l'entrée en vigueur de la réglementation n'est pas valide. Elle doit être réévaluée, si possible par la même firme en géotechnique, afin de s'assurer que les conditions qui avaient cours lors de sa réalisation n'ont pas changé et que les conclusions et recommandations sont toujours pertinentes en fonction des nouveaux règlements.

7.6.3.4
Cadre normatif d'une expertise géotechnique

Le cadre normatif prescrit au tableau suivant s'applique pour la réalisation d'une expertise géotechnique.

TABLEAU 26
Cadre normatif d'une expertise géotechnique

FAMILLE	INTERVENTION	BUT	CONCLUSION	RECOMMANDATION
1	**Famille 1 :** **Bâtiment principal** (sauf bâtiment agricole) **Bâtiment accessoire** (sauf bâtiment accessoire sans fondations à l'usage résidentiel) **Agrandissement avec ajout ou modification des fondations d'un bâtiment principal** (sauf d'un bâtiment agricole) **ou d'un bâtiment accessoire** (sauf d'un bâtiment accessoire sans fondations à l'usage résidentiel) **Reconstruction d'un bâtiment principal** (sauf d'un bâtiment agricole) **ou d'un bâtiment accessoire** (sauf d'un bâtiment accessoire sans fondations à l'usage résidentiel) **Relocalisation d'un bâtiment principal** (sauf d'un bâtiment agricole) **ou d'un bâtiment accessoire** (sauf d'un bâtiment accessoire sans fondations à l'usage résidentiel)**Infrastructure** (rue, pont, mur de soutènement, aqueduc, égout, etc.), **ouvrage** (mur de soutènement, ouvrage de captage d'eau, etc.) **ou équipement fixe** (réservoir, etc.) **Réfection d'une infrastructure et raccordement d'un bâtiment existant à une infrastructure** **Réfection d'un ouvrage ou d'un équipement fixe**	Évaluer les conditions actuelles de stabilité du site. Évaluer les effets des interventions projetées sur la stabilité du site.	L'expertise doit statuer sur : - le degré de stabilité actuelle du site; - l'influence de l'intervention projetée sur la stabilité du site; - les mesures préventives à prendre pour maintenir la stabilité du site. L'expertise doit confirmer que : - l'intervention envisagée n'est pas menacée par un glissement de terrain; - l'intervention envisagée n'agira pas comme facteur déclencheur en déstabilisant le site et les terrains adjacents; - l'intervention envisagée ne constituera pas un facteur aggravant, en diminuant indûment les coefficients de sécurité qui y sont associés.	L'expertise doit faire état des recommandations suivantes : - les précautions à prendre et, le cas échéant, les travaux requis pour maintenir en tout temps la stabilité du site et la sécurité de la zone d'étude.

TABLEAU 26

Cadre normatif d'une expertise géotechnique (suite)

FAMILLE	INTERVENTION	BUT	CONCLUSION	RECOMMANDATION
2	**Famille 2 :** **Bâtiment accessoire sans fondations** (1) (garage, remise, cabanon, etc.) **ou construction accessoire à l'usage résidentiel** (piscine hors terre, etc.) **Agrandissement sans ajout ou modification des fondations d'un bâtiment principal** **Agrandissement d'un bâtiment accessoire sans fondations à l'usage résidentiel** **Relocalisation d'un bâtiment accessoire sans fondations** **Bâtiment agricole** (bâtiment principal, bâtiment secondaire, silo à grains ou à fourrage, etc.) **ou ouvrage agricole** (ouvrage d'entreposage de déjections animales, etc.) **Agrandissement d'un bâtiment agricole ou d'un ouvrage agricole** **Reconstruction d'un bâtiment agricole ou d'un ouvrage agricole** **Relocalisation d'un bâtiment agricole ou d'un ouvrage agricole** **Champ d'épuration, élément épurateur, champ de polissage, filtre à sable, puits absorbant, puits d'évacuation, champ d'évacuation** **Travaux de remblai** (permanent ou temporaire) **Travaux de déblais ou d'excavation** **Piscine creusée** **Usage commercial, industriel ou public sans bâtiment non ouvert au public** (entreposage, lieu d'élimination de neige, bassin de rétention, concentration d'eau, lieu d'enfouissement sanitaire, sortie de réseau de drainage agricole, etc.) **Abattage d'arbres** (sauf coupes d'assainissement et contrôle de la végétation)	Évaluer les effets des interventions projetées sur la stabilité du site.	L'expertise doit statuer sur : - l'influence de l'intervention projetée sur la stabilité du site L'expertise doit confirmer que : - l'intervention envisagée n'agira pas comme facteur déclencheur en déstabilisant le site et les terrains adjacents; - l'intervention envisagée et l'utilisation subséquente ne constitueront pas des facteurs aggravants, en diminuant indûment les coefficients de sécurité qui y sont associés.	L'expertise doit faire état des recommandations suivantes : - les précautions à prendre et, le cas échéant, les travaux requis pour maintenir la stabilité du site.
3	**Famille 3 :** **Travaux de stabilisation de talus**	Évaluer les effets des travaux de stabilisation sur la stabilité du site.	L'expertise doit statuer sur : - l'amélioration de la stabilité apportée par les travaux; - la méthode de stabilisation appropriée au site.	L'expertise doit faire état des recommandations suivantes : - les méthodes de travail et la période d'exécution; - les précautions à prendre pour maintenir en tout temps la stabilité du site et la sécurité de la zone d'étude après la réalisation des travaux de stabilisation.
4	Famille 4 : **Lotissement destiné à recevoir un bâtiment ou un usage sans bâtiment ouvert au public** (terrain de camping, de caravanage, etc.) **localisé dans une zone exposée aux glissements de terrain**	Évaluer les conditions actuelles de stabilité du site.	L'expertise doit statuer sur : - le degré de stabilité actuelle du site; - les mesures préventives à prendre pour maintenir la stabilité du site. L'expertise doit confirmer que : - la construction de bâtiments ou d'un terrain de camping sur le lot est sécuritaire.	L'expertise doit faire état des recommandations suivantes : - les précautions à prendre et, le cas échéant, les travaux requis pour maintenir en tout temps la stabilité du site et la sécurité de la zone d'étude.

7.7
DISPOSITIONS RELATIVES AUX INSTALLATIONS D'ÉLEVAGE

7.7.1
Dispositions générales

Dans la zone agricole décrétée, la construction, l'agrandissement, l'aménagement et l'occupation de toute unité d'élevage, de tout lieu d'entreposage d'engrais de ferme, de toute maison d'habitation et de tout immeuble protégé, de même que l'épandage des engrais de ferme, sont assujettis aux dispositions relatives aux distances séparatrices relatives aux unités d'élevage. Toutefois, un ouvrage de stockage pour rendre conforme une installation existante est permis.

Ces dispositions relatives aux distances séparatrices s'appliquent en vertu et selon les dispositions prévues à la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (L.R.Q., c. P-41.1).

Les dispositions s'intéressent aux inconvénients relatifs aux odeurs dues aux pratiques agricoles et l'ensemble des paramètres proposés ne touche pas aux aspects reliés au contrôle de la pollution. Ces dispositions n'ont pas pour effet de soustraire les producteurs et productrices agricoles à l'obligation de respecter les normes environnementales contenues dans les réglementations spécifiques du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

7.7.2
Dispositions relatives à la cohabitation des usages agricoles et non agricoles

7.7.2.1
Droit d'accroissement des activités agricoles

Les dispositions de la présente section ne s'appliquent pas si un projet d'accroissement des activités agricoles est réalisé conformément aux dispositions des articles 79.2.4 à 79.2.7 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (L.R.Q. c. P-41.1). La réalisation d'un tel projet requiert un certificat d'autorisation relatif à la cohabitation des usages agricoles et non agricoles tel que prescrit à la présente section.

7.7.2.2
Installation d'élevage à l'extérieur des périmètres d'urbanisation

Sous réserve du respect des distances séparatrices prévues à la présente section, à l'extérieur des périmètres d'urbanisation, toute norme d'un règlement d'urbanisme applicable dans cette zone et découlant de l'exercice des pouvoirs prévus aux paragraphes 3°, 4° et 5° du deuxième alinéa de l'article 113 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1) ne peut avoir pour effet d'interdire ou de restreindre l'édification, la reconstruction, l'agrandissement, la modification, le déplacement ou le changement de capacité d'une installation d'élevage.

7.7.2.3
Installation d'élevage

La réglementation d'urbanisme doit prévoir les distances suivantes entourant l'édification, la reconstruction, l'agrandissement, la modification, le déplacement ou le changement de capacité d'une installation d'élevage. Ces distances doivent tenir compte de la capacité de l'unité d'élevage et être respectées entre cette unité et un immeuble protégé, une maison d'habitation ou un périmètre d'urbanisation.

Les distances séparatrices minimales à respecter sont calculées selon la formule suivante :

B x C x D x E x F x G = distance séparatrice d'une installation d'élevage

Sept paramètres sont nécessaires pour faire le calcul de la formule :

A : le paramètre A est le nombre d'unités animales;

B : le paramètre B est la distance de base selon la valeur établie pour le paramètre A;

C : le paramètre C est la charge d'odeur selon le groupe ou la catégorie d'animaux concernés;

D : le paramètre D correspond au type de fumier;

E : le paramètre E est le type de projet, selon qu'il s'agit d'un nouveau projet ou de l'agrandissement d'une entreprise agricole existante;

F : le paramètre F est le facteur d'atténuation selon la technologie utilisée;

G : le paramètre G est le facteur d'usage selon le type d'unité de voisinage considéré.

Les valeurs des paramètres A, B, C, D, E, F et G sont établies aux tableaux suivants.

TABLEAU 27

Nombre d'unités animales (paramètre A) (1)

GROUPE OU CATÉGORIE D'ANIMAUX	NOMBRE D'ANIMAUX ÉQUIVALENT À UNE UNITÉ ANIMALE
Vaches ou taures, taureaux, chevaux	1
Veaux ou génisses de 225 à 500 kilogrammes	2
Veaux de moins de 225 kilogrammes	5
Porc d'élevage d'un poids de 20 à 100 kilogrammes chacun	5
Truies et porcelets non sevrés dans l'année	4
Porcelets d'un poids inférieur à 20 kilogrammes	25
Poules pondeuses ou coqs	125
Poulets à griller ou à rôtir	250
Poulettes en croissance	250
Dindes de plus de 13 kilogrammes	50
Dindes de 8,5 à 10 kilogrammes	75
Dindes de 5 à 8,5 kilogrammes	100
Visons femelles (on ne calcule pas les mâles et les petits)	100
Renards femelles (on ne calcule pas les mâles et les petits)	40
Brebis et agneaux de l'année	4
Chèvre et chevreaux de l'année	6
Lapins femelles (on ne calcule pas les mâles et les petits)	40
Cailles	1 500
Faisans	300

Note (1) : Aux fins de la détermination du paramètre A sont équivalents à une unité animale, les animaux figurant dans le tableau en fonction du nombre prévu. Pour toute autre espèce animale d'un poids égal ou supérieur à 500 kg ou un groupe d'animaux de cette espèce dont le poids total est de 500 kg équivaut à une unité animale. Lorsqu'un poids est indiqué, il s'agit du poids de l'animal à la fin de la période d'élevage. Pour toutes autres espèces d'animaux, un poids de 500 kg à la fin de la période d'élevage équivaut à une unité animale.

TABLEAU 28

Distance de base (paramètre B) (1)

NOMBRE TOTAL D'UNITÉS ANIMALES	DISTANCE (M)	NOMBRE TOTAL D'UNITÉS ANIMALES	DISTANCE (M)	NOMBRE TOTAL D'UNITÉS ANIMALES	DISTANCE (M)
10	178	300	517	880	725
20	221	320	528	900	730
30	251	340	538	950	743
40	275	360	548	1 000	755
50	295	380	557	1 050	767
60	312	400	566	1 100	778
70	328	420	575	1 150	789
80	342	440	583	1 200	799
90	355	460	592	1 250	810
100	367	480	600	1 300	820
110	378	500	607	1 350	829
120	388	520	615	1 400	839
130	398	540	622	1 450	848
140	407	560	629	1 500	857
150	416	580	636	1 550	866
160	425	600	643	1 600	875
170	433	620	650	1 650	883
180	441	640	656	1 700	892
190	448	660	663	1 750	900
200	456	680	669	1 800	908
210	463	700	675	1 850	916
220	469	720	681	1 900	923
230	476	740	687	1 950	931
240	482	760	693	2 000	938
250	489	780	698	2 100	953
260	495	800	704	2 200	967
270	501	820	709	2 300	980
280	506	840	715	2 400	994
290	512	860	720	2 500	1 006

Note (1) : Le tableau complet est présenté à l'annexe 3 du schéma.

TABLEAU 29

Charge d'odeur par animal (paramètre C) (1)

GROUPE OU CATÉGORIE D'ANIMAUX	PARAMÈTRE C
Bovins de boucherie :	
- Dans un bâtiment fermé	0,7
- Sur une aire d'alimentation extérieure	0,8
Bovins laitiers	0,7
Canards	0,7
Chevaux	0,7
Chèvres	0,7
Dindons :	
- Dans un bâtiment fermé	0,7
- Sur une aire d'alimentation extérieure	0,8
Lapins	0,8
Moutons	0,7
Porcs	1,0
Poules :	
- Poules pondeuses en cage	0,8
- Poules pour la reproduction	0,8
- Poules à griller/gros poulets	0,7
- Poulettes	0,7
Renards	1,1
Veaux lourds :	
- Veaux de lait	1,0
- Veaux de grain	0,8
Visons	1,1

Note (1) : Pour toute autre espèce animale, utiliser le paramètre C = 0,8

TABLEAU 30

Type de fumier (paramètre D)

MODE DE GESTION DES ENGRAIS DE FERME	PARAMÈTRE D
Gestion solide	
Bovin de boucherie et laitiers, chevaux, moutons et chèvres	0,6
Autres groupes ou catégories d'animaux	0,8
Gestion liquide	
Bovins de boucherie et laitiers	0,8
Autres groupes et catégories d'animaux	1,0

TABLEAU 31

Type de projet (paramètre E)

AUGMENTATION (1) JUSQU'À... (U.A.)	PARAMÈTRE E	AUGMENTATION (1) JUSQU'À... (U.A.)	PARAMÈTRE E
10 ou moins	0,50	181-185	0,76
11-20	0,51	186-190	0,77
21-30	0,52	191-195	0,78
31-40	0,53	196-200	0,79
41-50	0,54	201-205	0,80
51-60	0,55	206-210	0,81
61-70	0,56	211-215	0,82
71-80	0,57	216-220	0,83
81-90	0,58	221-225	0,84
91-100	0,59	226 et plus ou nouveau projet	1,0
101-105	0,60		
106-110	0,61		
111-115	0,62		
116-120	0,63		
121-125	0,64		
126-130	0,65		
131-135	0,66		
139-140	0,67		
141-145	0,68		
146-150	0,69		
151-155	0,70		
156-160	0,71		
161-165	0,72		
166-170	0,73		
171-175	0,74		
176-180	0,75		

Note (1) : À considérer selon le nombre total d'animaux auquel on veut porter le troupeau, qu'il y ait ou non agrandissement ou construction de bâtiment.

Le paramètre F est calculé selon la formule F = F1 x F2 x F3

TABLEAU 32

Facteur d'atténuation (paramètre F)

TECHNOLOGIE	PARAMÈTRE F
Toiture sur lieu d'entreposage	F_1
- Absente	1,0
- Rigide permanente	0,7
- Temporaire (couche de tourbe, couche de plastique)	0,9
Ventilation	F_2
- Naturelle et forcée avec multiples sorties d'air	1,0
- Forcée avec sorties d'air regroupées et sorties d'air au dessus du toit	0,9
- Forcée avec sorties d'air regroupées et traitement de l'air avec laveurs d'air ou filtres biologiques	0,8
Nouvelle technologie	F_3 (1)
- Une nouvelle technologie peut être utilisée pour réduire les distances lorsque son efficacité est éprouvée	Facteur à déterminer lors de l'accréditation

Note (1) : En l'absence d'autres technologies, la valeur F_3 est fixée à 1.

TABLEAU 33

Facteur d'usage (paramètre G) (1)

TYPE D'UNITÉ DE VOISINAGE	PARAMÈTRE G
Maison d'habitation	0,5
Immeuble protégé	1,0
Périmètre d'urbanisation	1,5

Note (1) : Une distance minimale de 6 mètres doit être maintenue entre une installation d'élevage et une ligne de lot délimitant une autre propriété.

7.7.2.4 Distances séparatrices relatives à un lieu d'entreposage des engrais de ferme situé à plus de 150 mètres d'une installation d'élevage

Lorsque des engrais de ferme sont entreposés à l'extérieur de l'installation d'élevage, des distances séparatrices doivent être respectées. Ces distances sont établies en considérant qu'une unité animale nécessite une capacité d'entreposage de 20 mètres cubes. Une fois établie cette équivalence, la distance correspondante à être appliquée se calcule en multipliant entre eux les paramètres B, C, D, E, F et G.

7.7.2.5 Distances séparatrices relatives à l'épandage des engrais de ferme

Les distances séparatrices relatives à l'épandage des engrais de ferme doivent respecter les dispositions prévues dans le tableau suivant :

TABLEAU 34

Distances séparatrices relatives à l'épandage des engrais de ferme

			DISTANCE REQUISE DE TOUTE MAISON D'HABITATION, D'UN PÉRIMÈTRE D'URBANISATION OU D'UN IMMEUBLE PROTÉGÉ EN mètre(1)	
Type	**Mode d'épandage**		**Du 15 juin au 15 août**	**Autre temps**
Lisier	Aéroaspersion (citerne)	Lisier laissé en surface plus de 24 heures	75	25
		Lisier incorporé en moins de 24 heures	25	X (2)
	Aspersion	Par rampe	25	X
		Par pendillard	X	X
	Incorporation simultanée		X	X
Fumier	Frais, laissé en surface plus de 24 heures		75	X
	Frais, incorporé en moins de 24 heures		X	X
	Compost		X	X

Note (1) : Aucune distance séparatrice n'est requise pour les zones inhabitées d'un périmètre urbain.

Note (2) : Épandage permis jusqu'aux limites du champ.

7.7.2.6 Droits acquis

Un établissement agricole dérogatoire ayant abandonné, cessé ou interrompu ses opérations pour une période de douze mois, perd ses droits acquis.

De plus, le remplacement ou la modification d'une installation d'élevage dérogatoire est autorisé aux conditions suivantes :

1) l'établissement doit maintenir le même nombre d'unités animales;

2) l'établissement doit reconduire une même gestion des effluents d'élevage ou une gestion plus favorable en regard des inconvénients associés aux odeurs.

Malgré le premier paragraphe, la reconstruction d'un établissement d'élevage dérogatoire à la suite d'un sinistre est autorisée, pourvu que la reconstruction soit débutée dans un délai maximal de trente-six mois.

7.7.2.7
Le certificat d'autorisation

7.7.2.7.1
Obligation d'obtenir un certificat d'autorisation

Nul ne peut procéder à l'édification, la reconstruction, l'agrandissement, la modification, le déplacement ou le changement de la capacité d'une installation d'élevage sans obtenir un certificat d'autorisation relatif à la cohabitation des usages agricoles et non agricoles émis conformément aux dispositions du *Règlement sur les permis et certificats* de la Ville de Sherbrooke. Lorsqu'il y a une demande de permis de construction, ce certificat n'est pas nécessaire.

7.7.3
Distances relatives aux élevages porcins

7.7.3.1
Territoire visé

Les dispositions prescrites à la présente section s'appliquent à l'intérieur de la zone agricole permanente établie en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (L.R.Q., c. p-41.1), identifée au plan 1 - Territoire de la ville de Sherbrooke.

7.7.3.2
Interdiction à l'intérieur des périmètres d'urbanisation

L'implantation d'une nouvelle installation d'élevage porcin est prohibée à l'intérieur des périmètres d'urbanisation.

7.7.3.3
Zones de protection autour des périmètres d'urbanisation

L'implantation d'une nouvelle installation d'élevage porcin ou l'agrandissement d'une installation d'élevage porcin existante est prohibé dans un rayon approximatif de 1 kilomètre autour des périmètres d'urbanisation.

Ces zones d'interdiction aux installations d'élevage porcin sont délimitées sur le plan 19 – Élevage porcin.

7.7.3.4
Zones de protection autour des aires d'affectation Grand parc et espace public

L'implantation d'une nouvelle installation d'élevage porcin ou l'agrandissement d'une installation d'élevage porcin existante est prohibé dans un rayon approximatif de 1 kilomètre autour des aires d'affectation Grands parcs et espaces publics.

Ces zones d'interdiction aux installations d'élevage porcin sont délimitées sur le plan 19 – Élevage porcin.

7.7.3.5
Zones d'interdiction dans les noyaux résidentiels situés en zone agricole permanente

L'implantation d'une nouvelle installation d'élevage porcin ou l'agrandissement d'une installation d'élevage porcin existante est prohibé à l'intérieur des noyaux résidentiels situés en zone agricole permanente identifiés sur le plan 19 – Élevage porcin.

Ces zones d'interdiction aux installations d'élevage porcin sont délimitées sur le plan 19 – Élevage porcin.

7.7.3.6
Zones de protection autour des noyaux résidentiels situés à l'extérieur de la zone agricole permanente

L'implantation d'une nouvelle installation d'élevage porcin ou l'agrandissement d'une installation d'élevage porcin existante est prohibé dans un rayon approximatif de 1 kilomètre autour des noyaux résidentiels, à l'extérieur de la zone agricole permanente, identifiés sur le plan 19 – Élevage porcin.

Ces zones d'interdiction aux installations d'élevage porcin sont délimitées sur le plan 19 – Élevage porcin.

7.7.3.7
Zones de protection autour des noyaux résidentiels situés en zone agricole permanente

L'implantation d'une nouvelle installation d'élevage porcin ou l'agrandissement d'une installation d'élevage porcin existante est prohibé dans un rayon approximatif de 1 kilomètre autour des noyaux résidentiels situés en zone agricole permanente, identifiés sur le plan 19 – Élevage porcin.

Ces zones d'interdiction aux installations d'élevage porcin sont délimitées sur le plan 19 – Élevage porcin.

7.7.3.8
Zones d'interdiction sur les terrains inclus dans la zone agricole permanente

L'implantation d'une nouvelle installation d'élevage porcin ou l'agrandissement d'une installation d'élevage porcin existante est prohibé sur les terrains inclus en zone agricole permanente, entourés de zone non agricole identifiés sur le plan 19 – Élevage porcin.

Ces zones d'interdiction aux installations d'élevage porcin sont délimitées sur le plan 19 – Élevage porcin.

7.7.3.9
Surface de production maximale

La surface de production de tout bâtiment utilisé à des fins d'élevage porcin ne doit pas excéder 3 000 mètres carrés. Dans le cas où une unité d'élevage porcin compte plus d'un bâtiment, le cumul des superficies des bâtiments d'élevage porcin ne doit pas excéder 3 000 mètres carrés.

7.7.3.10
Distance entre les unités d'élevage porcin

Toute nouvelle unité d'élevage porcin doit être située à une distance d'au moins 1 kilomètre du périmètre d'une autre unité d'élevage porcin. Cette distance doit s'appliquer aussi pour une unité d'élevage porcin implantée dans une MRC contiguë à la limite du territoire de la ville de Sherbrooke.

7.7.3.11
Marge minimale à respecter

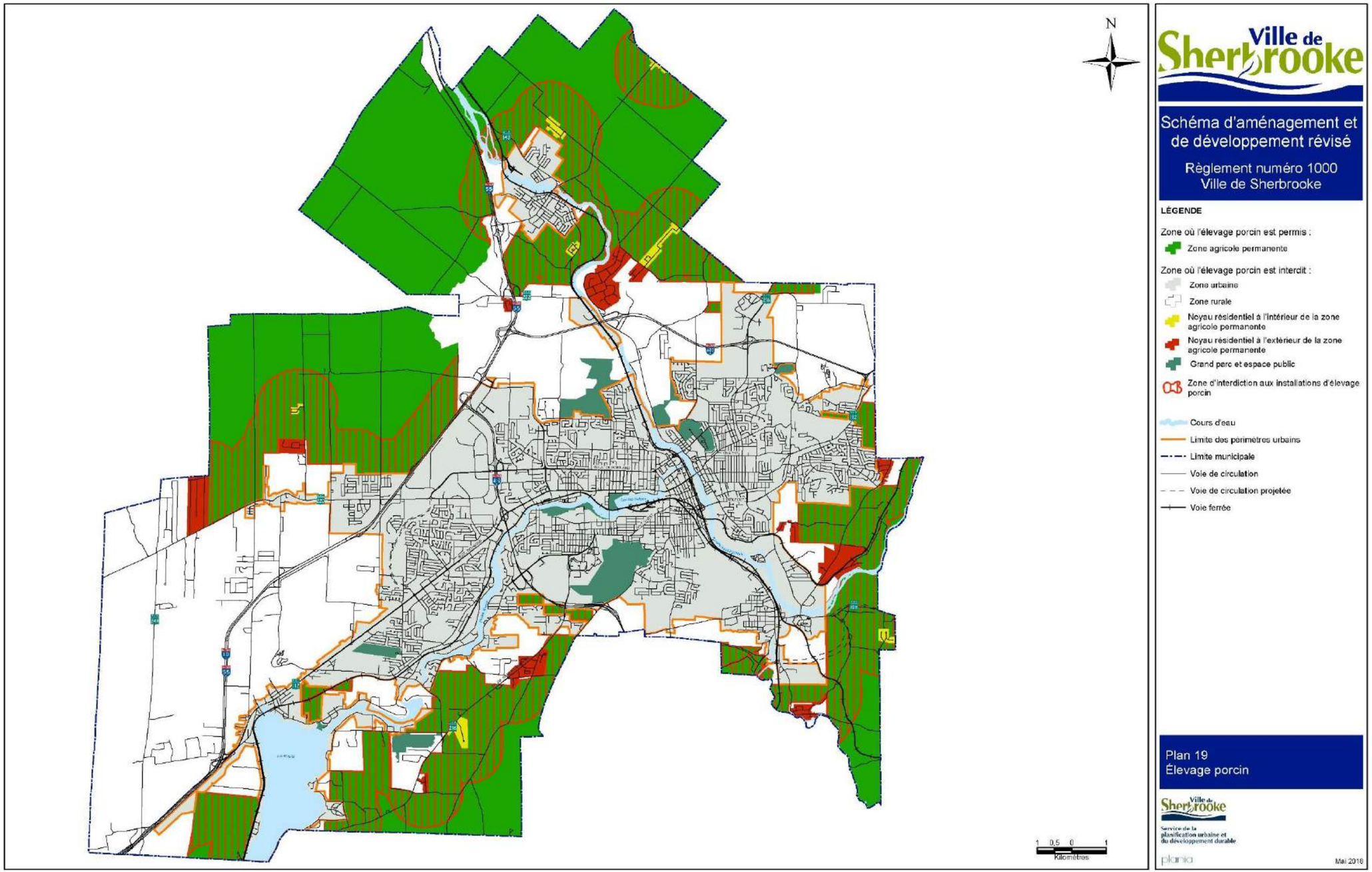
La construction d'une nouvelle installation d'élevage porcin ou l'agrandissement d'une installation d'élevage existant doit respecter les normes minimales suivantes :

1) la marge de recul avant : 60 mètres;

2) les marges latérales : 30 mètres;

3) la marge arrière : 30 mètres.

PLAN 19
Élevage porcin



Ville de Sherbrooke

Schéma d'aménagement et de développement révisé

Règlement numéro 1000
Ville de Sherbrooke

LÉGENDE

Zone où l'élevage porcin est permis :
- Zone agricole permanente

Zone où l'élevage porcin est interdit :
- Zone urbaine
- Zone rurale
- Noyau résidentiel à l'intérieur de la zone agricole permanente
- Noyau résidentiel à l'extérieur de la zone agricole permanente
- Grand parc et espace public
- Zone d'interdiction aux installations d'élevage porcin

- Cours d'eau
- Limite des périmètres urbains
- Limite municipale
- Voie de circulation
- Voie de circulation projetée
- Voie ferrée

Plan 19
Élevage porcin

Ville de Sherbrooke
Service de la planification urbaine et du développement durable

plania

Mai 2018

(modifié par l'art. 2 de 1000-3-1 / modifié par l'art. 5 de 1000-8)

7.8
LES DISPOSITIONS RELATIVES AUX ÉLÉMENTS DE CONTRAINTES ANTHROPIQUES

Toutes les normes particulières suivantes devront être intégrées à la réglementation d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke.

7.8.1
Dispositions applicables aux lieux de transfert, de recyclage, de traitement et d'élimination de déchets dangereux

Sur les anciens sites de transfert, de recyclcage, de traitement et d'élimination des déchets dangereux, aucune nouvelle construction n'est permise, à moins qu'une étude atteste que la sécurité publique des lieux est respectée.

7.8.2
Dispositions applicables aux stations d'épuration des eaux usées

Les usages résidentiels, commerciaux, institutionnels et récréatifs ainsi que les opérations cadastrales effectuées dans le cadre d'un projet relatif à de tels usages sont prohibés ou régis à moins de 150 mètres du périmètre d'une usine ou d'un étang d'épuration des eaux usées.

7.8.3
Dispositions applicables aux sites de gestion des matières résiduelles

A partir de la limite du terrain ou de la partie du terrain faisant l'objet d'un permis d'opération pour un lieu d'enfouissement de matières résiduelles, les distances suivantes s'appliquent pour :

1) toute nouvelle construction résidentielle : 200 mètres;

2) toute nouvelle construction d'hébergement : 200 mètres;

3) tout terrain de camping : 200 mètres;

4) toute base de plein-air : 200 mètres;

5) l'aménagement d'un étang : 150 mètres;

6) tout puits d'eau de consommation : 300 mètres.

De plus, une distance minimale de 1 000 mètres doit être maintenue entre un lieu d'enfouissement de matières résiduelles et une installation de captage d'eau de surface ou souterraine servant, soit à la production d'eau embouteillée, soit à l'alimentation d'un aqueduc, autorisée en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement.

7.8.4
Dispositions applicables aux sites de dépôt à neige

Les règlements d'urbanisme devront régir l'implantation des sites de dépôt à neige en tenant compte des nuisances sonores et esthétiques pouvant être associées à un tel usage.

7.8.5
Dispositions applicables à une cour de triage

Afin de prévenir les incidences négatives relatives au bruit et inhérentes aux activités réalisées dans une cour de triage, des mesures d'atténuation du bruit et des aménagements adéquats en lien avec les usages devront être prévus à la réglementation d'urbanisme pour l'implantation de nouvelles aires résidentielles, d'usages institutionnels et récréatifs.

7.8.6
Dispositions applicables aux cimetières d'automobiles

Toute nouvelle construction ou agrandissement d'un cimetière d'automobiles doit respecter les conditions suivantes :

1) installer un écran opaque autour de l'aire d'exploitation sur laquelle se trouve le cimetière d'automobiles, lorsque celui-ci est adjacent à un usage qui ne comporte pas de contraintes environnementales, soit des usages résidentiels, commerciaux, industriels légers et agricoles. Dans le cas où le cimetière d'automobiles est adjacent à un terrain vacant, la présente disposition ne s'applique pas;

2) les règles de distance suivantes doivent être respectées autour de l'aire d'exploitation :

   a) pour toute nouvelle résidence ou établissement commercial : 100 mètres;

   b) tout puits d'eau de consommation : 100 mètres;

   c) toute nouvelle rue : 35 mètres.

7.8.7
Dispositions applicables aux pistes de course motorisée

Une piste de course motorisée doit être localisée à une distance minimale de 1000 mètres des périmètres d'urbanisation. La réglementation d'urbanisme devra prévoir des dispositions relatives à la mise en place d'un écran opaque autour du site servant à cette activité.

7.8.8
Dispositions applicables aux terrains contaminés

Aucun permis de lotissement ni de construction ne pourra être délivré pour un terrain colligé sur la liste des terrains contaminés, constituée par la Ville à partir du *Répertoire des terrains contaminés* du MDDEFP, sans qu'une attestation d'un membre d'un ordre professionnel établisse que le projet est conforme aux exigences de la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés* quant aux usages projetés.

7.8.9
Dispositions applicables aux anciens dépotoirs, aux lieux d'enfouissement sanitaire (LES) et aux sites de dépôt de matériaux secs (DMS)

Les normes minimales suivantes devront s'appliquer sur les sites d'anciens dépotoirs, de LES et de DMS :

1) aucun bâtiment n'est autorisé, à l'exception de bâtiments accessoires;

2) tout puits d'eau de consommation devra être localisé à une distance minimale de 300 mètres de la limite du dépotoir désaffecté. Il en est de même pour l'aménagement d'étangs dont la distance minimale est de 150 mètres. Toutefois, ces mesures pourront être retirées, lorsque les résultats d'une étude de caractérisation du sol d'un dépotoir le justifieront;

3) en l'absence de délimitation du dépotoir désaffecté, les mesures précédentes s'appliquent sur et à partir des limites du terrain où il se situe.

Nonobstant ce qui précède, ces mesures pourront être levées avec une permission écrite du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs du Québec avec ou sans restrictions.

7.8.10
Dispositions applicables aux carrières et sablières

L'implantation de toute nouvelle résidence ou établissement d'hébergement doit se faire à une distance minimale des limites d'exploitation de 600 mètres d'une carrière et à 150 mètres d'une sablière. Il en est de même pour toute nouvelle rue qui devra être localisée à 70 mètres d'une carrière et à 35 mètres d'une sablière. Ces distances sont mesurées à partir de la limite du site exploité à cette fin si aucun permis d'exploitation n'existe ou à partir de la limite du terrain pouvant être exploité avec un permis d'exploitation émis par le ministère du développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs du Québec.

7.8.10.1
Dispositions applicables à l'implantation de certains usages à proximité des sites miniers

La distance à respecter pour l'implantation d'une nouvelle résidence, d'un nouvel établissement d'hébergement ou d'une nouvelle rue, à proximité d'un site minier autre qu'une carrière ou une sablière, devra être établie sur la base d'une analyse professionnelle permettant d'assurer le respect des normes généralement reconnues au Québec sur la santé humaine eu égard notamment au bruit, à la poussière et aux vibrations.

(ajouté par l'art. 5 de 1000-16)

7.8.11
Dispositions applicables aux mines désaffectées

Les dispositions suivantes s'appliquent uniquement à la mine d'Ascot correspondant à la mine désaffectée numéro 1 au Plan 14 – Contraintes anthropiques.

Toute nouvelle construction, changement d'usage ou de destination d'un immeuble ou construction d'un autre ouvrage sur les terrains qui ont été affectés par les épanchements de résidus miniers en périphérie de la mine désaffectée devront respecter les exigences de la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés* à l'effet de réaliser la caractérisation du terrain.

Aucun permis de lotissement ni de construction ne pourra être délivré sans qu'une attestation d'un membre d'un ordre professionnel établisse que le projet est conforme aux exigences de la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés* quant aux usages projetés.

7.8.12
Dispositions applicables aux postes de transformation électrique

La construction de nouvelles résidences est prohibée dans une bande de 50 mètres mesurée à partir de la clôture de protection des postes de transformation électrique 120 kv et plus. Nonobstant ce qui précède, une bande de 250 mètres devra s'appliquer pour le poste de Sherbrooke localisé sur le chemin Dion.

7.8.13
Dispositions applicables aux secteurs de niveau sonore élevé

À l'intérieur des isophones de 55 dBA Leq (24 h) identifiés au Plan 14 – Contraintes anthropiques, l'implantation d'un bâtiment principal à vocation résidentielle, les usages institutionnels et récréatifs ainsi que les opérations cadastrales effectuées dans le cadre d'un projet relatif à ces usages sont interdits. Ces usages et opérations cadastrales pourront toutefois être permis lorsque :

- ces usages et opérations s'intègrent à l'intérieur d'une trame urbaine existante ou d'un cadre bâti existant dont les caractéristiques rendent la Politique sur le bruit routier du ministère des Transports du Québec inapplicable. Ne s'applique pas aux zones prioritaires de développement, aux zones d'expansion urbaine et aux zones d'expansion urbaine à long terme identifiées au plan 5 – Périmètres d'urbanisation et zones de développement résidentiel ou;

- des mesures d'atténuation au niveau des constructions et des aménagements sont prévues et validées par une étude acoustique et permettront au bruit ambiant extérieur de ne pas excéder 55 dBA Leq (24 h). Il est recommandé de référer au guide élaboré par le gouvernement du Québec en matière de nuisances sonores.

La réglementation d'urbanisme précisera les usages sensibles qui seront explicitement interdits à l'intérieur des isophones de 55 dBA Leq (24 h) montrés au plan des contraintes anthropiques.

Un plan-projet de lotissement, une demande de permis de construction ou une demande de certificat d'autorisation pour exercer un des usages visés au premier alinéa doit être accompagné d'une étude acoustique afin de déterminer les niveaux sonores ambiants sur le terrain ou les terrains concernés. Elle pourra déterminer les mesures d'atténuation requises pour que les constructions et les usages ne soient pas exposés à un niveau de bruit supérieur à 55 dBA Leq (24 h).

7.8.14
Dispositions applicables au prélèvement d'eau souterraine

Afin d'assurer la qualité de l'eau, des dispositions sont prescrites au Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection (RLRQ, chapitre Q-2, r. 35.2); l'application de ce Règlement n'est pas de juridiction municipale.

(modifié par l'art. 22 de 1000-3-1)

7.8.15
Dispositions applicables aux papetières

Deux contraintes anthropiques résultant de l'activité d'une papetière et pouvant être régies par des dispositions réglementaires ont été identifiées : le bruit et la gestion des matières dangereuses.

<u>Bruit</u>

Il est interdit d'aménager toute nouvelle papetière et tout agrandissement d'une papetière existante à moins de 300 m des limites d'un usage sensible. Cette interdiction ne s'applique pas s'il est démontré, par une étude acoustique, que le niveau d'exposition au bruit établi sur une heure à la limite de l'usage sensible le plus proche ne dépasse pas 45 dBa entre 7 h et 19 h (période de jour) et 40 dBa entre 19 h et 7 h (période de nuit). Ce niveau d'exposition est constitué de la moyenne d'exposition cumulée de tous les événements sonores survenus au cours de la période donnée. À la limite de l'usage le plus proche, le niveau d'exposition au bruit peut dépasser les seuils prescrits si l'étude acoustique démontre que le bruit résiduel, à savoir le bruit qui perdure à un endroit en excluant la nouvelle activité, est supérieur à 45 dBa de jour et à 40 dBa de nuit. Le seuil maximal prescrit devient alors celui du bruit résiduel.

À l'inverse, il est interdit d'aménager tout nouvel usage sensible à moins de 300 m des limites de la nouvelle papetière ou de son agrandissement à moins qu'il puisse être démontré, par une étude acoustique, que le niveau d'exposition au bruit établi sur une heure aux limites de ce nouvel usage ne dépasse pas 45 dBa de jour et 40 dBa de nuit. Le niveau d'exposition au bruit peut y dépasser les seuils prévus si l'étude acoustique démontre que le bruit résiduel, à savoir le bruit qui perdure à un endroit en excluant la nouvelle activité, est supérieur à 45 dBa de jour et à 40 dBa de nuit. Le seuil maximal prescrit devient alors celui du bruit résiduel. De plus, cette interdiction est levée si des mesures d'atténuation au niveau des constructions et des aménagements sont prévues de manière à ramener le niveau d'exposition au bruit à ou en dessous des seuils prescrits. Ces mesures d'atténuation doivent être validées par l'étude acoustique.

Afin d'aider au respect des seuils prescrits, une bande tampon de 30 m constituée d'une plantation d'arbres à grand déploiement dont une partie correspond à des conifères doit être plantée autour de toute nouvelle papetière et de tout agrandissement d'une papetière existante.

Pour les fins du présent article, les limites d'une nouvelle papetière ou d'un nouvel usage sensible sont déterminées par les limites de leur propriété respective. Les limites de l'agrandissement d'une papetière sont déterminées, quant à elles, par ses nouvelles activités.

Une étude acoustique requise par le présent article doit être réalisée par un professionnel en la matière.

Matières dangereuses

Lors de l'aménagement de toute nouvelle papetière ou de son agrandissement, tout entreposage de matières dangereuses doit être fait à l'intérieur d'un bâtiment fermé. Ce bâtiment doit être à au moins 65 m de tout usage sensible.

(Ajouté par l'art. 4 de 1000-29)

7.9
DISPOSITIONS APPLICABLES AUX SITES ET TERRITOIRES D'INTÉRÊT

7.9.1
Dispositions applicables aux sites et territoires d'intérêt historique et patrimonial ainsi qu'aux sites archéologiques

Dans le but d'assurer une protection et une mise en valeur du patrimoine architectural et historique de la ville, la réglementation d'urbanisme devra inclure, pour ces sites et territoires, des dispositions réglementaires précisant les objectifs et les critères applicables aux nouvelles constructions, aux agrandissements, aux rénovations et aux opérations cadastrales.

Par le biais d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), les dispositions applicables devront répondre minimalement aux critères et objectifs suivants :

1) restreindre la démolition des bâtiments qui présentent un intérêt;

2) assurer l'intégration harmonieuse des constructions neuves, des agrandissements et des rénovations sur les bâtiments existants en prévoyant minimalement des normes relatives à :

    a) la superficie d'occupation au sol;

b) la dimension et composition des façades;

c) la hauteur des bâtiments et la pente des toits;

d) la localisation des bâtiments accessoires;

e) le stationnement;

f) la proportion des agrandissements;

g) les matériaux de revêtement extérieurs;

3) assurer la conservation du cachet patrimonial en prévoyant minimalement des normes relatives à l'affichage, la coupe des arbres et l'aménagement des terrains;

4) contrôler les usages à proximité en cernant les usages prohibés ou incompatibles.

La Ville devra informer le ministère de la Culture et des Communications avant d'entreprendre ou d'émettre un permis pour tout travaux de construction ou d'excavation sur les sites d'intérêt archéologique inventoriés.

7.9.2 Dispositions applicables à la protection des habitats fauniques, des écosystèmes forestiers exceptionnels et des aires d'intérêt écologiques protégées

Dans les habitats fauniques, les écosystèmes forestiers exceptionnels et les aires d'intérêt écologique protégées, toute construction, ouvrage et travaux sont prohibés, à l'exception des travaux de mise en valeur suivants :

1) la construction ou la reconstruction d'un ponceau ayant une ouverture maximale de 3,6 mètres calculée dans le plus grand axe du ponceau. Dans le cas de ponceaux installés côte à côte, l'ouverture totale est égale à la somme des ouvertures de chaque ponceau;

2) l'aménagement sur pilotis d'un lieu d'observation public de la nature;

3) l'aménagement de sentiers d'interprétation.

7.9.2.1 Habitat potentiel de la salamandre de ruisseaux

Le long des cours d'eau identifié comme étant l'habitat potentiel de la salamandre de ruisseaux dans la réglementation d'urbanisme, la rive est élargie à 25 mètres, et ce, sans considérer la pente ou la présence d'un talus.

Lorsqu'un inventaire de l'habitat potentiel réalisé par un professionnel possédant l'expertise nécessaire à la réalisation d'un tel inventaire confirme l'absence d'habitat de la salamandre de ruisseaux, la rive peut être réduite.

(Ajouté par l'art. 29 de 1000-22-2)

7.9.3 Dispositions applicables aux milieux naturels d'intérêt sélectionnés

Dans le but favoriser la conservation des milieux naturels d'intérêt sélectionnés, la réglementation d'urbanisme devra intégrer un encadrement comprenant, entre autres, les objets suivants :

1) des dispositions adaptées aux choix de conservation (conservation, conservation partielle) et aux options de conservation (protection, utilisation durable) attribués à chacun des milieux naturels d'intérêt;

2) dans le cas des milieux boisés d'intérêt sélectionnés, un encadrement permettant de maintenir les composantes naturelles d'intérêt (écosystèmes et habitats particuliers, etc.) associées aux choix de conservation;

3) un encadrement de l'utilisation durable permettant de concilier exploitation de la ressource et conservation des milieux naturels aux conditions suivantes :

a) ne cause pas ou peu de préjudices au milieu naturel ou à ses fonctions écologiques, ni d'atteinte importante à la biodiversité;

b) les prélèvements n'excèdent pas la capacité de renouvellement de la ressource biologique;

c) des mesures d'évitement ou de mitigation permettent de conserver les composantes écologiques sensibles.

4) lorsque pertinent, des règlements à caractère discrétionnaire s'appuyant minimalement sur les choix de conservation et les composantes naturelles d'intérêt afin de concilier les usages du territoire et la conservation des milieux naturels d'intérêt.

Toutefois, à l'intérieur des limites d'un plan-projet de lotissement, un minimum de 20 % de la superficie des milieux boisés d'intérêt située sur les terrains visés par un projet devra être conservé à l'état naturel. Des mesures devront être mises en place dans la réglementation d'urbanisme afin d'atteindre une canopée minimale à maturité représentant 30 % de la superficie des terrains visés par des constructions résidentielles.

De plus, un encadrement temporaire visant la conservation des milieux naturels d'intérêt présents dans un boisé privé de plus de 200 hectares situé (boisé Ascot-Lennox) en milieu urbain est nécessaire afin d'assurer le maintien de sa principale composante d'intérêt, soit sa superficie importante.

(Ajouté par l'art. 29 de 1000-22-2)

7.9.3.1 Dispositions applicables dans un vieux peuplement et dans un type écologique rare

Les vieux peuplements et les types écologiques rares sont identifiés sur le plan 11 – Milieux naturels d'intérêt sélectionnés.

Malgré la délimitation d'un vieux peuplement et d'un type écologique rare sur le plan 11 – Milieux naturels d'intérêt sélectionnés, la délimitation précise de ceux-ci pourra être revue dans la réglementation d'urbanisme, notamment par le dépôt d'une étude de caractérisation réalisée par un professionnel possédant l'expertise nécessaire à la réalisation d'une telle étude.

À l'intérieur d'un vieux peuplement et d'un type écologique rare, la réglementation d'urbanisme devra prévoir les superficies minimales de conservation suivantes lors de la réalisation d'ouvrages :

1) Sur les terrains d'une superficie de moins de 2 000 mètres carrés, un minimum de 50 % de la portion de terrain comprise à l'intérieur d'un vieux peuplement et d'un type écologique rare doit être conservé à l'état naturel;

2) Sur les terrains d'une superficie entre 2 000 et 4 000 mètres carrés, un minimum de 60 % de la portion de terrain comprise à l'intérieur d'un vieux peuplement et d'un type écologique rare doit être conservé à l'état naturel;

3) Sur les terrains d'une superficie de plus de 4 000 mètres carrés, un minimum de 70 % de la portion de terrain comprise à l'intérieur d'un vieux peuplement et d'un type écologique rare doit être conservé à l'état naturel;

4) Sur les terrains d'une superficie de plus de 10 000 mètres carrés, un minimum de 80 % de la portion de terrain comprise à l'intérieur d'un vieux peuplement et d'un type écologique rare doit être conservé à l'état naturel.

Dans tous ces cas, une superficie minimale de 500 mètres carrés doit être respectée pour la construction d'un nouveau bâtiment principal ou agricole. Il est donc permis de réduire la superficie minimale de conservation prévue au présent article jusqu'à ce que cette exigence soit respectée.

À l'intérieur des superficies boisées à conserver, l'abattage d'arbres pour la réalisation des constructions, ouvrages, activités ou travaux suivants sont autorisées :

1) L'abattage d'arbres nécessaire à la réalisation de travaux d'entretien, de réfection, de réparation et de démolition d'un ouvrage ou d'une construction existante;

2) La reconstruction, après démolition volontaire ou non, d'une construction ou d'un ouvrage existant dans la mesure où cet ouvrage ou construction n'empiète pas davantage dans un vieux peuplement ou type écologique rare, à moins que cet empiètement soit autorisé en vertu de la présente section;

3) La construction, la modification et le déplacement d'une installation sanitaire ou d'un ouvrage de captage des eaux souterraines lorsque les travaux ne peuvent être réalisés ailleurs sur le terrain sans abattre d'arbres dans un vieux peuplement ou un type écologique rare;

4) Les entrées charretières, les accès véhiculaires et les allées de circulation permettant de rejoindre une portion de terrain située à l'extérieur d'un vieux peuplement et d'un type écologique rare;

5) La coupe d'arbres répondant à une des situations suivantes :

   a) L'arbre est malade, mort ou dangereux pour la sécurité des personnes;

   b) L'arbre est un frêne affecté par l'agrile du frêne ou est situé dans un foyer d'infestation;

   c) L'arbre cause ou menace de causer des dommages à la propriété publique ou privée.

6) Les travaux de nettoyage, d'entretien et d'aménagement de cours d'eau effectués par la Ville conformément aux pouvoirs et devoirs qui lui sont conférés par les articles 103 et suivant la Loi sur les compétences municipales (RLRQ, chapitre C-47.1);

7) Les travaux relatifs au contrôle d'espèces envahissantes;

8) Les travaux nécessaires à la mise en œuvre d'un plan de restauration ou de création d'un milieu humide ou d'un milieu hydrique et de sa rive pour lesquels une autorisation ministérielle en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, chapitre Q-2) a été délivrée, lorsque requise;

9) Les interventions réalisées à des fins d'aménagement et de gestion de la faune;

10) La construction d'une clôture;

11) L'aménagement de sentiers multifonctionnels d'une largeur maximale de 6 mètres, incluant le déboisement;

12) L'implantation d'équipements acéricoles et de stations de pompage;

13) Les activités d'aménagement forestier réalisées conformément au présent chapitre;

14) Les travaux de réhabilitation des terrains contaminés ainsi que les études de caractérisation reliées conformément à la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, chapitre Q-2);

15) La réalisation d'ouvrages de stabilisation de rives;

16) Ceux visant à assurer la sécurité publique ou la protection du public entrepris par la Ville de Sherbrooke, un gouvernement, un ministère ou un mandataire de l'État;

17) Ceux nécessaires à la réalisation de travaux prévus par un plan-projet de lotissement, d'un projet intégré ou d'un projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) pour lesquels une résolution du conseil municipal approuvant le plan-projet de lotissement, le projet intégré ou le PPCMOI a été adoptée avant le 6 juin 2023 ainsi que les travaux en lien avec ces projets qui sont réalisés par la Ville ou sur un terrain appartenant à la Ville~~;~~

18) Ceux nécessaires à la réalisation d'un projet qui a obtenu une résolution du conseil municipal avant le 6 juin 2023 visant à entreprendre la procédure d'amendement au Règlement de zonage et de lotissement et qui nécessitera une approbation en tant que plan-projet de lotissement ou projet intégré.

(Ajouté par l'art. 29 de 1000-22-2)

7.9.3.2 Dispositions applicables lors de projets majeurs de déboisement

Les projets majeurs de déboisement sont autorisés à la réglementation d'urbanisme, aux conditions suivantes :

1) Tout projet majeur de déboisement doit recevoir l'approbation du conseil municipal;

2) Lors d'un projet majeur de déboisement, une canopée minimale à maturité de 30% doit être préservée. La canopée à maturité correspond à l'espace occupé par les feuilles et les branches d'un arbre à maturité, c'est-à-dire un arbre dont le développement est suffisamment avancé pour lui permettre de produire des semences et qui est en voie d'atteindre sa hauteur maximale. En tout temps, les arbres prévus pour le maintien de cette canopée à maturité doivent être conservés et remplacés en cas de décès;

3) Un minimum de 20% de la superficie des milieux boisés d'intérêt située sur le terrain visé doit être préservé à l'état naturel. À l'intérieur de cette superficie devant être préservée, les coupes d'arbres prévues à l'article 7.9.3.1 du présent chapitre peuvent être autorisées.

Dans le but d'assurer une protection et une mise en valeur des milieux boisés d'intérêt, la réglementation d'urbanisme devra inclure, pour les milieux boisés d'intérêt identifiés sur le plan 11 – Milieux naturels d'intérêt sélectionnés, des objectifs et les critères applicables à tout ouvrages, constructions, travaux ou activités impliquant un projet majeur de déboisement.

Par le biais d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), les dispositions applicables devront répondre minimalement aux objectifs suivants :

1) Contribuer à l'atteinte des objectifs de conservation des milieux boisés d'intérêt;

2) Maintenir et augmenter la canopée à maturité pour renforcer la résilience climatique des communautés;

3) Préserver un réseau écologique interconnecté dans le but de renforcir la résilience des écosystèmes naturels;

4) Assurer la conservation et la mise en valeur de la biodiversité.

(Ajouté par l'art. 29 de 1000-22-2)

7.10
DISPOSITIONS APPLICABLES AUX MILIEUX HUMIDES D'INTÉRÊT SÉLECTIONNÉS ET AIRES D'INFLUENCE

(Modifié par l'art. 30 de 1000-22-2)

7.10.1
Dispositions générales relatives aux milieux humides d'intérêt sélectionnés et aires d'influence

Les milieux humides d'intérêt sélectionnés et leurs aires d'influence sont identifiés sur le plan 11 – Milieux naturels d'intérêt sélectionnés.

Dans un milieu humide d'intérêt sélectionné ainsi que dans son aire d'influence, les constructions, les ouvrages, les travaux ou les activités sont interdits à l'exception de ceux prévus au présent chapitre.

Une aire d'influence de 15 mètres s'applique autour des milieux humides d'intérêt sélectionnés. À l'intérieur de cette aire d'influence, les mêmes dispositions que celles visant les milieux humides s'appliquent.

Malgré la délimitation des milieux humides d'intérêt et leur aire d'influence sur le plan, les limites déterminées par une étude de caractérisation réalisée par un professionnel possédant l'expertise nécessaire à la réalisation d'une telle étude ont préséance sur celles montrées au plan. La réglementation d'urbanisme pourra prévoir des règles particulières lorsqu'une étude de caractérisation révèle qu'un milieu humide d'intérêt est d'une superficie de 30 m^2 ou moins.

Une superficie de terrain située dans un milieu humide ou dans une aire d'influence cartographiée peut être exclue si elle n'est plus à l'état naturel. Cette exclusion s'applique lorsque cette superficie de terrain ne constitue plus un milieu humide à la suite de travaux réalisés avant le 6 juin 2023, et ce, en conformité avec la réglementation alors applicable.

Lorsqu'une étude de caractérisation écologique démontre qu'un milieu humide ou une partie d'un milieu humide a une végétation dominée par l'alpiste roseau (*Phalaris arundinacea* L.) ou la sous-espèce introduite du roseau commun (*Phragmites australis* (Cav.) Trin. ex Steud. *subsp. australis*) et des sols qui ne sont pas hydromorphes, ce milieu humide où cette partie de milieu humide n'est pas assujettie à l'indiction telle que définie par la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, chapitre Q-2).

Toute personne qui réalise des travaux de remblai et de déblai à l'intérieur d'un milieu humide d'intérêt sélectionné doit mettre en œuvre des mesures de mitigation visant à limiter les impacts sur le milieu naturel. La réglementation d'urbanisme doit prévoir les modalités de ces mesures de mitigation. Lorsque des interventions ont pour effet d'affecter temporairement une partie d'un milieu humide d'intérêt ou son aire d'influence, la réglementation d'urbanisme devra également préciser quels travaux de restauration devront être effectués.

Toute personne qui a réalisé des travaux ou des activités à l'intérieur d'un milieu humide en contravention aux dispositions de la réglementation d'urbanisme doit procéder à une remise en état des lieux. La réglementation d'urbanisme doit prévoir les modalités de la remise en état.

La réglementation d'urbanisme peut également prévoir tout autres peine, sanction ou recours que doit encourir toute personne ayant réalisé l'infraction dans un milieu humide.

(Ajouté par l'art. 30 de 1000-22-2)

7.10.2
Dispositions applicables dans un milieu humide d'intérêt sélectionné

Les constructions, les ouvrages, les travaux ou les activités suivants sont autorisés dans un milieu humide d'intérêt sélectionné ainsi que dans son aire d'influence :

1) Les travaux d'entretien, de réfection et de réparation des constructions et ouvrages existants, aux conditions suivantes :

   a) Les remblais et les déblais se limitent à ce qui est nécessaire pour le maintien de la construction ou de l'ouvrage dans son état d'origine ou à sa réfection;

   b) La gestion de la végétation requise s'effectue dans la périphérie immédiate de la construction ou de l'ouvrage visé.

2) La reconstruction, après démolition volontaire ou non, d'une construction ou d'un ouvrage existant dans la mesure où cet ouvrage ou construction n'empiète pas davantage dans le milieu humide d'intérêt ou son aire d'influence, à moins que cet empiètement soit autorisé en vertu du présent chapitre;

3) La modification et déplacement d'une installation sanitaire ou d'un ouvrage de captage des eaux souterraines desservants un bâtiment existant lorsque les travaux ne peuvent être réalisés ailleurs sur le terrain sans empiéter dans un milieu humide d'intérêt sélectionné ou son aire d'influence;

4) La coupe d'arbres, réalisée sans retrait de la souche ni remaniement du sol, pour l'une des situations suivantes :

   a) L'arbre est dangereux pour la sécurité des personnes;

   b) L'arbre cause ou menace de causer des dommages à la propriété publique ou privée;

   c) L'arbre est un frêne affecté par l'agrile du frêne ou est situé dans un foyer d'infestation.

5) La plantation d'arbres et de végétaux lorsque l'excédent de terre est déposé à l'extérieur du milieu humide d'intérêt et de l'aire d'influence;

6) Les travaux de nettoyage, d'entretien et d'aménagement de cours d'eau effectués par la Ville conformément aux pouvoirs et devoirs qui lui sont conférés par les articles 103 et suivant la Loi sur les compétences municipales (RLRQ, chapitre C-47.1);

7) Les travaux de fauchage, d'arrachage, de bâchage et de plantation relatifs au contrôle d'espèces exotiques envahissantes, pourvu que ces travaux soient spécifiques à l'espèce ciblée;

8) Les travaux nécessaires à la mise en œuvre d'un plan de restauration ou de création d'un milieu humide ou d'un milieu hydrique et de sa rive pour lesquels une autorisation ministérielle en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, chapitre Q-2) a été délivrée, lorsque requise;

9) Les travaux d'aménagement faunique ou de mise en valeur pour des projets assujettis à la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, chapitre Q-2);

10) L'implantation d'une clôture ou d'une haie ayant pour effet de séparer une propriété ou une partie de celle-ci d'une autre propriété. Aucun déblai ni remblai ne doit être effectué, sauf pour l'implantation d'une haie ou des poteaux de clôture, à la condition que les matériaux d'excavation soient disposés hors du milieu humide et de l'aire d'influence;

11) L'installation d'un ponceau dans le cadre d'un ouvrage autorisé au présent chapitre;

12) Les aménagements sur pilotis visant l'observation de la nature (sentiers, passerelles, etc.) ou les aménagements permettant l'accès à un lac ou un cours d'eau;

13) L'aménagement ou l'élargissement de sentiers multifonctionnels ouverts au public à l'intérieur d'un marécage, incluant les travaux de remblai et déblai nécessaires, aux conditions suivantes :

   a) L'emprise totale de l'aménagement est d'une largeur maximale de 6 mètres, incluant le déboisement;

   b) La surface du sentier est recouverte d'un matériau perméable.

14) La culture de végétaux non aquatiques et de champignons dans un milieu humide d'une parcelle existante avant le 23 mars 2018 et qui a été cultivée au moins une fois au cours des 5 années précédant cette date ainsi que la mise en pâturage de cette parcelle, le cas échéant;

15) Les travaux de déboisement pour la remise en culture et la culture subséquente de végétaux non aquatiques et de champignons réalisés dans un milieu humide d'une parcelle ayant fait l'objet d'un abandon agricole depuis moins de 10 ans

16) L'implantation du matériel ou des infrastructures nécessaires à la pratique de l'acériculture, incluant les bâtiments abritant les stations de pompage, l'enfouissement de canalisations pour le transport de sève ainsi que les fils associés à ce transport, mais excluant tout autres bâtiments;

17) Les activités d'aménagement forestier réalisées conformément au présent chapitre;

18) Les travaux relatifs aux infrastructures et aux équipements municipaux à la suite d'une entente signée entre la Ville et un promoteur conformément au règlement concernant certaines ententes et contributions rattachées à des travaux ou à des services municipaux, aux conditions suivantes :

   a) Un minimum de 90 % de la superficie totale des milieux humides d'intérêt sélectionnés pour de la conservation et leur aire d'influence présents à l'intérieur des limites du projet doit être conservée;

   b) Un minimum de 50 % de la superficie totale des milieux humides d'intérêt sélectionnés pour de la conservation partielle et leur aire d'influence présents à l'intérieur des limites du projet doit être conservée.

19) Les travaux de réhabilitation des terrains contaminés ainsi que les études de caractérisation reliées conformément à la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, chapitre Q-2);

20) Ceux visant l'ajout d'infrastructures municipales d'égout, d'aqueduc ou routières qui visent à desservir des résidences existantes pour des raisons environnementales, de santé, de sécurité ou d'entretien;

21) Ceux visant à assurer la sécurité publique ou la protection du public entrepris par la Ville de Sherbrooke, un gouvernement, un ministère ou un mandataire de l'État;

22) Ceux ayant reçu une autorisation ministérielle en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, chapitre Q-2) avant le 6 juin 2023. Une telle autorisation ministérielle peut être renouvelée ou prolongée auprès du ministère concerné. Une nouvelle autorisation ministérielle émise après le 6 juin 2023 est recevable si cette dernière reprend l'entièreté des informations contenues dans l'autorisation émise avant le 6 juin 2023;

23) Ceux nécessaires à la réalisation de travaux prévus par un plan-projet de lotissement, d'un projet intégré ou d'un projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) pour lesquels une résolution du conseil municipal approuvant le plan-projet de lotissement, le projet intégré ou le PPCMOI a été adoptée avant le 6 juin 2023 ainsi que les travaux en lien avec ces projets qui sont réalisés par la Ville ou sur un terrain appartenant à la Ville~~;~~

24) Ceux nécessaires à la réalisation d'un projet qui a obtenu une résolution du conseil municipal avant le 6 juin 2023 visant à entreprendre la procédure d'amendement au Règlement de zonage et de lotissement et qui nécessitera une approbation en tant que plan-projet de lotissement ou projet intégré.

(Ajouté par l'art. 30 de 1000-22-2)

7.10.3 Dispositions applicables à une aire d'influence

Les constructions, les ouvrages, les travaux ou les activités suivants sont autorisés dans une aire d'influence :

1) Les constructions, les ouvrages, les travaux ou les activités autorisés dans un milieu humide conformément à la présente section;

2) L'agrandissement et la construction d'un bâtiment principal ou agricole ainsi que les ouvrages et bâtiments accessoires à ces nouveaux bâtiments aux conditions suivantes :

   a) Les travaux ne peuvent être réalisés ailleurs sur le terrain sans empiéter l'aire d'influence;

   b) Le terrain est adjacent à une rue publique existante au moment de l'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme, ou il est adjacent à une rue située dans un plan-projet de lotissement approuvé par une résolution du conseil municipal adoptée avant l'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme;

   c) Une bande végétalisée d'une largeur d'au moins 5 mètres, mesurée à partir de la bordure du milieu humide, est conservée dans un état naturel.

3) L'agrandissement et la construction d'un bâtiment accessoire ou la construction d'une piscine hors terre aux conditions suivantes :

   a) Les travaux ne peuvent être réalisés ailleurs sur le terrain sans empiéter l'aire d'influence;

   b) Le terrain est adjacent à une rue publique existante au moment de l'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme, ou il est adjacent à une rue située dans un plan-projet de lotissement approuvé par une résolution du conseil municipal adoptée avant l'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme;

   c) Une bande végétalisée d'une largeur d'au moins 5 mètres, mesurée à partir de la bordure du milieu humide, est conservée dans un état naturel;

   d) L'empiètement total dans l'aire d'influence de ces nouvelles constructions et agrandissements est d'une superficie d'au plus 30 mètres carrés par terrain.

4) Les travaux de raccordement aux services municipaux, autant ceux réalisés dans l'emprise que sur la propriété privée;

5) La culture de végétaux non aquatiques et de champignons d'une parcelle existante.

(Ajouté par l'art. 30 de 1000-22-2)

7.10.4
Nouveau bâtiment et agrandissement d'un bâtiment existant dans un milieu humide d'intérêt sélectionné

Dans un milieu humide d'intérêt sélectionné identité au plan 11 – Milieux naturels d'intérêt sélectionnés ainsi que dans son aire d'influence, l'agrandissement et la construction d'un bâtiment principal ou agricole ainsi que les ouvrages et bâtiments accessoires sont autorisés sur un terrain dont 50 % et plus de sa superficie se trouve à l'intérieur d'un milieu humide d'intérêt sélectionné et de son aire d'influence. Les travaux doivent respecter les conditions suivantes :

1) Les travaux ne peuvent être réalisés ailleurs sur le terrain sans empiéter dans un milieu humide d'intérêt sélectionné ou son aire d'influence;

2) Le terrain est adjacent à une rue publique existante au moment de l'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme, ou il est adjacent à une rue située dans un plan-projet de lotissement approuvé par une résolution du conseil municipal adoptée avant l'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme;

3) Les travaux de remblais et de déblais se limitent à l'espace requis pour la réalisation des constructions et ouvrages autorisés, auquel peut s'ajouter un remblai maximal de 5 mètres autour des bâtiments et de 3 mètres autour des autres ouvrages;

4) Les superficies de milieux humides identifiés pour de la conservation suivantes doivent être conservées :

    a) Sur les terrains d'une superficie de moins de 2 000 mètres carrés, un minimum de 60% de la portion des milieux humides située sur le terrain doit être conservé;

    b) Sur les terrains d'une superficie entre 2 000 et 4 000 mètres carrés, un minimum de 70% de la portion des milieux humides située sur le terrain doit être conservée;

    c) Sur les terrains d'une superficie entre 4 000 et 10 000 mètres carrés, un minimum de 80% de la portion des milieux humides située sur le terrain doit être conservé;

    d) Sur les terrains d'une superficie de plus de 10 000 mètres carrés, un minimum de 90% de la portion des milieux humides située sur le terrain doit être conservé.

Malgré le premier alinéa, une superficie maximale de 500 mètres carrés dans un milieu humide d'intérêt sélectionné est autorisée pour la construction d'un bâtiment principal ou agricole ainsi que les ouvrages et bâtiments accessoires lorsque les conditions prévues aux paragraphes 1 à 3 sont respectées.

Les entrées charretières, les accès véhiculaires et les allées de circulation permettant de rejoindre une portion de terrain située à l'extérieur d'un milieu humide d'intérêt sélectionné sont autorisées, et ce, sans être considérées dans les superficies minimales de conservation.

Le présent article ne s'applique pas aux travaux relatifs aux infrastructures et aux équipements municipaux à la suite d'une entente signée entre la Ville et un promoteur conformément au Règlement concernant certaines ententes et contributions rattachées à des travaux ou à des services municipaux, ni aux travaux visant la préparation du site visé par l'entente.

(Ajouté par l'art. 30 de 1000-22-2)

7.10.5
Nouveau bâtiment et agrandissement d'un bâtiment existant dans un milieu humide d'intérêt sélectionné pour de la conservation partielle

Dans un milieu humide d'intérêt sélectionné identifié pour de la conservation partielle au plan 11 – Milieux naturels d'intérêt sélectionnés ainsi que dans son aire d'influence, l'agrandissement et la construction d'un bâtiment principal ou agricole ainsi que les ouvrages et bâtiments accessoires sont autorisés aux conditions suivantes :

1) Les travaux ne peuvent être réalisés ailleurs sur le terrain sans empiéter dans un milieu humide d'intérêt sélectionné ou son aire d'influence;

2) Le terrain est adjacent à une rue publique existante au moment de l'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme, ou il est adjacent à une rue située dans un plan-projet de lotissement approuvé par une résolution du conseil municipal adoptée avant l'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme;

3) Les travaux de remblais et de déblais se limitent à l'espace requis pour la réalisation des constructions et ouvrages autorisés, auquel peut s'ajouter un remblai maximal de 5 mètres autour des bâtiments et de 3 mètres autour des autres ouvrages;

4) Un minimum de 50% de la portion des milieux humides identifiés pour de la conservation partielle située sur le terrain doit être conservé.

Malgré le premier alinéa, une superficie maximale de 500 mètres carrés dans un milieu humide d'intérêt sélectionné est autorisée pour la construction d'un bâtiment principal ou agricole ainsi que les ouvrages et bâtiments accessoires lorsque les conditions prévues aux paragraphes 1 à 3 sont respectées.

Les entrées charretières, les accès véhiculaires et les allées de circulation permettant de rejoindre une portion de terrain située à l'extérieur d'un milieu humide d'intérêt sélectionné sont autorisées, et ce, sans être considérées dans les superficies minimales de conservation.

(Ajouté par l'art. 30 de 1000-22-2)

7.11 DISPOSITIONS RELATIVES À LA PROTECTION ET LA MISE EN VALEUR DE LA FORÊT

7.11.1 Dispositions générales relatives à l'abattage d'arbres

Pour chacune des affectations du territoire et à partir du plan 11 – Milieux naturels d'intérêt sélectionnés, la réglementation déterminera les règles relatives aux activités d'aménagement forestière et à l'abattage d'arbres.

Dans toutes les affectations du territoire, et à l'exception des aires d'intérêt écologique protégées, les coupes d'arbres suivantes sont autorisées :

1) L'abattage d'arbres aux fins de dégager l'emprise requise pour la construction d'une voie de circulation et des réseaux d'utilité publique;

2) L'abattage d'arbres aux fins de dégager l'espace requis pour les constructions, ouvrages et travaux autorisés par le présent Règlement;

3) La coupe d'arbres répondant à une des situations suivantes :

   - l'arbre est dangereux pour la sécurité des personnes;

   - l'arbre cause ou menace de causer des dommages à la propriété publique ou privée;

4) La récolte après perturbation naturelle;

5) L'abattage d'arbres ayant pour objet la remise en culture, conformément aux dispositions du présent règlement et du règlement sur les exploitations agricoles (RLRQ. Chapitre Q-2, r. 26).

Dans les aires d'intérêt écologique protégées, l'abattage d'arbres est limité aux coupes suivantes :

1) L'abattage d'arbres requis pour dégager l'espace requis pour les constructions, ouvrages et travaux autorisés aux Règlements d'urbanisme;

2) La récolte après perturbation naturelle.

L'abattage d'arbres devra faire l'objet de l'émission d'un certificat d'autorisation de la Ville conformément aux dispositions prescrites au Règlement sur les permis et certificats de la Ville de Sherbrooke.

(Modifié par l'art. 24 de 1000-3-1 / Modifié par l'art. 31 de 1000-22-2)

7.11.2 Dispositions applicables à l'abattage d'arbres à l'intérieur des périmètres d'urbanisation

À l'intérieur des périmètres d'urbanisation, sur les terrains boisés en attente de développement, seules les coupes de jardinage seront permises.

La réglementation d'urbanisme devra intégrer, entre autres, les dispositions suivantes :

1) le pourcentage de prélèvement;

2) le nombre d'arbres par terrain;

3) le pourcentage de la superficie du terrain qui devra demeurer à l'état naturel, c'est-à-dire, en conservant les trois strates végétatives (herbacée, arbustive et arborescente).

En lien avec les principes du développement durable, pour tout développement commercial et immobilier prévu, une caractérisation des boisés et des arbres individuels sera effectuée afin d'en assurer une conservation minimale.

Toutefois, ces mesures ne seront pas applicables aux travaux d'entretien et de maîtrise de la végétation autour des réseaux publics.

7.11.3
Dispositions applicables aux activités d'aménagement forestier

Dans les affectations « Rurale », « Rurale Forestière », « Agricole », « Agricole Forestière » à l'exception des secteurs de projets approuvés à l'extérieur des périmètres d'urbanisation, les activités d'aménagement forestier sont autorisées en conformité avec le présent chapitre.

Dans les affectations « Urbaine », « Rurale Résidentielle », « Industrielle commerciale », « Grand parc et espace public » et dans les secteurs de projets approuvés à l'extérieur des périmètres d'urbanisation, les activités d'aménagement forestier permises se limitent à la récolte après perturbation naturelle. Toutefois, dans les zones d'expansion urbaines à long terme et les secteurs de réserve, les activités d'aménagement forestier pourront être permises.

(Ajouté par l'art. 32 de 1000-22-2)

7.11.3.1
Activités d'aménagement forestier nécessitant une prescription sylvicole

Les activités suivantes nécessitent une prescription sylvicole :

1) Les activités d'aménagement forestier impliquant l'abattage de plus de 33 % des tiges commerciales, incluant les sentiers de débardage, récoltés uniformément par période de 10 ans;

2) Lorsque mentionnés au présent règlement pour certains types de milieux.

Malgré le premier alinéa, la récolte d'arbres de Noël et l'abattage d'arbres réalisé dans le cadre d'une récolte après perturbation naturelle sur une aire de coupe de moins de 2 hectares ne nécessitent pas de prescription sylvicole.

(Ajouté par l'art. 32 de 1000-22-2)

7.11.3.2
Maintien de la productivité forestière

Pour toutes activités d'aménagement forestier impliquant l'abattage de plus de 70 % des tiges commerciales, la remise en production forestière de l'aire de coupe doit être assurée, soit par le reboisement, soit par la régénération naturelle, afin que l'aire de coupe redevienne boisée, après un délai de quatre ans de l'autorisation émise.

(Ajouté par l'art. 32 de 1000-22-2)

7.11.3.3
Lisière boisée le long des lignes de terrain

À l'intérieur d'une lisière boisée d'une largeur de 20 mètres longeant des lignes de terrain, l'abattage d'au plus 33 % (1 tige sur 3) des tiges commerciales récoltées uniformément par période de 10 ans sont autorisés.

Toutefois, il est permis de déroger à cette exigence dans les cas suivants :

1) Pour une récolte après perturbation naturelle et une d'une coupe d'assainissement recommandée dans une prescription sylvicole;

2) Lorsqu'une entente écrite et signée entre les propriétaires concernés faisant part de leur accord mutuel au non-respect de la bande de protection des boisés voisins est remise à l'autorité de compétence lors de la demande de certificat d'autorisation.

(Ajouté par l'art. 32 de 1000-22-2)

7.11.3.4
Activité d'aménagement forestier dans un milieu humide ou une aire d'influence

Dans un milieu humide de valeur écologique exceptionnelle identifié sur le plan 1.1 – Milieux humides et hydriques d'intérêt pour la conservation, les activités d'aménagement forestier sont interdites, à l'exception des activités suivantes réalisées en période de gel du sol :

1) Une récolte après perturbation naturelle;

2) Une coupe d'assainissement recommandée dans une prescription sylvicole. Les arbres devront être localisés et identifiés par martelage;

3) L'abattage des arbres ayant pour objet la récolte d'une plantation d'arbres cultivés et la mise en terre d'arbres pour remplacer ladite plantation;

4) Les activités de reboisement et de remise en état;

5) La construction d'un chemin forestier lorsqu'il est impossible d'accéder autrement à la ressource forestière située de l'autre côté du milieu humide, et ce, en période de gel du sol ou non.

Une prescription sylvicole démontrant les mesures qui seront mises en place pour assurer la préservation ou la restauration de l'état d'origine des eaux de ruissèlement doit être déposée. Si des ornières sont formées, le milieu est remis à l'état initial ou dans un état s'en rapprochant.

Dans un milieu humide candidat pour la conservation identifié sur le plan 1.1 – Milieux humides et hydriques d'intérêt pour la conservation, les activités d'aménagement forestier sont interdites, à l'exception des activités suivantes :

1) Les activités autorisées dans un milieu humide de valeur écologique exceptionnelle, aux mêmes conditions;

2) Lorsque recommandé dans une prescription sylvicole, l'abattage d'au plus 33 % des tiges commerciales (1 tige sur 3), incluant les sentiers de débardage, récoltés uniformément par période de 10 ans;

3) La construction d'un chemin forestier.

La prescription sylvicole devra démontrer les mesures qui seront mises en place pour assurer la préservation ou la restauration de l'état d'origine des eaux de ruissèlement. Si des ornières sont formées, le milieu est remis à l'état initial ou dans un état s'en rapprochant.

Dans un milieu humide autre qu'un milieu humide de valeur écologique exceptionnelle et autre qu'un milieu humide candidat pour la conservation, les activités d'aménagement forestier doivent se faire en conformité avec le présent règlement et avec le cadre législatif applicable, notamment la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, chapitre Q-2) et les règlements édictés en vertu de cette loi.

Dans l'aire d'influence d'un milieu humide d'intérêt sélectionné, les activités d'aménagement forestier sont autorisées comme si elles étaient réalisées dans le milieu humide lui-même.

La circulation de machinerie est interdite dans une tourbière ouverte, un étang et un marais ainsi que dans l'aire d'influence de ceux-ci, et ce, pour tout milieu humide d'intérêt sélectionné, à l'exception de la machinerie nécessaire à la construction d'un chemin forestier autorisée en vertu du présent règlement.

(Ajouté par l'art. 32 de 1000-22-2)

7.11.3.5
Activité d'aménagement forestier dans une rive ou une zone inondable

Dans une rive, l'abattage d'arbres réalisé dans le cadre d'activité d'aménagement forestier est autorisé aux conditions suivantes :

1) L'abattage d'au plus 33 % des tiges commerciales (1 tige sur 3) récoltées uniformément par période de 10 ans;

2) L'abattage de plus de 33 % des tiges commerciales (1 tige sur 3) lorsque la récolte est recommandée dans une prescription sylvicole.

La circulation de la machinerie est interdite sauf pour la traverse des cours d'eau aux endroits aménagés à cette fin. La circulation ne doit pas créer d'orniérage. Si des ornières sont formées, le milieu est remis à l'état initial ou dans un état s'en rapprochant.

L'abattage requis pour la réfection ou l'amélioration d'un chemin forestier existant en rive est permis, sans orniérage et en privilégiant l'abattage d'arbres sur le côté opposé au cours d'eau ou au plan d'eau.

Dans toutes les zones inondables, les activités d'aménagement forestier sont autorisées en conformité avec le présent règlement et avec le cadre législatif applicable, notamment la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, chapitre Q-2) et les règlements édictés en vertu de cette loi.

(Ajouté par l'art. 32 de 1000-22-2)

7.11.3.6
Activité d'aménagement forestier dans un vieux peuplement et un type écologique rare

Dans un vieux peuplement et un type écologique, l'abattage d'arbres réalisé dans le cadre d'activité d'aménagement forestier est autorisé aux conditions suivantes :

1) L'abattage d'au plus 33 % des tiges commerciales (1 tige sur 3) récoltées uniformément par période de 10 ans;

2) L'abattage de plus de 33 % des tiges commerciales (1 tige sur 3) lorsque la récolte est recommandée dans une prescription sylvicole, dans la mesure où celle-ci démontre que les mesures mises en place pendant les travaux permettront d'assurer la préservation d'une partie des attributs du vieux peuplement et du type écologique rare.

Les chemins forestiers sont autorisés.

(Ajouté par l'art. 32 de 1000-22-2)

7.11.3.7
Mesures relatives aux chemins forestiers

L'abattage d'arbres aux fins de dégager l'emprise requise pour la construction d'un chemin forestier est autorisé, pourvu que la largeur totale de l'emprise, incluant les fossés, n'excède pas 15 mètres, à l'exception d'une propriété d'une superficie supérieure à 250 hectares où la largeur maximale de l'emprise est de 20 mètres.

L'ensemble du réseau de chemins forestiers, incluant leur emprise, les virées, les aires d'empilement, d'ébranchage et de tronçonnage, ne doit pas excéder 10 % de la superficie forestière du terrain.

Les eaux de ruissèlement des fossés de chemins forestiers doivent être déviées fréquemment avant l'arrivée à un cours d'eau ou à un plan d'eau.

Des mesures d'atténuation doivent être mises en place durant la construction du chemin forestier pour éviter l'émission de sédiments et la création d'obstruction dans un cours d'eau. L'ensemencement rapide des fossés est requis et, lorsque nécessaire, l'aménagement de seuils et de bassins de sédimentation dans les fossés visant à ralentir la vitesse d'écoulement de l'eau doit être aménagé.

Tout chemin forestier doit faire l'objet d'un entretien régulier par son propriétaire afin de s'assurer que sa configuration ne permet pas l'émission de sédiments ou la création d'obstruction dans un cours d'eau.

Lorsqu'autorisée par le présent règlement, la construction d'un chemin forestier dans un milieu humide doit respecter les conditions suivantes :

1) Le chemin a comme seul objectif de traverser le milieu humide;

2) Le demandeur doit démontrer qu'il n'est raisonnablement pas possible d'accéder à la ressource ligneuse autrement;

3) Les travaux de remblai et déblais doivent avoir le plus faible impact possible sur le milieu humide;

4) Lorsque des fossés sont nécessaires pour le chemin forestier traversant le milieu humide, ceux-ci ne sont pas reliés aux fossés du chemin forestier situés à l'extérieur du milieu humide;

5) Les activités d'aménagements forestiers doivent être recommandées dans une prescription sylvicole.

(Ajouté par l'art. 32 de 1000-22-2)

7.11.3.8
Mesures relatives au drainage sylvicole

L'abattage d'arbres requis pour dégager une emprise maximale de 6 mètres devant permettre le creusage d'un fossé de drainage sylvicole est autorisé.

Un fossé de drainage est interdit dans un milieu humide, une zone inondable, un vieux peuplement et un type écologique rare.

Des mesures d'atténuation doivent être mises en place durant la construction du fossé de drainage pour éviter l'émission de sédiments ni créer d'obstruction dans le cours d'eau. Notamment, l'ensemencement rapide des fossés est requis et si nécessaire, l'aménagement de seuil et de bassins de sédimentation dans les fossés pour ralentir la vitesse d'écoulement de l'eau.

(Ajouté par l'art. 32 de 1000-22-2)

7.12
DISPOSITIONS APPLICABLES A LA PROTECTION DU CIEL NOCTURNE

La réglementation d'urbanisme devra intégrer un cadre normatif comprenant entre autres, les objets suivants :

1) les équipements d'éclairage tels les sources lumineuses, les luminaires et les projecteurs;

2) la quantité de lumière en lux ou en lumens au mètre carré, selon différentes utilisations des terrains et selon certains usages résidentiels, commerciaux, industriels, institutionnels et publics;

3) les équipements d'éclairage et la quantité de lumière pour les enseignes;

4) les heures d'opération.

7.13
DISPOSITIONS APPLICABLES AUX MAISONS MOBILES ET AUX ROULOTTES

La Ville de Sherbrooke doit inclure à la Réglementation d'urbanisme les zones où l'implantation de maisons mobiles et de roulottes est autorisée. Les dispositions suivantes doivent être respectées :

1) les maisons mobiles pourraient être installées sur un terrain distinct à l'extérieur des périmètres d'urbanisation ou dans un parc de maisons mobiles existant sur le territoire ou projeté;

2) les roulottes seront permises exclusivement dans les terrains de camping.

7.14
DISPOSITIONS APPLICABLES AU LOGEMENT ÉTUDIANT (ABROGÉ)

(abrogé par l'art. 1 de 1000-23)

7.15
DISPOSITONS APPLICABLES AUX ENSEIGNES ET À L'AFFICHAGE

La réglementation d'urbanisme doit comprendre les normes pour les enseignes et l'affichage en respect de la structure commerciale de la Ville et favorisant une intégration de chacune au terrain, au bâtiment, au voisinage et à la mise en valeur du paysage urbain.

La réglementation d'urbanisme pourrait prévoir des dispositions relativement à l'implantation des panneaux publicitaires dans le quartier central.

Les panneaux publicitaires seront interdits dans les corridors autoroutiers.

(modifié par l'art. 25 de 1000-3-1)

7.16
DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ANTENNES DE TÉLÉCOMMUNICATION

Les antennes de télécommunication, principalement le bâti d'antenne, seront gérées par *Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale* (PIIA) dans le cadre du processus prévu par Industrie Canada, en répondant aux objectifs et critères suivants :

1) hauteur et typologie de l'antenne;

2) localisation;

3) accès au bâtiment et à l'antenne;

4) déboisement requis.

7.17
DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ÉOLIENNES

Des dispositions normatives concernant l'implantation d'éoliennes seront intégrées aux règlements d'urbanisme, autant les éoliennes utilisées à des fins domestiques, institutionnelles que les champs d'éoliennes.

7.18
DISPOSITIONS APPLICABLES AUX CORRIDORS ROUTIERS

En bordure des tronçons du réseau routier supérieur sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec, les dispositions suivantes devront être intégrées à la réglementation d'urbanisme :

1) la largeur maximale des accès suivant les usages;

2) les conditions préalables à l'émission d'un permis de lotissement ou de construction en bordure d'une route du réseau routier supérieur.

Ces dispositions seront plus amplement définies lors de la réalisation du plan de transport.

7.19
DISPOSITIONS RELATIVES AU RÉSEAU ÉLECTRIQUE

Malgré toutes dispositions contraires, l'implantation, l'exploitation et l'entretien du réseau électrique sont autorisés partout sur le territoire de la ville de Sherbrooke.

(ajouté par l'art. 26 de 1000-3-1)

8
ANNEXES

ANNEXE 1 – CROISSANCE INDUSTRIELLE ET CARACTÉRISTIQUES DES PÔLES INDUSTRIELS

ANNEXE 2 – BÂTIMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

ANNEXE 3 – DISTANCE DE BASE (PARAMÈTRE B)

ANNEXE 4 – LOCALISATION DES ISOPHONES 55 DBA DU RÉSEAU ROUTIER SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE SHERBROOKE

ANNEXE 5 – PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU) DU NOYAU URBAIN DE BROMPTON

ANNEXE 6 – PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU) DU CHEMIN DE SAINT-ÉLIE

ANNEXE 7 – PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME, ARRONDISSEMENT DE LENNOXVILLE, SECTEUR DU CENTRE DE SERVICES DU NOYAU URBAIN

ANNEXE 8 – PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU CENTRE-VILLE DE SHERBROOKE

ANNEXE 9 – PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME RUE KING EST

ANNEXE 10 – PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU) DU SECTEUR WELLINGTON SUD

ANNEXE 11 – POTENTIELS ET TITRES MINIERS

ANNEXE – AUTOROUTE A410 PROJETÉE – DÉROGATION EN PLAINE INONDABLE – VOLET 2 MTQ

Des données sur le nombre d'entreprises et le nombre d'emplois ont été montrées au chapitre 4. L'activité industrielle s'implante selon l'un ou l'autre des modes suivants :

- Par le maintien ou le remplacement d'une activité industrielle de même nature dans un secteur autre que les huit pôles privilégiés;
- Par l'implantation d'une industrie dans l'un des pôles identifiés, dont la propriété n'est pas municipale;
- Par l'implantation d'une industrie dans l'un des pôles identifiés, dont la propriété est municipale.

Les règles de projection retenues pour évaluer la durée de disponibilité de la superficie industrielle planifiée au Schéma sont tirées du Plan directeur des espaces industriels (PDEI). Le PDEI a établi la moyenne annuelle ciblée sur un horizon de 2005-2016 comme suit :

Établissement de la superficie moyenne annuelle selon le PDEI :

Besoins prévisibles selon horizon 2005-2016 :	
Méthode de population	13,1 ha/an
Méthode de l'emploi	8,3 ha/an
Méthode de la pratique de ventes (1)	7,4 ha/an
Moyenne des trois méthodes	9,6 ha/an

(1) Mise à jour selon les données compilées 2003-2012

En fonction de la superficie affectée industrielle et de la moyenne annuelle de développement projetée, la planification prévoit répondre aux besoins de ce secteur important du développement économique régional sur un horizon d'environ 28 ans, sans devoir approprier de nouveaux espaces. Il est impératif de réserver dès maintenant des espaces à des fins industrielles en respect d'un horizon à long terme, et ce, afin de limiter les coûts d'expropriation et assurer l'atteinte des orientations de développement à long terme sur l'ensemble du territoire.

Les pôles industriels décrits possèdent des superficies variables en fonction de leur vocation, des contraintes physiques et des possibilités de desserte. La règle générale présentée au chapitre 5 s'applique également aux affectations industrielles. Ainsi, nous estimons à 45 % le taux moyen observé d'espaces non constructibles (rétention des eaux, de rues, etc.).

La vocation industrielle et commerciale du pôle de Deauville et sa localisation en bordure du boulevard Bourque lui confèrent un statut qui diffère des autres pôles industriels; il est en consolidation et non en développement. Par conséquent, les estimations des besoins en espaces industriels ne tiennent pas compte des espaces vacants de ce pôle.

Pour l'ensemble des pôles, excluant celui de Deauville, ceux-ci représentent une superficie totale approximative de 780 hectares. Cette superficie est actuellement occupée par des projets industriels sur environ 290 hectares. En tenant compte du taux moyen de 45 % d'espaces non constructibles, c'est 270 hectares rendus disponibles à la demande future. Au rythme de 9,6 hectares par an, l'affectation proposée pour ces sept pôles offre une disponibilité théorique d'environ vingt-huit ans.

Durée de disponibilité des espaces affectés industriels :

Superficie brute totale affectée industrielle (excluant les voies de circulation existantes)	780 ha
Superficie occupée par une entreprise	290 ha
Superficie brute disponible	476 ha
Superficie disponible présumée sans contraintes	270 ha
Durée de disponibilité présumée	28 ans

Estimation des besoins en espaces industriels – superficie brute

PÔLES	AFFECTATIONS INDUSTRIELLE ET INDUSTRIELLE DE HAUTE TECHNOLOGIE, DE RECHERCHE ET DE DÉVELOPPEMENT		SECTEURS DE RÉSERVE	
	ha	%	ha	%
Parc Gene H. Kruger	10,6	100	-	-
Parc scientifique	26,6	34	51,7	66
Parc industriel de L'Est	5,5	49	5,8	51
Parc de Lennoxville	8,4	17	41,7	83
Parc Innovation	16,7	27	44,4	73
Parc industriel régional	189,6	74	68,0	26
Technoparc	3,2	47	3,6	53
TOTAL	**260,6**(1)	55	**215,2**(2)	45

(1) Estimation des espaces industriels requis – horizon de 15 ans
(2) Estimation des espaces industriels requis – horizon de 13 ans

L'organisme mandataire pour le développement industriel de la ville a rappelé que l'offre industrielle de terrains viabilisés était insuffisante en 2013 pour répondre aux demandes de nouvelles entreprises. L'organisme justifie ce fait par le nombre d'opportunités qui ont échappé à Sherbrooke à cause de la combinaison suivante : superficie-localisation-terrain viabilisé. Aussi, bien que la superficie brute affectée industrielle soit grande, les caractéristiques de ces espaces et la nécessité de prévoir des espaces à long terme la justifie. Il est essentiel de conserver aux différents parcs leur vocation industrielle pour supporter les efforts de développement économique de la Ville.
La superficie totale affectée industrielle inclut deux types de secteurs :

- Des espaces reconnaissant une activité industrielle existante (par exemple l'usine Kruger).
- Des pôles industriels regroupant des entreprises à vocation industrielle et offrant un potentiel de croissance.

La description qui suit des huit pôles permet d'en présenter les principales caractéristiques. Une analyse plus détaillée de chacun des espaces a été réalisée et permet de mieux apprécier les potentiels et contraintes de chacun. Cette analyse ne s'inscrit pas dans le présent document.

Parc Gene H. Kruger

Situé à proximité de l'autoroute 55 dans l'arrondissement de Brompton, ce parc regroupe 26 entreprises et plus de 417 emplois. Les domaines sont variés (usinage, outillage, matériaux composites, véhicules électriques, etc.). L'agrandissement de ce pôle est limité par la zone agricole permanente. L'espace disponible est de propriété municipale et para-municipale. Un plan de développement des terrains industriels est en place pour ce pôle. La topographie du site permet d'y favoriser l'implantation d'entreprises manufacturières.

L'affectation industrielle attribuée à ce parc a une superficie totale approximative de 30 hectares. Environ 60 % de cette superficie est occupée par des entreprises industrielles.

Parc scientifique

Situé à proximité de l'autoroute 610 dans l'arrondissement de Fleurimont, adjacent au Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke (CHUS), le Parc scientifique est le site désigné pour la filière-clé des Sciences de la vie (soins, enseignement, recherche, affaires). Il s'agit d'un parc récent. Ce pôle regroupe les entités suivantes :

- La Faculté de médecine et des sciences de la santé de l'Université de Sherbrooke (FMSS);
- La Faculté des sciences de l'Université de Sherbrooke (FSUS);
- L'Institut de pharmacologie de Sherbrooke (IPS);
- Le Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke (CHUS);
- Le Centre de recherche clinique Étienne-Le Bel (CRCELB);
- Le Centre d'imagerie moléculaire de Sherbrooke (CIMS);

- Le Pavillon de recherche appliquée sur le cancer (PRAC);
- Des entreprises privées et multinationales à fort contenu de recherche et développement. La seule entreprise Charles-River faisait l'acquisition de 13,1 hectares en 2007.

Ce pôle, à cause de la filière-clé qui y est consacrée et des partenaires associés, présente un très grand potentiel de développement. Pour ces motifs, l'affectation industrielle qui lui est attribuée est plus importante pour faire face aux grandes superficies recherchées par les entreprises de ce créneau.

L'espace disponible à l'ouest de la route 216 est de propriété municipale, alors que l'espace affecté industriel à l'est de cette route est de propriété privée à des fins d'expansion future du pôle. Un plan de développement des terrains industriels est en place et sera mis à jour pour intégrer la portion d'expansion future. La topographie du site est accidentée. Cette contrainte contribue à des dimensions plus importantes des terrains pour l'implantation d'entreprises.

L'affectation industrielle attribuée à ce parc a une superficie totale approximative de 90 hectares. Environ 15 % de cette superficie est occupée par des entreprises industrielles.

Parc industriel de l'Est

Situé dans la partie est de Sherbrooke, ce pôle reconnaît la présence d'un groupe d'industries à la limite est du périmètre urbain de Sherbrooke. Bien que plus éloigné des infrastructures d'autoroutes, il est accessible par l'autoroute 610. Ce pôle permet de desservir efficacement le marché local. On y retrouve 28 entreprises et plus de 600 emplois. Outre des industries, on y trouve également le Centre de productique intégrée du Québec (CPIQ). L'espace résiduel disponible est principalement de propriété municipale. Un plan de développement des terrains industriels existe pour ce pôle. La topographie du site est accidentée. L'agrandissement de ce pôle est limité par les activités urbaines périphériques et les difficultés de desserte des terrains à l'est de ce pôle.

L'affectation industrielle attribuée à ce parc a une superficie totale approximative de 25 hectares. Environ 60 % de cette superficie est occupée par des entreprises industrielles.

Parc de Lennoxville

Le Parc industriel de Lennoxville est situé dans l'arrondissement du même nom. Il s'agit d'un parc existant regroupant 5 entreprises et plus de 70 emplois. Toutefois, une affectation industrielle plus grande lui est conférée, puisqu'il s'agit du seul pôle dont la localisation permet une desserte adéquate et sécuritaire par un réseau ferroviaire. Ce pôle est également localisé près du prolongement futur de l'autoroute 410 qui assurera une desserte routière adéquate. Une très forte proportion de ce pôle n'est pas occupée actuellement et n'est pas accessible.

L'affectation industrielle attribuée à ce parc a une superficie totale approximative de 80 hectares. Environ 35 % de cette superficie est occupée par des entreprises industrielles.

Parc Innovation

Situé en bordure de l'autoroute 410, ce pôle est le plus récent. Il permet d'accueillir des activités scientifiques de recherche et de développement d'origine régionale, nationale et internationale. Le maillage entre les entreprises privées, les entités gouvernementales et les chercheurs dans des domaines d'expertise de l'Université de Sherbrooke le distingue. La mission du Parc Innovation est aussi d'encourager la formation d'étudiants à travers le regroupement de ces expertises. Le Parc Innovation regroupe, sur le même site, le Centre de technologies avancées BRP – Université de Sherbrooke (CTA) et l'Institut interdisciplinaire d'innovation technologique (3IT).

L'affectation industrielle attribuée à ce parc a une superficie totale approximative de 80 hectares. Environ 5 % de cette superficie est occupée par des entreprises industrielles.

Parc industriel régional

Le Parc industriel régional est stratégiquement situé au confluent des axes autoroutiers 10, 55 et 410, représentant un atout majeur. La localisation et l'espace alloué à ce pôle permettent de minimiser les impacts sur le voisinage et d'y favoriser différents groupes industriels. Il s'agit du pôle dont la localisation est centrale pour tout le territoire de la ville. C'est le pôle qui regroupe la plus grande concentration d'entreprises manufacturières et tertiaires moteur, soit 183 entreprises et plus de 4 950 emplois. Ce pôle accueille des entreprises manufacturières, mais également des centres de distribution, des fournisseurs industriels et d'autres entreprises connexes au secteur industriel.

La partie non développée du Parc industriel régional est en bonne partie de propriété municipale. Un plan directeur du développement de ce pôle a été adopté en 2010. À l'image d'autres secteurs de la ville, ce secteur présente des contraintes physiques à son développement. La présence d'un vaste milieu naturel conservé, de pentes et d'affleurements rocheux a un impact sur la mise en disponibilité de terrains viabilisés. Il s'agit du pôle pouvant le mieux répondre à des besoins à court, moyen et long terme.

L'affectation industrielle attribuée à ce parc a une superficie totale approximative de 445 hectares. Environ 40 % de cette superficie est occupée par des entreprises industrielles.

Technoparc

Le Technoparc est situé à l'extrême nord du Parc industriel régional et profite donc des mêmes avantages que ce dernier. Il est régulièrement confondu avec le Parc industriel régional. Il accueille majoritairement des entreprises de recherche et développement dans les secteurs dits technologiques. On y retrouve actuellement 6 entreprises et plus de 375 emplois. Ce parc a un potentiel de croissance limité. Il doit également composer avec des contraintes physiques.

L'affectation industrielle attribuée à ce parc a une superficie totale approximative de 35 hectares. Environ 75 % de cette superficie est occupée par des entreprises industrielles.

Parc industriel de Deauville

Situé aux abords de l'autoroute 10, le Parc industriel de Deauville donne un accès direct à cet axe autoroutier. Ce pôle regroupe 19 entreprises et plus de 575 emplois. La problématique des infrastructures d'égout et d'aqueduc limite les possibilités de développement de ce pôle. La grande variété des entreprises en place lui attribue davantage une affectation industrielle-commerciale. Le potentiel d'expansion de ce pôle est limité et la majorité des terrains sont privés. Des contraintes associées aux impacts visuels du secteur s'ajoutent aux problématiques de ce pôle.

L'affectation industrielle-commerciale attribuée à ce parc a une superficie totale approximative de 165 hectares. Environ 55 % de cette superficie est occupée par des entreprises industrielles et commerciales.

(modifié par l'art. 3 de 1000-9)

ARRONDISSEMENT DE BROMPTON	
Résidences unifamiliales et autres	Maison Saint-Pierre (32, rue du Curé-LaRocque)
	Maison du 107, rue du Curé-LaRocque
	Maison O'Mara (60, rue Fredette)
	Maison du Dr. Allard (49 rue Laval)
	Maison du 108, rue Laval
	Maison Fortin (15, rue Noémie-Fortin)
	Maison du 21-23, rue Notre-Dame
	Maison du 30-32, rue Pleasant
	Maison du 60, rue Pleasant
	Maison Thompson (66, rue Pleasant)
	Maison Noé Ponton (rue Ponton)
	Maison Noyes Knapp (348, chemin de la Rivière)
	Maison Auger-Bourassa (696, rue Saint-François)
	Maison Onésime Lambert (100, rue Saint-Lambert)
	Maison du notaire Ouellet (119, rue Saint-Lambert)
	Maison Mullins (132, rue Saint-Lambert)
	Maison Philippe Lambert (135, rue Saint-Lambert)
	Maison du 152, rue Saint-Lambert
	Maison du 60, rue Wilfrid-Laurier
	Maison du 395, route de Windsor
	Maison Brown (574, 5e Rang du Canton de Brompton)
Patrimoine commercial	Épicerie - restaurant Paradis (62, rue du Curé-LaRocque)
	Édifice Latour (36, rue Saint-Lambert)
	Édifice du 68-74, rue Saint-Lambert
Patrimoine industriel	Ancienne usine Brompton Pulp and Paper (220, route de Windsor)
	Centrale Saint-François, sur la rivière Saint-François
Patrimoine institutionnel	Édifice de la première Banque Canadienne Nationale (80, rue Laval)
Patrimoine religieux	L'église Sainte-Praxède (35, rue du Curé-LaRocque)
Patrimoine scolaire	École Marie-Immaculée (81, rue du Curé-LaRocque)
	École secondaire de Bromptonville (125, rue du Frère-Théode)

ARRONDISSEMENT DE FLEURIMONT	
Résidences unifamiliales et autres	Maison du 250-258, rue de l'Assomption
	Maison du 2242, chemin Biron
	Maison du 486-488, rue Bowen Sud
	Maison du 500, rue Bowen Sud
	Maison du 224, rue du Cégep
	Maison du 301, rue du Conseil
	Maison Langlois (151, rue Johnson)
	Maison du 1-5, rue Kennedy Nord
	Maison du 344, rue Kennedy Sud
	Maison Hébert (208, rue King Est)
	Immeuble du 233-245, rue King Est
	Immeuble du 251-261, rue King Est
	Maison «des tuyaux» (483, rue Lemaire)
	Maison du 173, rue Morkill
	Maison du 162, rue Murray
	Maison Desrochers (186, rue Murray)
	Château Farrell ou Maison La Richelière (1268, rue de la Richelière)
	Maison du 685, rue Woodward
Patrimoine commercial	Édifice de la maison Hébert et Fortier (103-107, rue King Est)

Patrimoine industriel	Immeubles du Québec Central à Newington
	Mine Old Moulton Hill (Secteur du lot 23, Rang 3 du Canton d'Ascot)
Patrimoine institutionnel	Centre hospitalier Hôtel-Dieu (583, rue Bowen Sud)
	Centre paroissial Sercovie (300, rue du Conseil)
	Édifice de l'ancienne Caisse populaire Sherbrooke-Est (54-56, rue King Est)
	Complexe Saint-Vincent (300, rue King Est)
	Ancienne caserne de pompiers n° 4 (393-395, rue King Est)
	Édifice du Gibb's Home (465, rue Lawford)
Patrimoine religieux	Church of the Advent (473, rue Bowen Sud)
	Maison centrale des Filles de la Charité du Sacré-Cœur-de-Jésus (605, rue Bowen Sud)
	Église Saint-Jean-Baptiste (260, rue du Conseil)
	Presbytère de la paroisse Saint-Jean-Baptiste (280, rue du Conseil)
	Église Cœur-Immaculée-de-Marie (967, rue du Conseil)
	Maison centrale des Sœurs de la Présentation de Marie (1021, rue du Conseil)
	Le Séminaire des Saints-Apôtres et chapelle (500, rue Murray)
Patrimoine scolaire	Académie Saint-Jean-Baptiste (184, rue Biron)
	La East Ward School (470, rue Bowen Sud)
	Académie Sainte-Marie (354, rue Bruno-Dandenault)
	Collège du Sacré-Cœur, (Pavillon 4 du Cégep, rue Kennedy)
Infrastructures	Troisième pont du Québec Central (rivière Saint-François)

ARRONDISSEMENT DE LENNOXVILLE	
Résidences unifamiliales et autres	Maison du 11, rue Church
	Maison du 22, rue Church
	Maison du 23, rue Church
	Maison du 9, rue Clough
	Maison du 12, rue Clough
	Maison du 19, rue Clough
	Maison du 3010, rue College
	Maison du 3011, rue College
	Maison du 3012, rue College
	Maison du 3018, rue College
	Maison du 3020, rue College
	Maison du 3027, rue College
	Maison Lynwood, (3028 rue College)
	Maison Rock Grove (3033, rue College)
	Maison du 1595, chemin Moulton Hill
	Maison du 33, rue Parkdale
	Maison du 41, rue Parkdale
	Maison Elmwood (43, rue Queen)
	Maison du 88, rue Queen
	Maison du 241, rue Queen
	Maison du 400, rue Queen
	Maison du 1, rue Reid
	Maison du 33, rue Summer
	Maison du 42, rue Summer
	Maison du 43, rue Uplands
	Maison du 27, rue Warren
	Maison du 8, rue William-Paige
Patrimoine commercial	Édifice Brooks ou vieux magasin White and Wiggett (97, rue Queen)
	La brasserie/Le pub Le Lion d'or (100, rue Queen)
	Édifice du 106, rue Queen
	Édifice du Café Java (168, rue Queen)

Patrimoine culturel	Le Centre culturel et du patrimoine Uplands (50, rue Parkdale)
	Le Théâtre Centennial (2580, rue College)
Patrimoine industriel	Golden Lion Brewery (2902, rue College)
Patrimoine institutionnel	Édifice de la Banque canadienne impériale de commerce (93, rue Queen)
	Bibliothèque publique de Lennoxville (101, rue Queen)
	Bureau de l'Arrondissement de Lennoxville (150 rue Queen)
Patrimoine religieux	Église Unie de Lennoxville (2 rue Church)
	St. Mark's Chapel (2580, rue College)
	Église anglicane St. George de Lennoxville (84, rue Queen)
	Presbytère de l'église anglicane St. George (86, rue Queen)
	Église Saint-Antoine-de-Padoue (104, rue Queen)
	Monastère des Pères Franciscains (319, rue Queen)
	Couvent des Sœurs missionnaires Notre-Dame-des-Anges (323, rue Queen)
Patrimoine scolaire	Université Bishop's (2580, rue College)
	Bishop College School (80, chemin Moulton Hill)
Patrimoine agricole	Ferme Fairview (1, rue Queen)
	Centre de recherche et de développement sur le bovin laitier et le porc (rue Collège)
Infrastructures	Chaufferie du Bishop's College School (80, chemin Moulton Hill)
	Pont sur la rue College (Short Bridge)

ARRONDISSEMENT DU MONT-BELLEVUE	
Résidences unifamiliales et autres	Maison du 130, rue Aberdeen
	Édifice du 160-166, rue Aberdeen
	Édifice du 155, rue Ball, ancienne résidence de Moïse O'Bready
	Maison du 160-162, rue Ball, ancien salon funéraire
	Maisons de brique en rangée sur la rue Ball (203-215, rue Ball)
	Maison Genest-Sylvestre (233, rue Ball)
	Maison Chevalier (111, rue Brooks)
	Maison du Dr. Boisvert (138-144, rue Brooks)
	Édifice du 318-326, rue Brooks
	Édifice, du 390-398, rue Brooks
	Maisons en rangée (1162-1182, rue Craig)
	Édifice du 1233, rue Fairmount
	Maison du 203, rue Laurier
	Édifice du 213-219, rue Laurier
	Édifice du 467-471, rue Laurier
	Maison, du 506-508, rue Laurier
	Maison du 132, rue Sanborn
	Maison Codère (154, rue Sanborn)
	Maison du Dr Ledoux (180, rue Sanborn)
	Maison du 205-207, rue Wellington Sud
	Maison Delisle (1057, rue Wellington Sud)
Patrimoine commercial	Édifice Armstrong (262, rue Aberdeen)
	Édifice Sangster (85, rue Albert)
	Enfilade des commerces en brique (105-143, rue Frontenac)
	Ancien édifice Au Bon Marché (43-47, rue King Ouest)
	Édifice du 163-169, rue King Ouest
	New Skinner Building (16-22, rue Wellington Nord)
	Édifice Genest (34-38, rue Wellington Nord)
	Édifice Wilson (67, rue Wellington Nord)
	Édifice du 76-78, rue Wellington Nord
	Édifice Echenberg (109, rue Wellington Nord)

	Édifice Rosenbloom (134-142, rue Wellington Nord)
	Édifice McManamy et Walsh (144, rue Wellington Nord)
	Édifice Mitchell (164, rue Wellington Nord)
	Édifice Odell-Grégoire (172-182, rue Wellington Nord)
	Édifice Whitting (190-204, rue Wellington Nord)
	Édifice Olivier, (6, rue Wellington Sud)
	Hôtel New Wellington (68, rue Wellington Sud)
Patrimoine culturel	Édifice de la Sherbrooke Library and Art Association (229, rue Dufferin)
	La Maison du Cinéma (63, rue King Ouest)
	Le Théâtre Granada (53, rue Wellington Nord)
	Édifice His Majesty's (149-153, rue Wellington Nord)
Patrimoine industriel	Sirop Mathieu (74, rue Albert)
	Complexe de la place Andrew-Paton (19, rue Belvédère Nord et autres)
	Édifice du Musée de la nature et des sciences (225, rue Frontenac)
	Édifice de la Hooper (731, rue Galt Ouest)
	Édifices de la Walter Blue (19-35, rue King Ouest)
	Édifice Webster (58-66, rue Meadow et 100, rue Webster)
	Usine de la Dominion Textile (N^{os} 1065, et 1089, rue du Pacifique)
	Centrale Frontenac
	Centrale Paton
Patrimoine institutionnel	Manège militaire (70, rue Belvédère Sud)
	Hospice du Sacré-Cœur (rue Fédéral et rue Belvédère Sud)
	Ancienne caserne des pompiers, rue Belvédère Sud
	Auberge Brooks (6-18, rue Brooks)
	Édifice de la Sun Life (150-158, rue Frontenac)
	Édifice du Bell Téléphone (174, rue de Lorraine)
	Édifice Le Pionnier (161-163, rue Marquette)
	Édifice Le Parthénon (175, rue Marquette), (ancien couvent des Petites-Sœurs de la Sainte-Famille)
	Édifice du Monument National (145-149, rue Ozias-Leduc)
	Hôtel de ville (191, rue du Palais)
	Édifice de la Banque canadienne impériale, (coin King Ouest et Wellington Nord)
	Édifice du Sherbrooke Trust (75, rue Wellington Nord)
	Édifice de l'ancienne Banque de Montréal (93, rue Wellington Nord)
	Édifice du Sherbrooke Daily Record (117-123, rue Wellington Nord)
	Édifice du Quebec Central (165, rue Wellington Nord)
	Édifice de l'Armée du Salut (175, rue Wellington Sud)
Patrimoine religieux	Église Christ-Roi (161, rue Aberdeen)
	Basilique-cathédrale Saint-Michel (135, rue de la Cathédrale)
	Palais épiscopal (135, rue de la Cathédrale)
	Église Marie-Médiatrice (3025, rue Galt Ouest)
	Église Sainte-Jeanne-d'Arc (1011, rue Galt Ouest)
	Presbytère de la paroisse Sainte-Jeanne d'Arc (1016, rue Galt Ouest)
	Mont Sainte-Famille (1820, rue Galt Ouest)
	St.Patrick's Church (10, rue Gordon)
	Église Immaculée-Conception (1085, rue de Mère-Teresa)
	Presbytère de la paroisse Immaculée-Conception (1085, rue de Mère-Teresa)
Patrimoine scolaire	École Sacré-Cœur (137, rue Ball)
	Collège Mont-Notre-Dame (101-104, rue de la Cathédrale)
	École LaRocque (910, rue LaRocque)
	Séminaire Saint-Charles-Borromée (195, rue Marquette)
Infrastructures	Ancienne gare du Canadien National (80, rue du Dépôt)
	Gare du Canadien Pacifique (710-730, rue des Fusiliers)
	Viaduc de chemin de fer sur la rivière Magog

ARRONDISSEMENT DE ROCK FOREST–SAINT-ÉLIE–DEAUVILLE	
Résidences familiales et autres	Maison du 675, chemin Dion
	Maison Nagle (6319, rue Émery-Fontaine)
	Maison Gilbert (875, rue Morin)
Patrimoine industriel	Centrale Drummond
	Centrale Rock Forest (470, rue Conrad-Blanchet)
	Mine Suffield, (Secteur du lot 3, Rang 11 du Canton d'Ascot)
	Mines Howard et King, (Secteur des lots 4 et 5, Rang 11 du Canton d'Ascot)
	Mine Silver Star, (Secteur du lot 4, Rang 11 du Canton d'Ascot)
Patrimoine religieux	Église Notre-Dame-de-Liesse, Deauville (7389, boulevard Bourque)
	Église de Saint-Élie-d'Orford (2205, Route 220)
	Église anglicane St. Mary's, Saint-Élie (31, chemin Hamel Nord)
Les infrastructures	Ancienne école de rang Rock Forest (chemins Beaudette et de Sainte-Catherine)
	Réservoirs d'eau potable à Rock Forest

ARRONDISSEMENT DE JACQUES-CARTIER	
Résidences familiales et autres	Maison Sangster (220-222, rue Belvédère Nord)
	Maison du 270, rue Belvédère Nord. (résidence du maire F.H. Bradley)
	Maisons en rangée rue Court (195-203, rue Court)
	Maison Buck (268, rue Court)
	Maison de Walter W. Beckett (974, rue du Dominion)
	Maison du 1072, rue du Dominion
	Maison Wilson (1073, rue du Dominion)
	Maison du 305-309, rue Dufferin, (résidence de l'ancien maire Israel Wood)
	Maison Morey (428, rue Dufferin)
	Maison Ritchie (446, rue Dufferin)
	Maison du 490, rue Dufferin
	Maison Edward Pellew Felton, (550-554, rue Dufferin)
	Maison Morkill (570-572, rue Dufferin)
	Maison John Blue (572, rue Élisabeth)
	Maison Sanborn (594, rue Élisabeth)
	Maison James B. Johnston (125, rue Firmin-Campbell)
	Maisons en rangée rue Fulton (942-968, rue Fulton)
	Maisons ouvrières, rue Island (279 à 303, rue Island)
	Maison du 191, rue de London
	Maison du 197, rue de London
	Maison du 203, rue de London
	Maison du 209, rue de London
	Maison du 257, rue de London
	Maison du 272, rue de London
	Maison Doherty (301, rue de London)
	Maison Wyatt-Sévigny (401-403, rue de London)
	Maison du 425, rue de London
	Maison G. F. Bradford (440, rue de London)
	Maison F. J. Griffith (449, rue de London)
	Maison du 448-450, rue de London
	Maison Dillon (475, rue de London) (maison en fond de cour, 473, rue de London)
	Maison du 483, rue de London (maison en fond de cour, 481, rue de London)

	Maison Webster (509-511, rue de London)
	Maison du 637, rue de London
	Maison Jencks (653-659, rue de London)
	Maisons en rangée, 83-97, rue de la Magog
	Maison du 797-799, rue Montcalm
	Maison William Griffith (239, rue de Montréal)
	Maison du 251, rue de Montréal
	Coopérative d'habitation du Vieux Sherbrooke, (254-272, rue de Montréal)
	Maison du 343, rue de Montréal
	Maison Hyndman (390, rue de Montréal)
	Maison du 434, rue de Montréal
	Maison Fraser (455, rue de Montréal)
	Maison Hovey (470, rue de Montréal)
	Maison du 551-553, rue de Montréal
	Maison du 565, rue de Montréal
	Maison Arkley (598, rue de Montréal)
	Maison White (165, rue Moore)
	Maison Mitchell (219-221, rue Moore)
	Maison Elkins (243, rue Moore)
	Édifice du 256, rue Moore
	Maison Bradford (288-290, rue Moore)
	Maison du 318, rue Moore, (ancienne résidence du maire Bachand)
	Maison McKechnie (354, rue Moore)
	Maison Ansell, (372, rue Moore)
	Maison W.-E. Paton (385, rue Moore)
	Maison Lynch (390, rue Moore)
	Maison Le Baron (419, rue Moore)
	Maison du 484-486, rue Moore
	Maison Olivier (516, rue Moore)
	Maison Jean-Paul Audet (441, rue de l'Ontario)
	Maison du 968-970, boulevard de Portland
	Maison du 982, boulevard de Portland
	Maison MacKinnon (1157, boulevard de Portland)
	Domaine-Howard (1300-1308, boulevard de Portland)
	Maison du 1301, boulevard de Portland
	Maison Beckett (576, rue Prospect)
	Maisons en rangée 591-607, rue Prospect
	Maison Walter Blue (608, rue Prospect)
	Maison Mulvena, (625, rue Prospect)
	Maison Gavin-Bowen (639, rue Prospect)
	Maison Edgell (658, rue Prospect)
	Maison R. D. Morkill (681, rue Prospect)
	Maison Leblanc (925, rue Prospect)
	Maison du 965, rue Prospect
	Maison du 1059, rue Prospect
	Maison Hall (1221, rue Prospect)
	Maison Campbell (1222, rue Prospect)
	Maison du 1536, rue Prospect
	Maison Wiggett (201-205, rue du Québec)
	Maison Forest (375, rue du Québec)
	Maison Ewing (401, rue du Québec)
	Maison Swallow (422, rue du Québec)
	Maison Allen (435, rue du Québec)
	Maison E. C. Goodhue (499, rue du Québec)
	Maison du 509, rue du Québec
	Maison du 584-586, rue du Québec
	Maison Ross (604-608, rue du Québec) (ancien maire de Sherbrooke)
	Maison Louis-Napoléon Audet (675, rue du Québec)
	Maison du 11, boulevard Queen-Victoria
	Maison du 243, boulevard Queen-Victoria

	Maison Hurd (437, boulevard Queen-Victoria)
	Maison Twose (461-463, boulevard Queen-Victoria)
	Maison Hovey (473, boulevard Queen-Victoria)
	Maison Loomis (485, boulevard Queen-Victoria)
	Maison McBain (497, boulevard Queen-Victoria)
	Maison Campbell (551, boulevard Queen-Victoria)
	Villa Beauséjour (833-837, boulevard Queen-Victoria)
	Domaine Sleepy Hollow, (2005, boulevard Queen-Victoria)
	Maison Léonidas Bachand (920, rue Stanley)
	Maison Davidson, (983, rue Stanley)
	Maison du 497, de la rue Victoria (une ancienne écurie est à l'arrière)
	Maison Jacob Nicol (rue de Vimy Nord)
	Maison du 1015-1021, rue Walton
	Maison du 1037-1043, rue Walton
	Maison Rioux (285, rue William)
Patrimoine commercial	Hôtel Magog (252-256, rue Dufferin)
Patrimoine culturel	Édifice du Musée des beaux-arts de Sherbrooke (241, rue Dufferin)
	Édifice du Centre d'interprétation de l'histoire de Sherbrooke (275, rue Dufferin)
Patrimoine industriel	Centrale Abénaquis
Patrimoine institutionnel	Édifice du Club de curling (83, rue de l'Abénaquis)
	Bloc Griffith (234, rue Dufferin)
	Édifice de la City Bank of Montreal (270-274, rue Dufferin)
	Édifice du Stanstead and Sherbrooke Insurance Company (295-297, rue Dufferin)
	St.George's Club (325, rue Dufferin)
	YMCA (300, rue de Montréal)
	Résidence Oasis (1471, boulevard de Portland)
	Sherbrooke Snowshoe Club (1900, rue Prospect)
	Sherbrooke Hussars (315, rue William)
	Prison Winter (271, rue Winter)
Patrimoine religieux	Monastère des Adoratrices du Précieux-Sang (332-340, rue Dufferin)
	St. Peter's Church (355, rue Dufferin)
	Plymouth-Trinity United Church (380, rue Dufferin)
	Couvent des Sœurs Servantes du Très-Saint-Sacrement (580, rue Dufferin)
	Grace Chapel (265-267, rue de Montréal)
	Édifice Eckankar (530, rue de Montréal)
	Carrefour chrétien de l'Estrie (531, rue de Montréal)
	First Baptist Church (908, boulevard de Portland)
	Temple des Francs-Maçons (510, rue Prospect)
Patrimoine scolaire	Sherbrooke High School (242, rue de l'Ontario)
	École protestante du quartier (1195-1197, rue Prospect)
	École Mitchell
Infrastructures	Passerelle de la Frayère
	Pont Noir
	Pont du GTR

Source : *Synthèse historique de l'occupation du territoire actuel de la ville de Sherbrooke et recensement des éléments patrimoniaux*, Société d'histoire de Sherbrooke, octobre 2010.

U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.
1	86	**26**	240	**51**	297	**76**	336	**101**	368	**126**	394	**151**	417	**176**	438	**201**	456	**226**	473	**251**	489	**276**	504	**301**	518	**326**	531	**351**	544	**376**	555	**401**	567	**426**	578	**451**	588	**476**	598
2	107	**27**	243	**52**	299	**77**	338	**102**	369	**127**	395	**152**	418	**177**	438	**202**	457	**227**	474	**252**	490	**277**	505	**302**	518	**327**	532	**352**	544	**377**	556	**402**	567	**427**	578	**452**	588	**477**	598
3	122	**28**	246	**53**	300	**78**	339	**103**	370	**128**	396	**153**	419	**178**	439	**203**	458	**228**	475	**253**	490	**278**	505	**303**	519	**328**	532	**353**	544	**378**	556	**403**	568	**428**	578	**453**	589	**478**	599
4	133	**29**	249	**54**	302	**79**	340	**104**	371	**129**	397	**154**	420	**179**	440	**204**	458	**229**	475	**254**	491	**279**	506	**304**	520	**329**	533	**354**	545	**379**	557	**404**	568	**429**	579	**454**	589	**479**	599
5	143	**30**	251	**55**	304	**80**	342	**105**	372	**130**	398	**155**	421	**180**	441	**205**	459	**230**	476	**255**	492	**280**	506	**305**	520	**330**	533	**355**	545	**380**	557	**405**	568	**430**	579	**455**	590	**480**	600
6	152	**31**	254	**56**	306	**81**	343	**106**	373	**131**	399	**156**	421	**181**	442	**206**	460	**231**	477	**256**	492	**281**	507	**306**	521	**331**	534	**356**	546	**381**	558	**406**	569	**431**	580	**456**	590	**481**	600
7	159	**32**	256	**57**	307	**82**	344	**107**	374	**132**	400	**157**	422	**182**	442	**207**	461	**232**	477	**257**	493	**282**	507	**307**	521	**332**	534	**357**	546	**382**	558	**407**	569	**432**	580	**457**	590	**482**	600
8	166	**33**	259	**58**	309	**83**	346	**108**	375	**133**	401	**158**	423	**183**	443	**208**	461	**233**	478	**258**	493	**283**	508	**308**	522	**333**	535	**358**	547	**383**	559	**408**	570	**433**	581	**458**	591	**483**	601
9	172	**34**	261	**59**	311	**84**	347	**109**	377	**134**	402	**159**	424	**184**	444	**209**	462	**234**	479	**259**	494	**284**	509	**309**	522	**334**	535	**359**	547	**384**	559	**409**	570	**434**	581	**459**	591	**484**	601
10	178	**35**	264	**60**	312	**85**	348	**110**	378	**135**	403	**160**	425	**185**	445	**210**	463	**235**	479	**260**	495	**285**	509	**310**	523	**335**	536	**360**	548	**385**	560	**410**	571	**435**	581	**460**	592	**485**	602
11	183	**36**	266	**61**	314	**86**	350	**111**	379	**136**	404	**161**	426	**186**	445	**211**	463	**236**	480	**261**	495	**286**	510	**311**	523	**336**	536	**361**	548	**386**	560	**411**	571	**436**	582	**461**	592	**486**	602
12	188	**37**	268	**62**	315	**87**	351	**112**	380	**137**	405	**162**	426	**187**	446	**212**	464	**237**	481	**262**	496	**287**	510	**312**	524	**337**	537	**362**	549	**387**	560	**412**	572	**437**	582	**462**	592	**487**	602
13	193	**38**	271	**63**	317	**88**	352	**113**	381	**138**	406	**163**	427	**188**	447	**213**	465	**238**	481	**263**	496	**288**	511	**313**	524	**338**	537	**363**	549	**388**	561	**413**	572	**438**	583	**463**	593	**488**	603
14	198	**39**	273	**64**	319	**89**	353	**114**	382	**139**	406	**164**	428	**189**	448	**214**	465	**239**	482	**264**	497	**289**	511	**314**	525	**339**	538	**364**	550	**389**	561	**414**	572	**439**	583	**464**	593	**489**	603
15	202	**40**	275	**65**	320	**90**	355	**115**	383	**140**	407	**165**	429	**190**	448	**215**	466	**240**	482	**265**	498	**290**	512	**315**	525	**340**	538	**365**	550	**390**	562	**415**	573	**440**	583	**465**	594	**490**	604
16	206	**41**	277	**66**	322	**91**	356	**116**	384	**141**	408	**166**	430	**191**	449	**216**	467	**241**	483	**266**	498	**291**	512	**316**	526	**341**	539	**366**	551	**391**	562	**416**	573	**441**	584	**466**	594	**491**	604
17	210	**42**	279	**67**	323	**92**	357	**117**	385	**142**	409	**167**	431	**192**	450	**217**	467	**242**	484	**267**	499	**292**	513	**317**	526	**342**	539	**367**	551	**392**	563	**417**	574	**442**	584	**467**	594	**492**	604
18	214	**43**	281	**68**	325	**93**	358	**118**	386	**143**	410	**168**	431	**193**	451	**218**	468	**243**	484	**268**	499	**293**	514	**318**	527	**343**	540	**368**	552	**393**	563	**418**	574	**443**	585	**468**	595	**493**	605
19	218	**44**	283	**69**	326	**94**	359	**119**	387	**144**	411	**169**	432	**194**	451	**219**	469	**244**	485	**269**	500	**294**	514	**319**	527	**344**	540	**369**	552	**394**	564	**419**	575	**444**	585	**469**	595	**494**	605
20	221	**45**	285	**70**	328	**95**	361	**120**	388	**145**	412	**170**	433	**195**	452	**220**	469	**245**	486	**270**	501	**295**	515	**320**	528	**345**	541	**370**	553	**395**	564	**420**	575	**445**	586	**470**	596	**495**	605
21	225	**46**	287	**71**	329	**96**	362	**121**	389	**146**	413	**171**	434	**196**	453	**221**	470	**246**	486	**271**	501	**296**	515	**321**	528	**346**	541	**371**	553	**396**	564	**421**	575	**446**	586	**471**	596	**496**	606
22	228	**47**	289	**72**	331	**97**	363	**122**	390	**147**	414	**172**	435	**197**	453	**222**	471	**247**	487	**272**	502	**297**	516	**322**	529	**347**	542	**372**	554	**397**	565	**422**	576	**447**	586	**472**	596	**497**	606
23	231	**48**	291	**73**	332	**98**	364	**123**	391	**148**	415	**173**	435	**198**	454	**223**	471	**248**	487	**273**	502	**298**	516	**323**	530	**348**	542	**373**	554	**398**	565	**423**	576	**448**	587	**473**	597	**498**	607
24	234	**49**	293	**74**	333	**99**	365	**124**	392	**149**	415	**174**	436	**199**	455	**224**	472	**249**	488	**274**	503	**299**	517	**324**	530	**349**	543	**374**	554	**399**	566	**424**	577	**449**	587	**474**	597	**499**	607
25	237	**50**	295	**75**	335	**100**	367	**125**	393	**150**	416	**175**	437	**200**	456	**225**	473	**250**	489	**275**	503	**300**	517	**325**	531	**350**	543	**375**	555	**400**	566	**425**	577	**450**	588	**475**	598	**500**	607

U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.
501	608	**526**	617	**551**	626	**576**	635	**601**	643	**626**	652	**651**	660	**676**	668	**701**	675	**726**	683	**751**	690	**776**	697	**801**	704	**826**	711	**851**	718	**876**	724	**901**	731	**926**	737	**951**	743	**976**	749
502	608	**527**	617	**552**	626	**577**	635	**602**	644	**627**	652	**652**	660	**677**	668	**702**	676	**727**	683	**752**	690	**777**	697	**802**	704	**827**	711	**852**	718	**877**	724	**902**	731	**927**	737	**952**	743	**977**	749
503	608	**528**	618	**553**	627	**578**	636	**603**	644	**628**	652	**653**	660	**678**	668	**703**	676	**728**	683	**753**	691	**778**	698	**803**	705	**828**	711	**853**	718	**878**	725	**903**	731	**928**	737	**953**	744	**978**	750
504	609	**529**	618	**554**	627	**579**	636	**604**	644	**629**	653	**654**	661	**679**	669	**704**	676	**729**	684	**754**	691	**779**	698	**804**	705	**829**	712	**854**	718	**879**	725	**904**	731	**929**	738	**954**	744	**979**	750
505	609	**530**	619	**555**	628	**580**	636	**605**	645	**630**	653	**655**	661	**680**	669	**705**	676	**730**	684	**755**	691	**780**	698	**805**	705	**830**	712	**855**	719	**880**	725	**905**	732	**930**	738	**955**	744	**980**	750
506	610	**531**	619	**556**	628	**581**	637	**606**	645	**631**	653	**656**	661	**681**	669	**706**	677	**731**	684	**756**	691	**781**	699	**806**	706	**831**	712	**856**	719	**881**	725	**906**	732	**931**	738	**956**	744	**981**	750
507	610	**532**	619	**557**	628	**582**	637	**607**	645	**632**	654	**657**	662	**682**	669	**707**	677	**732**	685	**757**	692	**782**	699	**807**	706	**832**	713	**857**	719	**882**	726	**907**	732	**932**	738	**957**	745	**982**	751
508	610	**533**	620	**558**	629	**583**	637	**608**	646	**633**	654	**658**	662	**683**	670	**708**	677	**733**	685	**758**	692	**783**	699	**808**	706	**833**	713	**858**	719	**883**	726	**908**	732	**933**	739	**958**	745	**983**	751
509	611	**534**	620	**559**	629	**584**	638	**609**	646	**634**	654	**659**	662	**684**	670	**709**	678	**734**	685	**759**	692	**784**	699	**809**	706	**834**	713	**859**	720	**884**	726	**909**	733	**934**	739	**959**	745	**984**	751
510	611	**535**	620	**560**	629	**585**	638	**610**	646	**635**	655	**660**	663	**685**	670	**710**	678	**735**	685	**760**	693	**785**	700	**810**	707	**835**	713	**860**	720	**885**	727	**910**	733	**935**	739	**960**	745	**985**	751
511	612	**536**	621	**561**	630	**586**	638	**611**	647	**636**	655	**661**	663	**686**	671	**711**	678	**736**	686	**761**	693	**786**	700	**811**	707	**836**	714	**861**	720	**886**	727	**911**	733	**936**	739	**961**	746	**986**	752
512	612	**537**	621	**562**	630	**587**	639	**612**	647	**637**	655	**662**	663	**687**	671	**712**	679	**737**	686	**762**	693	**787**	700	**812**	707	**837**	714	**862**	721	**887**	727	**912**	733	**937**	740	**962**	746	**987**	752
513	612	**538**	621	**563**	630	**588**	639	**613**	647	**638**	656	**663**	664	**688**	671	**713**	679	**738**	686	**763**	693	**788**	701	**813**	707	**838**	714	**863**	721	**888**	727	**913**	734	**938**	740	**963**	746	**988**	752
514	613	**539**	622	**564**	631	**589**	639	**614**	648	**639**	656	**664**	664	**689**	672	**714**	679	**739**	687	**764**	694	**789**	701	**814**	708	**839**	714	**864**	721	**889**	728	**914**	734	**939**	740	**964**	746	**989**	752
515	613	**540**	622	**565**	631	**590**	640	**615**	648	**640**	656	**665**	664	**690**	672	**715**	679	**740**	687	**765**	694	**790**	701	**815**	708	**840**	715	**865**	721	**890**	728	**915**	734	**940**	740	**965**	747	**990**	753
516	613	**541**	623	**566**	631	**591**	640	**616**	648	**641**	657	**666**	665	**691**	672	**716**	680	**741**	687	**766**	694	**791**	701	**816**	708	**841**	715	**866**	722	**891**	728	**916**	734	**941**	741	**966**	747	**991**	753
517	614	**542**	623	**567**	632	**592**	640	**617**	649	**642**	657	**667**	665	**692**	673	**717**	680	**742**	687	**767**	695	**792**	702	**817**	709	**842**	715	**867**	722	**892**	728	**917**	735	**942**	741	**967**	747	**992**	753
518	614	**543**	623	**568**	632	**593**	641	**618**	649	**643**	657	**668**	665	**693**	673	**718**	680	**743**	688	**768**	695	**793**	702	**818**	709	**843**	716	**868**	722	**893**	729	**918**	735	**943**	741	**968**	747	**993**	753
519	614	**544**	624	**569**	632	**594**	641	**619**	649	**644**	658	**669**	665	**694**	673	**719**	681	**744**	688	**769**	695	**794**	702	**819**	709	**844**	716	**869**	722	**894**	729	**919**	735	**944**	741	**969**	747	**994**	753
520	615	**545**	624	**570**	633	**595**	641	**620**	650	**645**	658	**670**	666	**695**	673	**720**	681	**745**	688	**770**	695	**795**	702	**820**	709	**845**	716	**870**	723	**895**	729	**920**	735	**945**	742	**970**	748	**995**	754
521	615	**546**	624	**571**	633	**596**	642	**621**	650	**646**	658	**671**	666	**696**	674	**721**	681	**746**	689	**771**	696	**796**	703	**821**	710	**846**	716	**871**	723	**896**	729	**921**	736	**946**	742	**971**	748	**996**	754
522	616	**547**	625	**572**	634	**597**	642	**622**	650	**647**	658	**672**	666	**697**	674	**722**	682	**747**	689	**772**	696	**797**	703	**822**	710	**847**	717	**872**	723	**897**	730	**922**	736	**947**	742	**972**	748	**997**	754
523	616	**548**	625	**573**	634	**598**	642	**623**	651	**648**	659	**673**	667	**698**	674	**723**	682	**748**	689	**773**	696	**798**	703	**823**	710	**848**	717	**873**	723	**898**	730	**923**	736	**948**	742	**973**	748	**998**	754
524	616	**549**	625	**574**	634	**599**	643	**624**	651	**649**	659	**674**	667	**699**	675	**724**	682	**749**	689	**774**	697	**799**	704	**824**	710	**849**	717	**874**	724	**899**	730	**924**	736	**949**	743	**974**	749	**999**	755
525	617	**550**	626	**575**	635	**600**	643	**625**	651	**650**	659	**675**	667	**700**	675	**725**	682	**750**	690	**775**	697	**800**	704	**825**	711	**850**	717	**875**	724	**900**	730	**925**	737	**950**	743	**975**	749	**1000**	755

U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.
1001	755	**1026**	761	**1051**	767	**1076**	772	**1101**	778	**1126**	784	**1151**	789	**1176**	794	**1201**	800	**1226**	805	**1251**	810	**1276**	815	**1301**	820	**1326**	825	**1351**	830	**1376**	834	**1401**	839	**1426**	844	**1451**	848	**1476**	853
1002	755	**1027**	761	**1052**	767	**1077**	773	**1102**	778	**1127**	784	**1152**	789	**1177**	795	**1202**	800	**1227**	805	**1252**	810	**1277**	815	**1302**	820	**1327**	825	**1352**	830	**1377**	835	**1402**	839	**1427**	844	**1452**	849	**1477**	853
1003	756	**1028**	761	**1053**	767	**1078**	773	**1103**	778	**1128**	784	**1153**	789	**1178**	795	**1203**	800	**1228**	805	**1253**	810	**1278**	815	**1303**	820	**1328**	825	**1353**	830	**1378**	835	**1403**	840	**1428**	844	**1453**	849	**1478**	853
1004	756	**1029**	762	**1054**	767	**1079**	773	**1104**	779	**1129**	784	**1154**	790	**1179**	795	**1204**	800	**1229**	805	**1254**	810	**1279**	815	**1304**	820	**1329**	825	**1354**	830	**1379**	835	**1404**	840	**1429**	844	**1454**	849	**1479**	854
1005	756	**1030**	762	**1055**	768	**1080**	773	**1105**	779	**1130**	784	**1155**	790	**1180**	795	**1205**	800	**1230**	806	**1255**	811	**1280**	816	**1305**	821	**1330**	826	**1355**	830	**1380**	835	**1405**	840	**1430**	845	**1455**	849	**1480**	854
1006	756	**1031**	762	**1056**	768	**1081**	774	**1106**	779	**1131**	785	**1156**	790	**1181**	795	**1206**	801	**1231**	806	**1256**	811	**1281**	816	**1306**	821	**1331**	826	**1356**	831	**1381**	835	**1406**	840	**1431**	845	**1456**	849	**1481**	854
1007	757	**1032**	762	**1057**	768	**1082**	774	**1107**	779	**1132**	785	**1157**	790	**1182**	796	**1207**	801	**1232**	806	**1257**	811	**1282**	816	**1307**	821	**1332**	826	**1357**	831	**1382**	836	**1407**	840	**1432**	845	**1457**	850	**1482**	854
1008	757	**1033**	763	**1058**	768	**1083**	774	**1108**	780	**1133**	785	**1158**	790	**1183**	796	**1208**	801	**1233**	806	**1258**	811	**1283**	816	**1308**	821	**1333**	826	**1358**	831	**1383**	836	**1408**	840	**1433**	845	**1458**	850	**1483**	854
1009	757	**1034**	763	**1059**	769	**1084**	774	**1109**	780	**1134**	785	**1159**	791	**1184**	796	**1209**	801	**1234**	806	**1259**	811	**1284**	816	**1309**	821	**1334**	826	**1359**	831	**1384**	836	**1409**	841	**1434**	845	**1459**	850	**1484**	854
1010	757	**1035**	763	**1060**	769	**1085**	774	**1110**	780	**1135**	785	**1160**	791	**1185**	796	**1210**	801	**1235**	807	**1260**	812	**1285**	817	**1310**	822	**1335**	827	**1360**	831	**1385**	836	**1410**	841	**1435**	845	**1460**	850	**1485**	855
1011	757	**1036**	763	**1061**	769	**1086**	775	**1111**	780	**1136**	786	**1161**	791	**1186**	796	**1211**	802	**1236**	807	**1261**	812	**1286**	817	**1311**	822	**1336**	827	**1361**	832	**1386**	836	**1411**	841	**1436**	846	**1461**	850	**1486**	855
1012	758	**1037**	764	**1062**	769	**1087**	775	**1112**	780	**1137**	786	**1162**	791	**1187**	797	**1212**	802	**1237**	807	**1262**	812	**1287**	817	**1312**	822	**1337**	827	**1362**	832	**1387**	837	**1412**	841	**1437**	846	**1462**	850	**1487**	855
1013	758	**1038**	764	**1063**	770	**1088**	775	**1113**	781	**1138**	786	**1163**	792	**1188**	797	**1213**	802	**1238**	807	**1263**	812	**1288**	817	**1313**	822	**1338**	827	**1363**	832	**1388**	837	**1413**	841	**1438**	846	**1463**	851	**1488**	855
1014	758	**1039**	764	**1064**	770	**1089**	775	**1114**	781	**1139**	786	**1164**	792	**1189**	797	**1214**	802	**1239**	807	**1264**	812	**1289**	817	**1314**	822	**1339**	827	**1364**	832	**1389**	837	**1414**	842	**1439**	846	**1464**	851	**1489**	855
1015	758	**1040**	764	**1065**	770	**1090**	776	**1115**	781	**1140**	787	**1165**	792	**1190**	797	**1215**	802	**1240**	808	**1265**	813	**1290**	818	**1315**	823	**1340**	828	**1365**	832	**1390**	837	**1415**	842	**1440**	846	**1465**	851	**1490**	856
1016	759	**1041**	764	**1066**	770	**1091**	776	**1116**	781	**1141**	787	**1166**	792	**1191**	797	**1216**	803	**1241**	808	**1266**	813	**1291**	818	**1316**	823	**1341**	828	**1366**	833	**1391**	837	**1416**	842	**1441**	847	**1466**	851	**1491**	856
1017	759	**1042**	765	**1067**	770	**1092**	776	**1117**	782	**1142**	787	**1167**	792	**1192**	798	**1217**	803	**1242**	808	**1267**	813	**1292**	818	**1317**	823	**1342**	828	**1367**	833	**1392**	837	**1417**	842	**1442**	847	**1467**	851	**1492**	856
1018	759	**1043**	765	**1068**	771	**1093**	776	**1118**	782	**1143**	787	**1168**	793	**1193**	798	**1218**	803	**1243**	808	**1268**	813	**1293**	818	**1318**	823	**1343**	828	**1368**	833	**1393**	838	**1418**	842	**1443**	847	**1468**	852	**1493**	856
1019	759	**1044**	765	**1069**	771	**1094**	776	**1119**	782	**1144**	787	**1169**	793	**1194**	798	**1219**	803	**1244**	808	**1269**	813	**1294**	818	**1319**	823	**1344**	828	**1369**	833	**1394**	838	**1419**	843	**1444**	847	**1469**	852	**1494**	856
1020	760	**1045**	765	**1070**	771	**1095**	777	**1120**	782	**1145**	788	**1170**	793	**1195**	798	**1220**	804	**1245**	809	**1270**	814	**1295**	819	**1320**	824	**1345**	828	**1370**	833	**1395**	838	**1420**	843	**1445**	847	**1470**	852	**1495**	856
1021	760	**1046**	766	**1071**	771	**1096**	777	**1121**	782	**1146**	788	**1171**	793	**1196**	799	**1221**	804	**1246**	809	**1271**	814	**1296**	819	**1321**	824	**1346**	829	**1371**	833	**1396**	838	**1421**	843	**1446**	848	**1471**	852	**1496**	857
1022	760	**1047**	766	**1072**	772	**1097**	777	**1122**	783	**1147**	788	**1172**	793	**1197**	799	**1222**	804	**1247**	809	**1272**	814	**1297**	819	**1322**	824	**1347**	829	**1372**	834	**1397**	838	**1422**	843	**1447**	848	**1472**	852	**1497**	857
1023	760	**1048**	766	**1073**	772	**1098**	777	**1123**	783	**1148**	788	**1173**	794	**1198**	799	**1223**	804	**1248**	809	**1273**	814	**1298**	819	**1323**	824	**1348**	829	**1373**	834	**1398**	839	**1423**	843	**1448**	848	**1473**	852	**1498**	857
1024	761	**1049**	766	**1074**	772	**1099**	778	**1124**	783	**1149**	789	**1174**	794	**1199**	799	**1224**	804	**1249**	809	**1274**	814	**1299**	819	**1324**	824	**1349**	829	**1374**	834	**1399**	839	**1424**	843	**1449**	848	**1474**	853	**1499**	857
1025	761	**1050**	767	**1075**	772	**1100**	778	**1125**	783	**1150**	789	**1175**	794	**1200**	799	**1225**	805	**1250**	810	**1275**	815	**1300**	820	**1325**	825	**1350**	829	**1375**	834	**1400**	839	**1425**	844	**1450**	848	**1475**	853	**1500**	857

U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.
1501	857	**1526**	862	**1551**	866	**1576**	871	**1601**	875	**1626**	879	**1651**	884	**1676**	888	**1701**	892	**1726**	896	**1751**	900	**1776**	904	**1801**	908	**1826**	912	**1851**	916	**1876**	920	**1901**	923	**1926**	927	**1951**	931	**1976**	935
1502	858	**1527**	862	**1552**	867	**1577**	871	**1602**	875	**1627**	879	**1652**	884	**1677**	888	**1702**	892	**1727**	896	**1752**	900	**1777**	904	**1802**	908	**1827**	912	**1852**	916	**1877**	920	**1902**	924	**1927**	927	**1952**	931	**1977**	935
1503	858	**1528**	862	**1553**	867	**1578**	871	**1603**	875	**1628**	880	**1653**	884	**1678**	888	**1703**	892	**1728**	896	**1753**	900	**1778**	904	**1803**	908	**1828**	912	**1853**	916	**1878**	920	**1903**	924	**1928**	928	**1953**	931	**1978**	935
1504	858	**1529**	862	**1554**	867	**1579**	871	**1604**	876	**1629**	880	**1654**	884	**1679**	888	**1704**	892	**1729**	896	**1754**	900	**1779**	904	**1804**	908	**1829**	912	**1854**	916	**1879**	920	**1904**	924	**1929**	928	**1954**	931	**1979**	935
1505	858	**1530**	863	**1555**	867	**1580**	871	**1605**	876	**1630**	880	**1655**	884	**1680**	888	**1705**	892	**1730**	897	**1755**	901	**1780**	905	**1805**	909	**1830**	913	**1855**	916	**1880**	920	**1905**	924	**1930**	928	**1955**	932	**1980**	935
1506	858	**1531**	863	**1556**	867	**1581**	872	**1606**	876	**1631**	880	**1656**	884	**1681**	889	**1706**	893	**1731**	897	**1756**	901	**1781**	905	**1806**	909	**1831**	913	**1856**	917	**1881**	920	**1906**	924	**1931**	928	**1956**	932	**1981**	936
1507	859	**1532**	863	**1557**	867	**1582**	872	**1607**	876	**1632**	880	**1657**	885	**1682**	889	**1707**	893	**1732**	897	**1757**	901	**1782**	905	**1807**	909	**1832**	913	**1857**	917	**1882**	921	**1907**	924	**1932**	928	**1957**	932	**1982**	936
1508	859	**1533**	863	**1558**	868	**1583**	872	**1608**	876	**1633**	880	**1658**	885	**1683**	889	**1708**	893	**1733**	897	**1758**	901	**1783**	905	**1808**	909	**1833**	913	**1858**	917	**1883**	921	**1908**	925	**1933**	928	**1958**	932	**1983**	936
1509	859	**1534**	863	**1559**	868	**1584**	872	**1609**	876	**1634**	881	**1659**	885	**1684**	889	**1709**	893	**1734**	897	**1759**	901	**1784**	905	**1809**	909	**1834**	913	**1859**	917	**1884**	921	**1909**	925	**1934**	928	**1959**	932	**1984**	936
1510	859	**1535**	864	**1560**	868	**1585**	872	**1610**	877	**1635**	881	**1660**	885	**1685**	889	**1710**	893	**1735**	897	**1760**	901	**1785**	905	**1810**	909	**1835**	913	**1860**	917	**1885**	921	**1910**	925	**1935**	929	**1960**	932	**1985**	936
1511	859	**1536**	864	**1561**	868	**1586**	872	**1611**	877	**1636**	881	**1661**	885	**1686**	889	**1711**	893	**1736**	898	**1761**	902	**1786**	906	**1811**	910	**1836**	913	**1861**	917	**1886**	921	**1911**	925	**1936**	929	**1961**	933	**1986**	936
1512	859	**1537**	864	**1562**	868	**1587**	873	**1612**	877	**1637**	881	**1662**	885	**1687**	890	**1712**	894	**1737**	898	**1762**	902	**1787**	906	**1812**	910	**1837**	914	**1862**	917	**1887**	921	**1912**	925	**1937**	929	**1962**	933	**1987**	936
1513	860	**1538**	864	**1563**	868	**1588**	873	**1613**	877	**1638**	881	**1663**	886	**1688**	890	**1713**	894	**1738**	898	**1763**	902	**1788**	906	**1813**	910	**1838**	914	**1863**	918	**1888**	921	**1913**	925	**1938**	929	**1963**	933	**1988**	937
1514	860	**1539**	864	**1564**	869	**1589**	873	**1614**	877	**1639**	881	**1664**	886	**1689**	890	**1714**	894	**1739**	898	**1764**	902	**1789**	906	**1814**	910	**1839**	914	**1864**	918	**1889**	922	**1914**	925	**1939**	929	**1964**	933	**1989**	937
1515	860	**1540**	864	**1565**	869	**1590**	873	**1615**	877	**1640**	882	**1665**	886	**1690**	890	**1715**	894	**1740**	898	**1765**	902	**1790**	906	**1815**	910	**1840**	914	**1865**	918	**1890**	922	**1915**	926	**1940**	929	**1965**	933	**1990**	937
1516	860	**1541**	865	**1566**	869	**1591**	873	**1616**	878	**1641**	882	**1666**	886	**1691**	890	**1716**	894	**1741**	898	**1766**	902	**1791**	906	**1816**	910	**1841**	914	**1866**	918	**1891**	922	**1916**	926	**1941**	930	**1966**	933	**1991**	937
1517	860	**1542**	865	**1567**	869	**1592**	873	**1617**	878	**1642**	882	**1667**	886	**1692**	890	**1717**	894	**1742**	899	**1767**	903	**1792**	907	**1817**	910	**1842**	914	**1867**	918	**1892**	922	**1917**	926	**1942**	930	**1967**	933	**1992**	937
1518	861	**1543**	865	**1568**	869	**1593**	874	**1618**	878	**1643**	882	**1668**	886	**1693**	891	**1718**	895	**1743**	899	**1768**	903	**1793**	907	**1818**	911	**1843**	915	**1868**	918	**1893**	922	**1918**	926	**1943**	930	**1968**	934	**1993**	937
1519	861	**1544**	865	**1569**	870	**1594**	874	**1619**	878	**1644**	882	**1669**	887	**1694**	891	**1719**	895	**1744**	899	**1769**	903	**1794**	907	**1819**	911	**1844**	915	**1869**	919	**1894**	922	**1919**	926	**1944**	930	**1969**	934	**1994**	937
1520	861	**1545**	865	**1570**	870	**1595**	874	**1620**	878	**1645**	883	**1670**	887	**1695**	891	**1720**	895	**1745**	899	**1770**	903	**1795**	907	**1820**	911	**1845**	915	**1870**	919	**1895**	923	**1920**	926	**1945**	930	**1970**	934	**1995**	938
1521	861	**1546**	865	**1571**	870	**1596**	874	**1621**	878	**1646**	883	**1671**	887	**1696**	891	**1721**	895	**1746**	899	**1771**	903	**1796**	907	**1821**	911	**1846**	915	**1871**	919	**1896**	923	**1921**	927	**1946**	930	**1971**	934	**1996**	938
1522	861	**1547**	866	**1572**	870	**1597**	874	**1622**	879	**1647**	883	**1672**	887	**1697**	891	**1722**	895	**1747**	899	**1772**	903	**1797**	907	**1822**	911	**1847**	915	**1872**	919	**1897**	923	**1922**	927	**1947**	930	**1972**	934	**1997**	938
1523	861	**1548**	866	**1573**	870	**1598**	875	**1623**	879	**1648**	883	**1673**	887	**1698**	891	**1723**	895	**1748**	899	**1773**	904	**1798**	907	**1823**	911	**1848**	915	**1873**	919	**1898**	923	**1923**	927	**1948**	931	**1973**	934	**1998**	938
1524	862	**1549**	866	**1574**	870	**1599**	875	**1624**	879	**1649**	883	**1674**	887	**1699**	891	**1724**	896	**1749**	900	**1774**	904	**1799**	908	**1824**	912	**1849**	915	**1874**	919	**1899**	923	**1924**	927	**1949**	931	**1974**	934	**1999**	938
1525	862	**1550**	866	**1575**	871	**1600**	875	**1625**	879	**1650**	883	**1675**	888	**1700**	892	**1725**	896	**1750**	900	**1775**	904	**1800**	908	**1825**	912	**1850**	916	**1875**	919	**1900**	923	**1925**	927	**1950**	931	**1975**	935	**2000**	938

U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.	U.A.	m.
2001	938	**2026**	942	**2051**	946	**2076**	949	**2101**	953	**2126**	956	**2151**	960	**2176**	963	**2201**	967	**2226**	970	**2251**	974	**2276**	977	**2301**	981	**2326**	984	**2351**	987	**2376**	990	**2401**	994	**2426**	997	**2451**	1000	**2476**	1003
2002	939	**2027**	942	**2052**	946	**2077**	949	**2102**	953	**2127**	957	**2152**	960	**2177**	964	**2202**	967	**2227**	971	**2252**	974	**2277**	977	**2302**	981	**2327**	984	**2352**	987	**2377**	991	**2402**	994	**2427**	997	**2452**	1000	**2477**	1003
2003	939	**2028**	942	**2053**	946	**2078**	950	**2103**	953	**2128**	957	**2153**	960	**2178**	964	**2203**	967	**2228**	971	**2253**	974	**2278**	977	**2303**	981	**2328**	984	**2353**	987	**2378**	991	**2403**	994	**2428**	997	**2453**	1000	**2478**	1004
2004	939	**2029**	943	**2054**	946	**2079**	950	**2104**	953	**2129**	957	**2154**	960	**2179**	964	**2204**	967	**2229**	971	**2254**	974	**2279**	978	**2304**	981	**2329**	984	**2354**	988	**2379**	991	**2404**	994	**2429**	997	**2454**	1001	**2479**	1004
2005	939	**2030**	943	**2055**	946	**2080**	950	**2105**	953	**2130**	957	**2155**	961	**2180**	964	**2205**	967	**2230**	971	**2255**	974	**2280**	978	**2305**	981	**2330**	984	**2355**	988	**2380**	991	**2405**	994	**2430**	997	**2455**	1001	**2480**	1004
2006	939	**2031**	943	**2056**	946	**2081**	950	**2106**	954	**2131**	957	**2156**	961	**2181**	964	**2206**	968	**2231**	971	**2256**	974	**2281**	978	**2306**	981	**2331**	985	**2356**	988	**2381**	991	**2406**	994	**2431**	998	**2456**	1001	**2481**	1004
2007	939	**2032**	943	**2057**	947	**2082**	950	**2107**	954	**2132**	957	**2157**	961	**2182**	964	**2207**	968	**2232**	971	**2257**	975	**2282**	978	**2307**	981	**2332**	985	**2357**	988	**2382**	991	**2407**	994	**2432**	998	**2457**	1001	**2482**	1004
2008	939	**2033**	943	**2058**	947	**2083**	950	**2108**	954	**2133**	957	**2158**	961	**2183**	964	**2208**	968	**2233**	971	**2258**	975	**2283**	978	**2308**	981	**2333**	985	**2358**	988	**2383**	991	**2408**	995	**2433**	998	**2458**	1001	**2483**	1004
2009	940	**2034**	943	**2059**	947	**2084**	951	**2109**	954	**2134**	958	**2159**	961	**2184**	965	**2209**	968	**2234**	971	**2259**	975	**2284**	978	**2309**	982	**2334**	985	**2359**	988	**2384**	991	**2409**	995	**2434**	998	**2459**	1001	**2484**	1004
2010	940	**2035**	943	**2060**	947	**2085**	951	**2110**	954	**2135**	958	**2160**	961	**2185**	965	**2210**	968	**2235**	972	**2260**	975	**2285**	978	**2310**	982	**2335**	985	**2360**	988	**2385**	992	**2410**	995	**2435**	998	**2460**	1001	**2485**	1004
2011	940	**2036**	944	**2061**	947	**2086**	951	**2111**	954	**2136**	958	**2161**	961	**2186**	965	**2211**	968	**2236**	972	**2261**	975	**2286**	978	**2311**	982	**2336**	985	**2361**	988	**2386**	992	**2411**	995	**2436**	998	**2461**	1001	**2486**	1005
2012	940	**2037**	944	**2062**	947	**2087**	951	**2112**	954	**2137**	958	**2162**	962	**2187**	965	**2212**	968	**2237**	972	**2262**	975	**2287**	979	**2312**	982	**2337**	985	**2362**	989	**2387**	992	**2412**	995	**2437**	998	**2462**	1002	**2487**	1005
2013	940	**2038**	944	**2063**	947	**2088**	951	**2113**	955	**2138**	958	**2163**	962	**2188**	965	**2213**	969	**2238**	972	**2263**	975	**2288**	979	**2313**	982	**2338**	985	**2363**	989	**2388**	992	**2413**	995	**2438**	998	**2463**	1002	**2488**	1005
2014	940	**2039**	944	**2064**	948	**2089**	951	**2114**	955	**2139**	958	**2164**	962	**2189**	965	**2214**	969	**2239**	972	**2264**	976	**2289**	979	**2314**	982	**2339**	986	**2364**	989	**2389**	992	**2414**	995	**2439**	999	**2464**	1002	**2489**	1005
2015	941	**2040**	944	**2065**	948	**2090**	951	**2115**	955	**2140**	958	**2165**	962	**2190**	965	**2215**	969	**2240**	972	**2265**	976	**2290**	979	**2315**	982	**2340**	986	**2365**	989	**2390**	992	**2415**	995	**2440**	999	**2465**	1002	**2490**	1005
2016	941	**2041**	944	**2066**	948	**2091**	952	**2116**	955	**2141**	959	**2166**	962	**2191**	966	**2216**	969	**2241**	972	**2266**	976	**2291**	979	**2316**	983	**2341**	986	**2366**	989	**2391**	992	**2416**	996	**2441**	999	**2466**	1002	**2491**	1005
2017	941	**2042**	944	**2067**	948	**2092**	952	**2117**	955	**2142**	959	**2167**	962	**2192**	966	**2217**	969	**2242**	973	**2267**	976	**2292**	979	**2317**	983	**2342**	986	**2367**	989	**2392**	993	**2417**	996	**2442**	999	**2467**	1002	**2492**	1005
2018	941	**2043**	945	**2068**	948	**2093**	952	**2118**	955	**2143**	959	**2168**	962	**2193**	966	**2218**	969	**2243**	973	**2268**	976	**2293**	979	**2318**	983	**2343**	986	**2368**	989	**2393**	993	**2418**	996	**2443**	999	**2468**	1002	**2493**	1005
2019	941	**2044**	945	**2069**	948	**2094**	952	**2119**	955	**2144**	959	**2169**	962	**2194**	966	**2219**	969	**2244**	973	**2269**	976	**2294**	980	**2319**	983	**2344**	986	**2369**	990	**2394**	993	**2419**	996	**2444**	999	**2469**	1002	**2494**	1006
2020	941	**2045**	945	**2070**	948	**2095**	952	**2120**	956	**2145**	959	**2170**	963	**2195**	966	**2220**	970	**2245**	973	**2270**	976	**2295**	980	**2320**	983	**2345**	986	**2370**	990	**2395**	993	**2420**	996	**2445**	999	**2470**	1003	**2495**	1006
2021	941	**2046**	945	**2071**	949	**2096**	952	**2121**	956	**2146**	959	**2171**	963	**2196**	966	**2221**	970	**2246**	973	**2271**	976	**2296**	980	**2321**	983	**2346**	986	**2371**	990	**2396**	993	**2421**	996	**2446**	999	**2471**	1003	**2496**	1006
2022	942	**2047**	945	**2072**	949	**2097**	952	**2122**	956	**2147**	959	**2172**	963	**2197**	966	**2222**	970	**2247**	973	**2272**	977	**2297**	980	**2322**	983	**2347**	987	**2372**	990	**2397**	993	**2422**	996	**2447**	1000	**2472**	1003	**2497**	1006
2023	942	**2048**	945	**2073**	949	**2098**	952	**2123**	956	**2148**	960	**2173**	963	**2198**	967	**2223**	970	**2248**	973	**2273**	977	**2298**	980	**2323**	983	**2348**	987	**2373**	990	**2398**	993	**2423**	997	**2448**	1000	**2473**	1003	**2498**	1006
2024	942	**2049**	945	**2074**	949	**2099**	953	**2124**	956	**2149**	960	**2174**	963	**2199**	967	**2224**	970	**2249**	973	**2274**	977	**2299**	980	**2324**	984	**2349**	987	**2374**	990	**2399**	993	**2424**	997	**2449**	1000	**2474**	1003	**2499**	1006
2025	942	**2050**	946	**2075**	949	**2100**	953	**2125**	956	**2150**	960	**2175**	963	**2200**	967	**2225**	970	**2250**	974	**2275**	977	**2300**	980	**2325**	984	**2350**	987	**2375**	990	**2400**	994	**2425**	997	**2450**	1000	**2475**	1003	**2500**	1006

Tronçon - MTQ	Localisation		Vitesse affichée km/h	DJME (1)	Véhicules lourds %	Isophone 55 dBA m
	De :	À :				
12e Avenue Nord	Brûlotte, rue	610, Autoroute	70	19 800	3	160
12e Avenue Nord	Viaduc autoroute 610		70	19 100	5	160
12e Avenue Nord	Viaduc autoroute 610	James-Quintin, rue	70	15 000	5	140
12e Avenue Nord	James-Quintin, rue	Entrée CHUS	70	9 200	7	110
12e Avenue Nord	Entrée CHUS	Duplessis, chemin	70	6 300	8	80
12e Avenue Nord	Duplessis, chemin	Limites municipales (Stoke)	70	6 700	9	80
10-55, Autoroute	Limites municipales (Omerville)	Sortie 128	100	31 000	7	260
10-55, Autoroute	Sortie 128	Saint-Élie, chemin de (Sortie 137)	100	34 000	12	270
10-55, Autoroute	Saint-Élie, chemin de	410, Autoroute	100	35 000	10	280
10-55, Autoroute	410, Autoroute	610, Autoroute	100	49 000	8	340
55, Autoroute	610, Autoroute	Écossais, chemin des	100	28 000	14	240
55, Autoroute	Écossais, chemin des	Laval, rue	100	24 900	13	230
55, Autoroute	Laval, rue	Limites municipales (Saint-François-Xavier de Brompton)	100	19 100	13	200
410, Autoroute	10-55, Autoroute	Portland, boulevard de	100	38 000	5	290
410, Autoroute	Portland, boulevard de	King Ouest, rue	100	35 000	7	280
410, Autoroute	King Ouest, rue	Université, boulevard de l'	100	29 000	6	250
410, Autoroute	Université, boulevard de l'	Sainte-Catherine, chemin de	100	20 400	9	210
410, Autoroute	Sainte-Catherine, chemin de	Dunant, rue	100	20 400	9	210
410, Autoroute	Dunant, rue	Belvédère, rue	100	24 900	9	230
410, Autoroute	Belvédère, rue	Queen, rue	100	17 100	13	190
410, Autoroute	Queen, rue	College, rue	100	6 700	16	110
610, Autoroute	10-55, Autoroute	Saint-François Nord, rue	100	35 000	8	280
610, Autoroute	Saint-François Nord, rue	12e Avenue Nord	100	27 000	9	240
610, Autoroute	12e Avenue Nord	King Est, rue	100	15 900	15	180
Bourque, boulevard	Limites municipales – (Omerville)	Bretelle Sortie 128	90	8 500	7	110
Bourque, boulevard	Bretelle Autoroute 10-55	Entre rues des Voiliers et Bousquet	90	15 100	5	160
Bourque, boulevard	Entre rues des Voiliers et Bousquet	Parc, Avenue du	70	15 100	5	140
Bourque, boulevard	Parc, avenue du	Entre Hébert et Ludger-Provencher, rues (ancienne limite Deauville)	70	13 300	4	130
College, rue	Université Bishop's – entrée près du terrain de football	Limites municipales (Cookshire-Eaton)	90	8 400	6	110
Écossais, chemin des	Limites municipales (Saint-Denis de Brompton)	55, Autoroute	90	6 400	9	90
Écossais, chemin des	55, Autoroute	Saint-Lambert, rue	90	6 500	10	100
Industriel, boulevard	Godin, chemin	Labonté, chemin	70	16 600	8	150
King Est, rue	Lemire, chemin	610, Autoroute	70	12 800	0	130
King Est, rue	610, Autoroute	Limites municipales (Ascot Corner)	70	18 600	0	150
Laval, rue	Parc-Industriel, rue du	Bretelle autoroute 55	80	6 300	0	90
Laval, rue	Bretelle autoroute 55	Entrée zone urbaine	80	8 500	9	110
Sainte-Catherine, chemin de	Lotbinière, rue de	Saint-Roch Sud, chemin	90	7 200	7	100
Sainte-Catherine, chemin de	Saint-Roch Sud, chemin	Blanchette, chemin	90	6 300	8	90
Sainte-Catherine, chemin de	Blanchette, chemin	Felton et Labbé, rues	90	6 300	6	90
Sainte-Catherine, chemin de	Felton et Labbé, rues	Montante, rue	90	6 600	4	100
Sainte-Catherine, chemin de	410, Autoroute	Bretelle entrée U. de S.	70	17 400	10	150
Saint-Élie, chemin de	Rhéaume, chemin	Laliberté, chemin	90	7 400	5	100
Saint-Élie, chemin de	Maurice, rue	Hamel, chemin	90	9 400	6	120
Saint-Élie, chemin de	Dion, chemin	Godin, chemin	70	21 300	6	160
Saint-François Nord, rue	Lévesque, rue	Sanctuaire, chemin du	80	9 600	5	120
Saint-François Nord, rue	Sanctuaire, chemin du	610, Autoroute	80	11 200	5	130
Saint-Lambert, rue	Écossais, chemin des	Entrée zone urbaine	90	6 000	6	90
Windsor, Route de	Ernest-Bergeron, rue	2e entrée Kruger	70	6 400	11	80
Windsor, Route de	2e entrée Kruger	Limite du PU	70	6 400	11	80

Tronçon - Ville	Localisation		Vitesse affichée km/h	DJME	Véhicules lourds %	Isophone 55 dBA Mètres
	De :	À :				
Bel-Horizon, rue	Belvédère Sud, rue	Dunant, rue	70	11 500	Entre 5 et 10	120
Belvédère Sud, rue	Hallée, rue	Limites municipales (Hatley)	70	5 000	< 5	70
Bertrand-Fabi, rue	Émery-Fontaine, rue	Girolles, rue des	70	7 500	< 5	90
Bourque, boulevard	Léger, rue	Président-Kennedy, rue du	70	30 000	< 5	200
Bourque, boulevard	Président-Kennedy, rue du	Ludger-Provencher, rue	80	18 000	< 5	180
College, rue	Belvédère Sud, rue	Louis-Codère, rue	70	10 500	Entre 5 et 10	110
Dunant, rue	Bel-Horizon, rue	Thibault, rue	70	10 000	< 5	110
Dunant, rue	Bel-Horizon, rue	Felton, rue	70	5 000	Entre 5 et 10	70
Duplessis, chemin	Lemire, chemin	12e Avenue Nord	70	8 500	< 5	100
Godin, chemin	Henri-Labonne, rue	Rodolphe-Racine, rue	60	8 000	< 5	100
King Ouest, rue	410, Autoroute	Léger, rue	70	50 000	< 5	270
Queen-Victoria, boulevard	Foss, rue	Écossais, chemin des	70	13 000	Entre 5 et 10	130
Saint-Roch Sud, chemin	Sainte-Catherine, chemin de	Gilles-Coutu, rue	70	7 500	< 5	90
Saint-Roch Sud, chemin	Bertrand-Fabi, rue	Bourque, boulevard	70	6 000	< 5	80
Université, boulevard de l'	Saint-Roch Sud, chemin	Jeanson, rue	70	5 000	< 5	70
Université, boulevard de l'	Galt Ouest, rue	Sainte-Catherine, chemin de	70	20 000	< 5	160

Notes :

1. DJME : débit journalier moyen estival
2. Données de débit et de % de camions : ministère des Transports du Québec et Ville de Sherbrooke – Division des infrastructures de transport et de construction, selon leur juridiction respective
3. Méthode de calcul des isophones: Planification des transports et révision des schémas d'aménagement – Annexe D – Guide d'évaluation des niveaux sonores en bordure des voies de circulation routière, MTQ
4. Isophones calculés de part et d'autre de la chaussée

(Ajoutée par l’art. 27 de 1000-3-1)

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU) DU NOYAU URBAIN DE BROMPTON

Version finale du 27 juillet 2016

Équipe de réalisation

Donald Bonsant, chargé de projet

Nicolas St-Pierre, urbaniste

Benjamin Roy, architecte paysagiste

Véronique Beaudoin, architecte paysagiste

Catherine Fernet, architecte paysagiste

VILLE DE SHERBROOKE

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU) DU NOYAU URBAIN DE BROMPTON

Rapport

Final

Projet n° :

SHE-00220742 (SHEV)

Préparé par :

Les Services exp inc.

150, rue de Vimy

Sherbrooke (Québec) J1J 3M7

Tél. : 819 562-3871

Téléc. : 819 563-3850

www.exp.com

_____

Donald Bonsant, urbaniste

Directeur Aménagement, urbanisme et développement durable

Date :

2016-07-27

Avis juridique

Le présent rapport a été préparé par Les Services exp inc. pour le compte de la Ville de Sherbrooke.

Toute utilisation qu'une tierce partie fera de ce rapport ou toute action ou décision prise sur son fondement demeure la responsabilité de ladite partie. Les Services exp inc. ne peuvent être tenus responsables des dommages subis, le cas échéant, résultant des décisions prises ou des actions posées par un tiers en vertu du présent rapport.

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION 1
   1. **Le mandat** 1
   2. **L'approche méthodologique** 1
   3. **Le territoire du PPU** 2
2. LE DIAGNOSTIC ET LE CONSTAT DE LA SITUATION EXISTANTE 3
   1. **Le contexte d'intervention** 3
   1.1 Le contexte régional et municipal 3
   1.2 La structure locale et l'organisation spatiale 4
   1.3 Un bref historique du développement du secteur 6
   1.4 Le profil sociodémographique 7
   2. **Les grandes fonctions urbaines** 8
   2.1 La fonction commerciale et de services 8
   2.2 La fonction résidentielle 10
   2.3 La fonction institutionnelle 10
   2.4 La fonction industrielle 10
   2.5 La réglementation actuelle 11
   3. **Le milieu bâti et le patrimoine** 12
   3.1 Les caractéristiques des bâtiments 12
   3.2 Le circuit patrimonial 13
   3.3 Les vestiges archéologiques 13
   3.4 L'affichage commercial 13
   3.5 La signalisation et la signalétique d'entrée du secteur 14
   4. **La circulation et le stationnement** 15
   4.1 La circulation véhiculaire 15
   4.2 La circulation lourde 15
   4.3 La circulation ferroviaire 15
   4.4 Les piétons 16
   4.5 Les cyclistes 16
   4.6 Le transport en commun 17
   4.7 Les stationnements 17
   5. **Les infrastructures** 18
   5.1 Les lignes de transport d'énergie 18
   5.2 Les télécommunications 18
   5.3 L'éclairage de rue 18
   5.4 Les égouts 18
   5.5 L'aqueduc 18
   5.6 Les lignes de transport de gaz 18
   6 **Les zones de contraintes** 19
   6.1 Pentes 19
   6.2 Contamination 19
   6.3 Barrières 19
   6.4 Milieux humides 19
   6.5 Zones inondables 19
   6.6 Zones potentiellement à risque de glissement de terrain 19
   6.7 Vues 20

7 Les parcs et espaces verts 20
7.1 Parcs 20
7.2 Végétation 20
7.3 Mobilier urbain 20
7.4 Paysages 20
8 Diagnostic et constats 21
3. LES ENJEUX ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT 23
1. La consolidation d'un milieu de vie particulier que représente le secteur du noyau urbain 23
2. La conservation et la mise en valeur du patrimoine architectural et naturel 23
3. Le maintien et la bonification de la structure commerciale 24
4. LE CONCEPT ET LES INTERVENTIONS D'AMÉNAGEMENT 25
1. Principes directeurs et plan du concept d'organisation spatiale 25
1.1 Aménagement des approches du noyau urbain 27
1.2 Désenclavement de la Maison des arts et de la culture de Brompton 29
1.3 Consolidation du milieu commercial 30
1.4 Bonification de l'offre en stationnement public 30
1.5 Réaménagement de l'intersection des rues Saint-Lambert et Laval 31
1.6 Réaménagement de la rue du Curé-LaRocque 33
1.7 Poursuite du réseau de transport actif 34
1.8 Mise en valeur et protection de l'architecture et du patrimoine 35
1.9 Ralentissement de la vitesse de la circulation 36
2. Affectations du sol 37
3. Programme de subventions 39
4. Programme d'acquisitions 39
5. LE PLAN D'ACTION ET LES MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE 41
1. Programme d'aménagement physique du domaine public 41
2. Modifications de la réglementation d'urbanisme 43
3. Identification des études connexes subséquentes 43
4. Implantation des programmes de subventions 44
5. Proposition d'un programme d'acquisitions 44
6. CONCLUSION 45
ANNEXE 1 - CONSULTATION PUBLIQUE 47

1. INTRODUCTION

1. LE MANDAT

Dans le cadre de la planification détaillée des différentes portions de son territoire, la Ville de Sherbrooke désire se pencher sur l'élaboration d'une vision concertée et globale du noyau urbain de Brompton. Le Programme particulier d'urbanisme (PPU) est l'outil adopté pour colliger l'ensemble des données, renseignements et positions nécessaires pour dresser un portrait du territoire étudié et pour identifier et encadrer, à court comme à long terme, la vocation du cœur de Brompton comme milieu économique, culturel et résidentiel.

Par l'adoption de ce PPU, la Ville de Sherbrooke se dote d'un programme d'interventions physiques et réglementaires afin d'atteindre la vision établie en ce qui a trait à la vocation du noyau urbain de Brompton.

2. L'APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

L'étude a été élaborée dans un esprit de concertation du milieu. Un comité aviseur, composé de différents intervenants sociaux, politiques et commerciaux de Brompton, a été mis en place et a su assister les concepteurs tout au long du processus en validant les éléments présentés et surtout en bonifiant les propositions et en avançant des idées novatrices, réalistes et adaptées à un milieu qu'ils connaissent très bien.

L'approche méthodologique proposée pour la réalisation du mandat reposait avant tout sur l'aboutissement et les grandes conclusions qu'ont apportées les étapes de travail suivantes :

1. Inventaire et analyse préliminaire du secteur d'intervention;
2. Diagnostic et constats de différents éléments composant le secteur d'intervention du PPU;
3. Identification des enjeux et des objectifs d'aménagement adaptés au secteur;



Figure 1 : Carte du territoire d'étude

4. Élaboration du concept et définition des interventions d'aménagement;
5. Identification du plan d'action et des modalités de mise en œuvre;
6. Élaboration des différentes étapes de phasage des interventions et estimation budgétaire.

3. LE TERRITOIRE DU PPU

Le territoire du PPU se divise en deux parties : le secteur d'intervention et l'aire d'influence. Leurs limites sont illustrées sur la figure 1.

Le secteur d'intervention (24,0 hectares) : il s'agit de la partie du territoire qui a fait l'objet d'un travail de planification soutenu et de propositions d'interventions détaillées. Cette partie est le cœur névralgique de l'agglomération urbaine de Brompton. C'est à cet endroit que le milieu de vie prend forme et que la vitalité de l'arrondissement doit se faire sentir pour créer un sentiment d'appartenance et un esprit de communauté. Le secteur d'intervention s'étend sur environ 2,5 kilomètres carrés et est localisé principalement sur les rues Laval, Saint-Lambert et du Curé-LaRocque.

L'aire d'influence : il s'agit de quartiers résidentiels, d'établissements scolaires ou de commerces périphériques formant une aire qui ceinture le secteur d'intervention et qui sont influencés par les activités du secteur d'intervention. Elle a été considérée dans le cadre du PPU sans nécessairement faire l'objet d'actions pointues.

2. LE DIAGNOSTIC ET LE CONSTAT DE LA SITUATION EXISTANTE

1. LE CONTEXTE D'INTERVENTION

Le noyau de Brompton est l'un des trois noyaux urbains identifiés sur le territoire de la ville de Sherbrooke. Il s'agit, selon le *Schéma d'aménagement et de développement révisé*[1], d'un milieu qui profite « d'une certaine mixité de résidences, commerces, institutions et services municipaux récréatifs et culturels » faisant en sorte qu'il fait l'objet « d'un fort sentiment d'appartenance par une population aux liens étroits ». Ce même document de planification identifie aussi le secteur à l'étude comme un « secteur patrimonial » et un « territoire à revitaliser », c'est-à-dire sujet à une opération d'aménagement et de consolidation destinée à raviver et ranimer une vocation existante en déclin.

D'autre part, le cœur de l'arrondissement de Brompton a fait l'objet d'une importante démarche de réflexion et de consultation, chapeautée par Commerce Sherbrooke, visant l'élaboration du *Scénario de développement du cœur de Brompton* (2013).

La communauté locale, consciente de son positionnement et des possibilités qui s'offrent à elle, entend bien agir pour concrétiser la consolidation de son noyau urbain. C'est dans cette optique que le présent PPU se veut un document établissant la vision de développement du noyau urbain et un outil de planification des interventions à réaliser au cours des prochaines années.

1.1 Le contexte régional et municipal

Le territoire faisant l'objet du PPU est localisé au centre de l'arrondissement de Brompton, lui-même localisé dans la portion nord du territoire de la ville de Sherbrooke. L'arrondissement est majoritairement composé de terres agricoles entourant un noyau urbanisé bien défini et pratiquement confiné par les

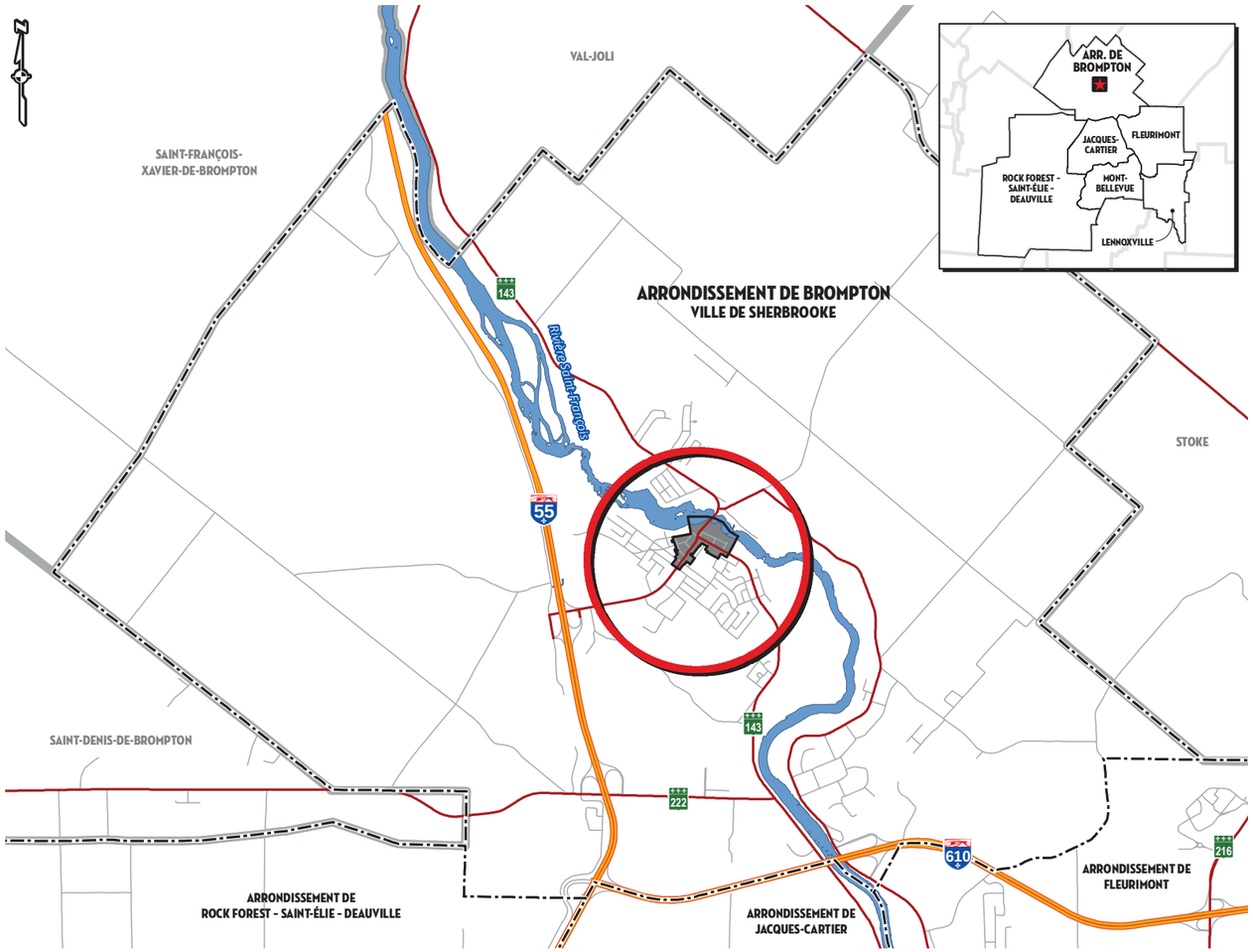


Figure 2 : Carte de localisation dans l'arrondissement de Brompton

1 *Ville de Sherbrooke. Règlement n° 1000 étant un Règlement de remplacement des règlements numéros 999 et 875 adoptant le Schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Sherbrooke, 28 novembre 2014.*

limites de la zone agricole permanente. Ce noyau comprend un éventail de fonctions assez complet, créant ainsi un milieu où il est possible de travailler, de consommer, de s'éduquer et de résider.

Malgré cela, l'arrondissement ne subsiste pas en isolement du reste de la ville de Sherbrooke et des autres municipalités limitrophes. Bien que l'offre commerciale soit intéressante, il est nécessaire pour les citoyens de se déplacer au Carrefour de l'Estrie, au Plateau Saint-Joseph, au centre-ville de Sherbrooke ou dans d'autres pôles commerciaux majeurs pour obtenir certains biens et services d'achats réfléchis et spécialisés.

De plus, certains de ses habitants travaillent à l'extérieur de l'arrondissement, tout comme ses entreprises ont des employés qui viennent de l'extérieur. Les déplacements sont donc relativement fréquents, soit par la route 143 (via la rue Saint-Lambert) ou par l'autoroute 55 (via la rue Laval).

1.2 La structure locale et l'organisation spatiale

La structure spatiale du noyau urbain de Brompton s'organise autour de l'intersection des deux axes de transit principaux, qui agissent à la fois de lieux de rencontre et d'échange, de points de repère et de voies de circulation privilégiés. Les énoncés suivants résument les caractéristiques fortes de l'organisation spatiale actuelle :

Trame urbaine :

- La trame urbaine est caractérisée par une trame de rues partiellement ordonnée, la grille étant orthogonale par endroits, mais traversée par des rues à angle qui viennent briser la régularité et créer certains zigzags ou intersections irrégulières.
- Il y a peu de terrains vacants dans le secteur, le potentiel de changement passant plutôt par le redéveloppement de certaines propriétés.



Figure 3 : Carte de l'organisation spatiale du territoire à l'étude

Rue Laval (route de transit) :

- Contrairement à ce que l'on pourrait croire, il s'agit d'une rue principalement résidentielle comprenant quelques usages commerciaux et publics.
- La rue appartient à la Ville de Sherbrooke, mais est sous la juridiction du ministère des Transports du Québec. Toute intervention physique ou réglementaire à l'intérieur de l'emprise de la rue (limite de vitesse, aménagement de trottoirs, plantation d'arbres dans l'emprise, création de nouveaux accès) devra faire l'objet d'une autorisation du MTMDET.





Rue Saint-Lambert :

- Il s'agit d'une rue mixte commerciale et résidentielle pour le tronçon inclus dans le secteur à l'étude.
- La rue appartient à la Ville de Sherbrooke, mais est sous la juridiction du ministère des Transports du Québec (route 143). Toute intervention physique ou réglementaire à l'intérieur de l'emprise de la rue (limite de vitesse, aménagement de trottoirs, plantation d'arbres dans l'emprise, création de nouveaux accès) devra faire l'objet d'une autorisation du MTMDET.





Secteur institutionnel :

- Contrairement aux développements traditionnels au Québec, le pôle institutionnel de Brompton est situé en marge de la rue principale (Saint-Lambert).
- Il comprend une école primaire, l'église et le presbytère.
- L'église a su préserver son parvis donnant directement sur la rue, conservant sa vocation traditionnelle de lieu de rencontre.





Rivière Saint-François :

- La rivière Saint-François marque la limite nord du territoire à l'étude;
- Sinueuse à la hauteur du noyau urbain de Brompton, elle offre un potentiel de percées visuelles de haute qualité;
- L'accès à la rivière est grandement limité, notamment par la présence de la voie ferrée qui sépare le rivage du développement urbain;
- Les rives de la rivière sont abruptes et rocheuses.





Voie ferrée :

- La voie ferrée appartient à la compagnie de chemin de fer St-Laurent & Atlantique (QC) inc.;
- Elle agit comme une barrière physique entre le développement urbain et la Maison des arts et de la culture de Brompton.





1.3 Un bref historique du développement du secteur

L'histoire de Brompton est bien documentée. Reprenons ici simplement les grandes lignes de son édification :

- Occupation du territoire par les Amérindiens aux 17e et 18e siècles;
- Création des Cantons-de-l'Est à la suite de l'acte constitutionnel de 1791;
- Colonisation du canton de Brompton par les Américains loyalistes entre 1797 et 1801;
- Constitution de la Municipalité du canton de Brompton en 1845;
- Arrivée du chemin de fer et de l'industrie du bois dans les années 1850;
- Navigation du bateau à vapeur *Enterprise* sur la rivière Saint-François entre Brompton et Sherbrooke de 1878 à 1887 environ;
- Constitution de la Municipalité du village de Brompton-Falls par le détachement de celle du canton de Brompton en 1902. L'année suivante, la municipalité du village de Brompton-Falls deviendra la ville de Bromptonville;
- Pendant un siècle, l'industrie du bois et du papier persiste dans la région malgré des hauts et des bas dans l'industrie. La prise de possession des installations en place par la compagnie Kruger inc., en 1950, marque le début d'une période de stabilité;
- Création, au début des années 1980, de ce qui deviendra le parc industriel Gene-H.-Kruger voué à accueillir de nouvelles PME, diversifiant ainsi l'économie de la municipalité;
- Regroupement de la Municipalité du canton de Brompton et de la Ville de Bromptonville en 1998;
- Création de la Maison des arts et de la culture de Brompton au parc de la Rive en 2001;
- Regroupement de la Ville de Bromptonville avec huit autres municipalités pour constituer la nouvelle Ville de Sherbrooke en 2002.



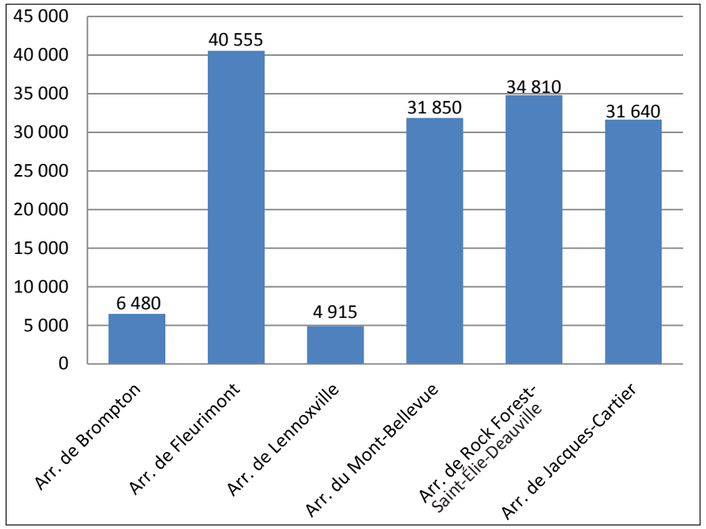
1.4 Le profil sociodémographique

Le profil socio-économique sert à bien cerner la réalité démographique et économique du milieu d'intervention. Sans nécessairement influencer directement le choix des interventions physiques proposées, celui-ci permet de comprendre la dynamique actuelle et d'établir un cadre de référence pour un éventuel plan de suivi des objectifs du PPU. Les faits saillants sont les suivants :

- Superficie du territoire du PPU : 89,5 hectares, dont 24,0 hectares pour le secteur d'intervention détaillée. La densité de logement est donc de 10,3 logements à l'hectare à l'intérieur du secteur d'intervention détaillée.
- En 2011, l'arrondissement de Brompton comprenait 6 460 habitants, soit environ 4,2 % de la population totale sherbrookoise. De ce nombre, plus de 3 000 habitants résidaient dans le secteur central de l'arrondissement, c'est-à-dire la portion du territoire bornée par la rivière Saint-François, l'autoroute et le chemin Giroux (Statistique Canada, recensement 2011).
- La croissance de la population a été de 14 % entre 2001 et 2011 (10,9 % pour Sherbrooke [Statistique Canada, recensements 2001 et 2011]).
- La population de l'arrondissement est jeune par rapport à celle de Sherbrooke dans son ensemble. L'arrondissement est en 2e position par rapport aux autres arrondissements en ce qui concerne le groupe d'âge des 10-14 ans et par rapport à l'importance des familles sur son territoire (Statistique Canada, recensement 2011).
- Les ménages composés de plus de deux personnes comptent pour 40 % (28 % pour Sherbrooke) (Statistique Canada, recensement 2011).
- L'arrondissement de Brompton présente le deuxième revenu médian le plus élevé parmi les arrondissements de la ville (32 974 $) (Statistique Canada, recensement 2011).
- Le territoire du PPU est majoritairement développé. Seuls trois terrains sont vacants dans le secteur d'intervention (Ville de Sherbrooke, Évaluation foncière 2014).



Répartition de la population de l'arrondissement de Brompton en 2011
(Statistique Canada, recensement 2011)



Population des arrondissements de la ville de Sherbrooke en 2011
(Statistique Canada, recensement 2011)

2. LES GRANDES FONCTIONS URBAINES

L'utilisation du sol est un facteur déterminant de l'organisation spatiale. La figure 4 montre bien la mixité des usages dans le secteur à l'étude. Il s'agit d'une caractéristique des noyaux urbains qui se sont développés sur de longues périodes, c'est-à-dire deux siècles dans le cas qui nous intéresse. Par contre, dans le noyau de Brompton, il y a peu de commerces le long des deux rues commerciales versus d'autres noyaux urbains.

2.1 La fonction commerciale et de services

L'étude du territoire nous permet de poser les constats suivants :

- En date d'octobre 2012, 134 places d'affaires commerciales ont été recensées dans l'arrondissement de Brompton[2]. En 2014, on comptait une vingtaine de places d'affaires dans le secteur d'intervention du PPU.
- On constate une concentration commerciale sur les rues Saint-Lambert, Laval et du Curé-LaRocque.
- Ils'agit de commerceslocaux(peu de bannières), de petits gabarits, offrant majoritairement des biens et services de type courant.
- L'analyse de l'offre et de la demande révèle que l'offre commerciale de l'arrondissement est déficitaire.

2 Source : Commerce Sherbrooke, *Coeur de Brompton, scénario de développement*, 2013, p. 10.





Figure 4 : Carte d'utilisation du sol

Description du milieu bâti

Le milieu bâti du secteur à l'étude se décrit ainsi :

- Dispersion des commerces sur le territoire.
- Bâtiments commerciaux rapprochés des trottoirs.
- Certains bâtiments originellement résidentiels transformés en commerces.
- Peu d'espaces de stationnement sur les propriétés commerciales; utilisation des cases de stationnement sur la rue.
- Enseignes variées sans unité.
- La hauteur des bâtiments est relativement homogène, variant de un à trois étages.





Le déficit commercial

Selon Commerce Sherbrooke, dans son étude intitulée *Cœur de Brompton – Scénario de développement* (2013) :

- La demande de la population en biens et services commerciaux s'élève à 66 millions de dollars, l'offre commerciale dans l'arrondissement est de 45 millions de dollars, il y a donc un déficit commercial de 21 millions de dollars.
- Ce fait s'explique par la proximité de grands centres régionaux de commerces facilement accessibles par l'autoroute et par les pôles d'emploi ailleurs dans la ville de Sherbrooke.
- La structure commerciale doit donc être envisagée dans l'optique de compléter l'offre actuelle et de poursuivre la création d'une ambiance de proximité physique et sociale entre les commerçants et la population.



Figure 5 : Carte des bâtiments par nombre d'étages

2.2 La fonction résidentielle

Les constats suivants peuvent être établis concernant la fonction résidentielle :



- Bâtiments résidentiels majoritairement unifamiliaux, présence de 2 et 3 logements.
- Bâtiments de 1 ou 2 étages.
- Beaucoup de bâtiments dits de style « boîte carrée ».
- Fonction résidentielle répartie sur le territoire, y compris sur les rues principales.
- Marges de recul minimales dans le noyau urbain et plus substantielles lorsqu'on s'éloigne du centre.
- Entretien des bâtiments variable.

2.3 La fonction institutionnelle

On peut résumer les grandes lignes de la fonction institutionnelle par les constats suivants :



- Agglomération de la fonction institutionnelle dans le secteur à l'ouest de la rue Laval.
- Éléments classiques d'un cœur institutionnel : église, école, bureau de poste et bureau d'arrondissement.
- Bâtiments d'une bonne qualité architecturale et en bon état.
- L'église et le presbytère constituent des éléments importants du patrimoine.

2.4 La fonction industrielle

La fonction industrielle se résume ainsi :

- Une seule entreprise industrielle dans le secteur d'intervention.
- Plusieurs entreprises dans l'aire d'influence, notamment dans le parc industriel Gene-H.-Kruger situé dans la partie sud.
- Principalement des PME, mis à part l'usine de Kruger inc., située du côté nord de la rivière Saint-François.
- Architecture des bâtiments industriels peu significative.



Figure 6 : Carte des éléments institutionnels dans le territoire à l'étude

2.5 La réglementation actuelle

Le noyau urbain de Brompton a évolué pendant plus de 30 ans sous une même réglementation d'urbanisme, adoptée en 1981 par l'ancienne Municipalité de Bromptonville. Bien que les règlements aient fait l'objet de plusieurs amendements au fil des années, l'essentiel des outils de gestion et de planification du développement du territoire est resté le même. Voici le portrait des dispositions concernant les usages permis dans les différentes zones du secteur à l'étude, en vertu du *Règlement de zonage numéro 446*, tel qu'il était applicable à l'automne 2015.

Le secteur comprend un total de 18 zones municipales dont certaines ne sont que partiellement incluses dans le secteur d'intervention du PPU. Le secteur est majoritairement occupé par des zones commerciales Cv, Cb et Cbb dans lesquelles sont autorisées à la fois des usages résidentiels (un à quatre logements) et des usages commerciaux de vente au détail et de service.

En périphérie de ces zones commerciales, on peut trouver des zones à vocations spécifiques selon les usages existants. C'est le cas des zones résidentielles, de la zone publique et institutionnelle P-2 délimitant le noyau institutionnel composé de l'école, l'église et le presbytère et des zones d'espaces verts Va-7 et Va-9 visant le bord de l'eau et le parc de la Rive.

En somme, le constat à tirer de l'analyse de la réglementation en vigueur est que celle-ci autorise trop d'usages commerciaux dispersés dans le noyau urbain. Bien que la mixité des usages soit un principe louable, force est de constater aujourd'hui que la réglementation n'a pas réussi à créer une concentration commerciale suffisante pour assurer une vitalité commerciale notable. Une révision du zonage dans le secteur pourrait permettre de restreindre la zone commerciale dans le cœur de Brompton, le reste devant conserver une vocation résidentielle.

D'autre part, en août 2014, la Ville a mis en place des dispositions réglementaires visant à promouvoir l'implantation de commerces au rez-de-chaussée des bâtiments situés dans le cœur de Brompton. Le *Règlement numéro 1025 étant un règlement de contrôle intérimaire relatif au noyau urbain commercial de Brompton* interdit les nouveaux usages résidentiels au rez-de-chaussée des bâtiments situés dans un périmètre correspondant initialement au territoire d'intervention détaillée du PPU.

Bien que le Règlement ait été amendé deux fois par la suite pour circonscrire un secteur d'application restreint, il n'en demeure pas moins qu'il est indispensable de promouvoir l'utilisation commerciale des locaux au niveau du trottoir si l'on veut créer une continuité dans la trame et un milieu commercial concentré et vivant.

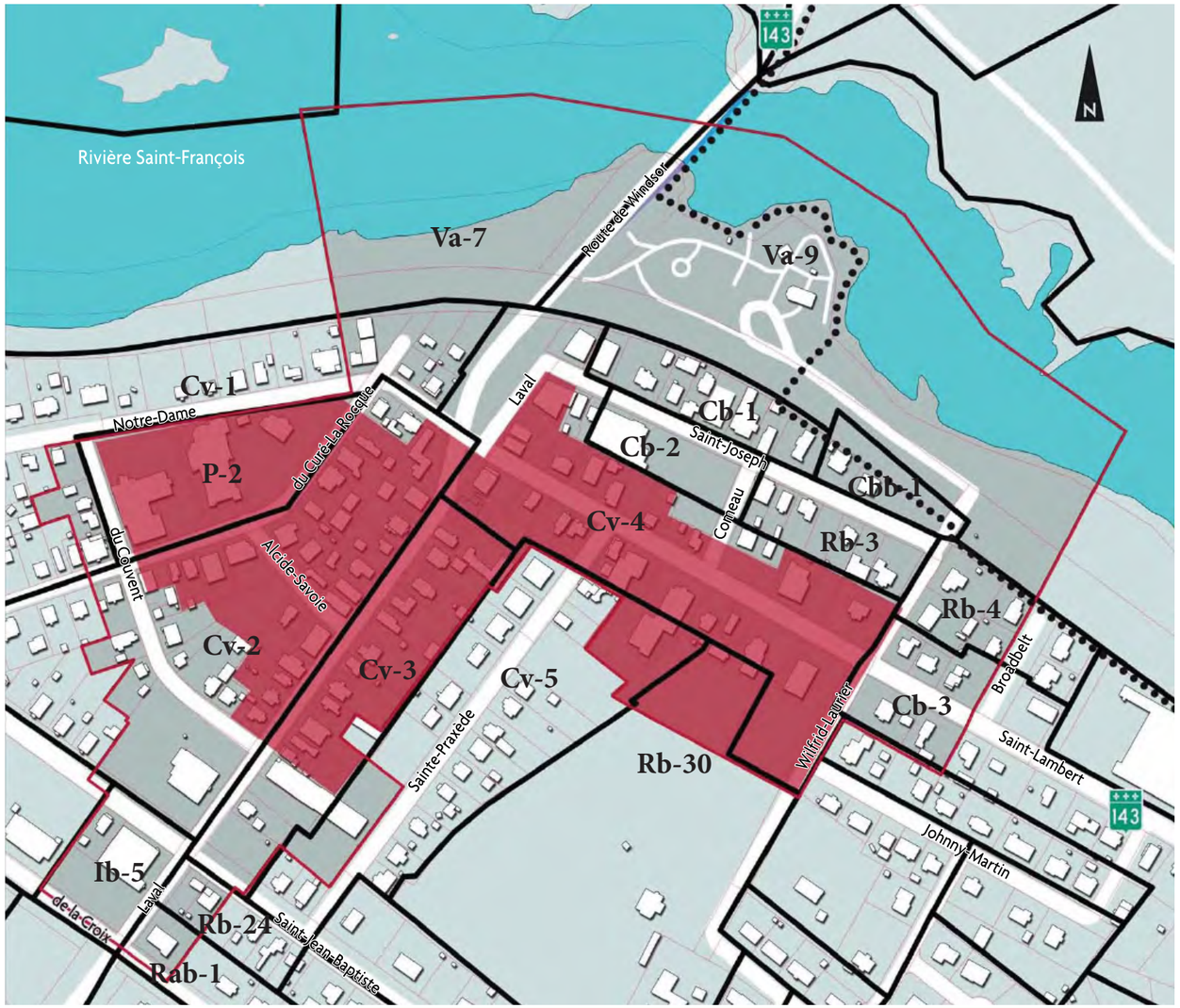


Figure 7 : Plan de zonage du Règlement numéro 446 de zonage de l'ancienne Municipalité de Bromptonville (en date du 26 octobre 2015)

3. LE MILIEU BÂTI ET LE PATRIMOINE

3.1 Les caractéristiques des bâtiments

L'analyse des bâtiments présents à l'intérieur du secteur visé permet d'identifier sommairement les courants architecturaux des diverses époques de construction. Ainsi, il est possible de constater des modes de construction apparentés aux influences architecturales de style[3] :

- boîte carrée;
- Queen Anne;
- victorienne;
- vernaculaire américaine.

Par ailleurs, plusieurs des bâtiments ont connu de multiples travaux de rénovation, réparation et agrandissement avec le temps, ce qui occasionne une certaine perte de l'architecture type des constructions. Malgré cela, certains bâtiments ont pu conserver des éléments architecturaux intéressants, ce qui a permis la réalisation d'un circuit patrimonial diversifié et de qualité.





Méthodologie utilisée pour l'évaluation patrimoniale sommaire des bâtiments

La figure 9 illustre une évaluation patrimoniale sommaire des bâtiments du secteur d'intervention du PPU. Cette évaluation succincte divise les bâtiments principaux selon trois catégories :

1- Bâtiment patrimonial : bâtiment construit avant 1950 (à l'exception de la Maison des arts et de la culture de Brompton) et présentant une architecture ou des éléments architecturaux d'origine ou distinctifs.

2- Bâtiment présentant un potentiel patrimonial : bâtiment construit avant 1950 et ayant fait l'objet de rénovations extérieures qui ont réduit son intérêt patrimonial ou qui l'ont dégarni de ses éléments architecturaux d'origine.

3- Bâtiment non patrimonial bâtiment ne présentant pas une valeur patrimoniale particulière de par le style architectural adopté ou parce que construit relativement récemment.

3 *JACQUES, Michael, Étude de caractérisation historique : Arrondissement de Brompton, Ville de Sherbrooke.*

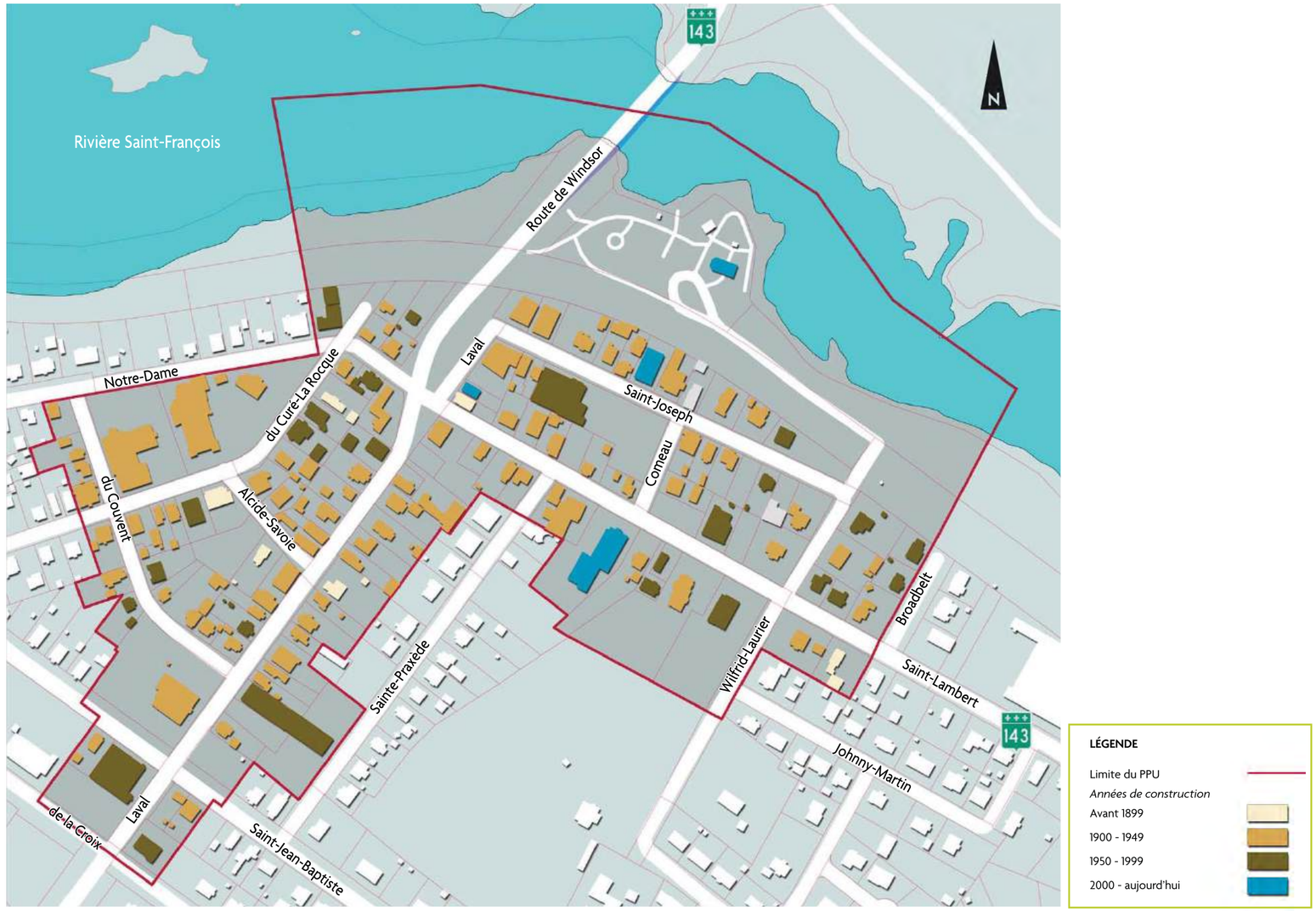


Figure 8 : Évolution de la construction

Source : Ville de Sherbrooke, Rôle d'évaluation foncière 2013, 2014 et 2015



Figure 9 : Circuit patrimonial et évaluation patrimoniale des bâtiments

LÉGENDE

- Limite du PPU
- Patrimoniale
- Potentiel patrimoniale
- Non patrimoniale
- Circuit patrimonial

3.2 Le circuit patrimonial

Le circuit patrimonial se parcourt à pied à l'aide d'un document préparé par le Comité du patrimoine de Bromptonville inc., qui décrit à ce jour l'histoire de onze bâtiments en expliquant le contexte de leur établissement et la biographie des grands acteurs du développement de Brompton depuis plus de deux siècles.

3.3 Les vestiges archéologiques

Outre l'architecture patrimoniale présente dans le secteur et la riche histoire de son développement (18e siècle) parallèle à l'histoire de la colonisation du Bas-Canada, il est très intéressant de noter l'existence de vestiges préhistoriques datant d'environ 10 000 ans dans l'arrondissement de Brompton, sur des propriétés appartenant à Kruger inc. La découverte de ces vestiges est une avancée archéologique majeure et pourrait constituer un potentiel intéressant pour la sensibilisation et la diffusion au public, mais aussi pour le développement d'un certain tourisme spécialisé.

En effet, sans avoir d'évaluation précise de la quantité de visiteurs liée à cette découverte, on peut penser que ceux-ci seraient présents pour des séjours assez prolongés et passablement en moyens et enclins à dépenser pour se loger et se nourrir. Il s'agit donc là d'éventuelles retombées économiques touristiques.

3.4 L'affichage commercial

Dans l'ensemble, l'affichage commercial se fait assez discret dans le secteur. L'envergure des enseignes est généralement proportionnelle avec la volumétrie du bâtiment et l'échelle du cadre bâti. Bien qu'il n'existe pas d'homogénéité particulière dans le type d'enseigne, on peut énoncer quelques caractéristiques de l'affichage dans le noyau urbain de Brompton :

- La facture de l'enseigne est souvent représentative du type de commerce qu'elle annonce.
- On trouve peu d'enseignes sur poteau ou sur socle, probablement à cause de l'espace restreint dans les cours avant, la marge de recul avant étant très petite.
- La plupart des enseignes sont ou peuvent être éclairées de l'intérieur du boîtier.
- La superficie des enseignes dépasse rarement 2,0 m².





3.5 La signalisation et la signalétique d'entrée du secteur

La signalétique est quasi absente du secteur. Aucune enseigne sur la rue Saint-Lambert ou sur la route de Windsor n'indique l'entrée à un ensemble urbain défini. Par la rue Laval, la seule indication est en fait l'annonce de la sortie 60 de l'autoroute 55, mentionnant la rue Laval précédée d'une affiche supplémentaire indiquant «Sherbrooke (Bromptonville)».

Une enseigne électronique à message variable localisée aux abords du pont enjambant la rivière Saint-François annonce les activités de l'arrondissement. Celle-ci est orientée vers l'intersection des rues Laval et Saint-Lambert pour optimiser sa visibilité.

Enfin, des enseignes directionnelles de type MTMDET indiquent la présence de la Maison des arts et de la culture de Brompton à l'extrémité de la rue Wilfrid-Laurier. Ces deux enseignes sont implantées dans l'emprise de la rue Saint-Lambert, une dans chaque direction. Leur visibilité est nettement insuffisante pour qu'elles puissent jouer leur rôle adéquatement et leur esthétique ne reflète pas l'attractivité que l'institution tente de véhiculer.

L'aménagement des aires publiques et le mobilier urbain manquent aussi de caractéristiques identitaires. Pour le moment, rien ne permet aux visiteurs de constater qu'ils se trouvent dans un secteur particulier distinct des autres quartiers de la ville.



4. LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT

4.1 La circulation véhiculaire

Les rues Laval et Saint-Lambert sont définitivement les voies de circulation principales du noyau urbain. Il s'agit de voies ayant une vocation locale et de transit. La rue Saint-Lambert et la rue Laval appartiennent toutes les deux à la Ville de Sherbrooke, mais sont toutefois de juridiction du MTMDET.

Les voies de circulation sont simples sur la majorité des rues et quelques rues locales sont unidirectionnelles. On trouve des trottoirs sur chaque rue, souvent sur les deux côtés.

Le ministère des Transports du Québec a effectué des comptages de véhicules à l'intersection des rues Laval et Saint-Lambert en 2012[4]. Les résultats de l'étude d'intersection indiquent un débit journalier moyen annuel entrant de 10 800 véhicules avec une majorité des véhicules circulant sur l'axe de la rue Laval et de la route de Windsor.





4.2 La circulation lourde

La rue Laval est beaucoup utilisée comme route de transit par les camions lourds entre l'autoroute 55 et les installations de l'usine de Kruger inc., situées sur la route de Windsor. Selon la période de la journée, la proportion de véhicules lourds est de 8,0 % du total des véhicules passant par l'intersection des rues Laval et Saint-Lambert. Bien que ne causant pas de conflit de circulation notable, le passage des camions dans le noyau urbain est source de bruit, de vibrations et de poussière pour les propriétés riveraines de la rue Laval, et d'un inconfort certain pour les piétons circulant sur les trottoirs.

4.3 La circulation ferroviaire

Les habitants du secteur sont habitués de voir et d'entendre un train circuler sur la voie ferrée. En effet, ce chemin de fer, qui longe la rivière Saint-François et borde la partie nord du noyau villageois de l'arrondissement depuis des décennies, est en fonction à toute heure du jour ou de la nuit. Malgré le bruit et les vibrations provenant du passage d'un train de marchandises, la présence de cette voie ferrée

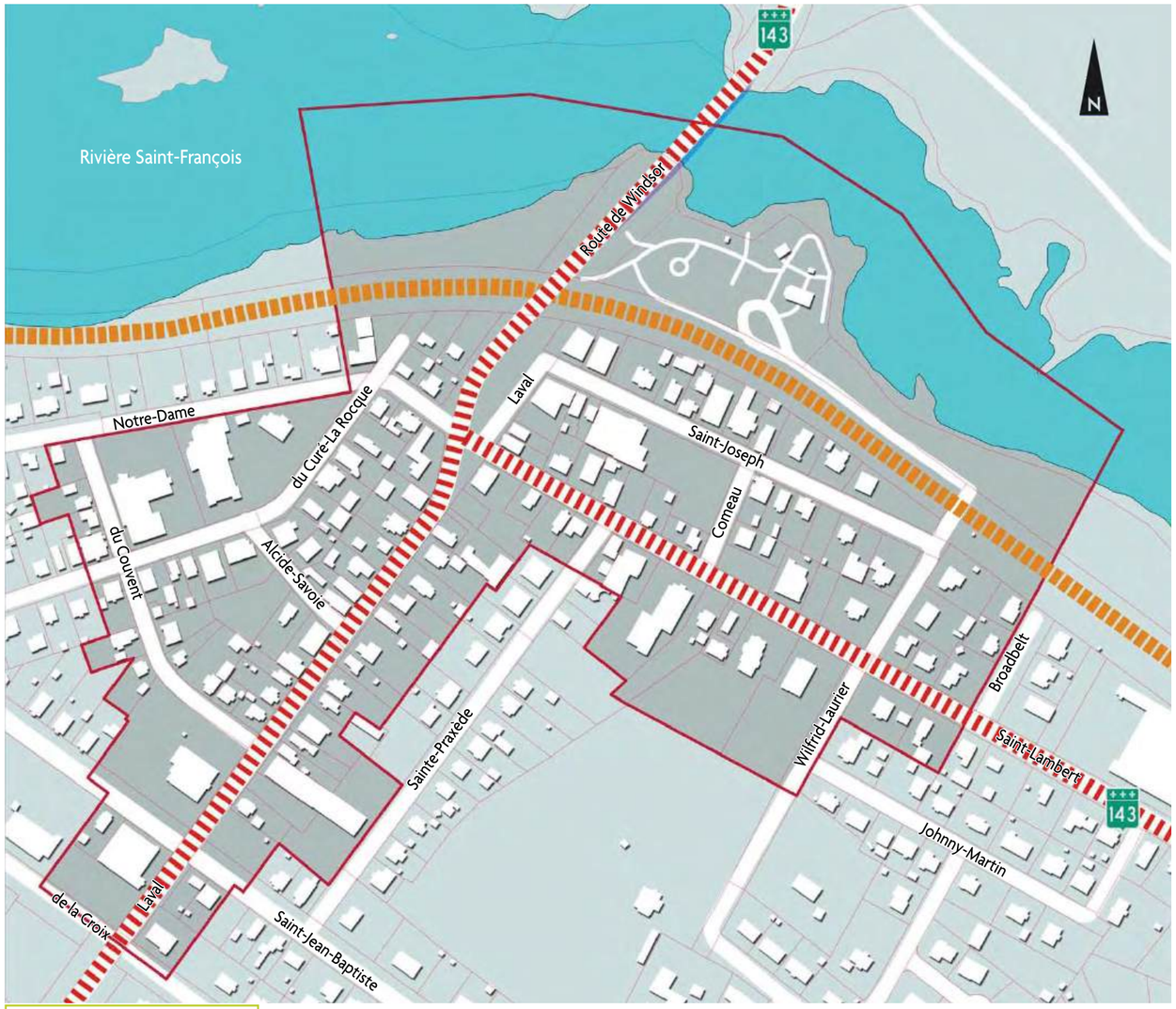


Figure 10 : Circulation et voie ferrée

4 *MTQ, Étude d'intersection carrefour 16708, relevé 0080859 effectué le 17 octobre 2012.*

occasionne peu de problèmes du point de vue de la circulation véhiculaire, même si elle reste une barrière à l'accès à la rivière pour les piétons et les cyclistes. Cela est attribuable au fait que la voie ferrée ne traverse aucune rue utilisée par les véhicules et qu'elle est localisée sous le pont enjambant la rivière Saint-François. Le seul emplacement où il y a une possibilité de conflit avec les véhicules, les piétons et les cyclistes est l'accès, par la rue Wilfrid-Laurier, au parc de la Rive et à la Maison des arts et de la culture de Brompton. D'ailleurs, afin de limiter les risques d'incidents, il est possible de constater la présence de signalisation et de feux indiquant la présence d'un train à la jonction entre la voie ferrée et la rue Wilfrid-Laurier.

4.4 Les piétons

La circulation piétonne est facilitée, dans le secteur visé, notamment grâce à la présence de trottoirs et de traverses de piétons. Sur les rues à fort débit ou près des deux écoles primaires, on note la présence de trottoirs de part et d'autre de la rue. En ce qui concerne les rues qui ont un caractère davantage résidentiel, celles-ci comptent généralement un trottoir d'un seul côté. Les traverses de piétons, pour leur part, sont localisées principalement au niveau des feux de circulation au carrefour des rues Laval, Saint-Lambert et de la route de Windsor, où des passages protégés pour piétons sont établis. De plus, on dénombre certaines traverses pour piétons aux approches des écoles primaires, assurant ainsi la sécurité des enfants. Enfin, un escalier a été spécialement conçu pour les piétons afin d'accéder au parc de la Rive à partir du pont Monseigneur-Albert-Gravel, bien qu'il soit désuet et peu invitant. Bien qu'il n'y ait pas de conflit, à proprement dit, entre les piétons et la voie ferrée, rappelons la barrière que celle-ci forme par rapport à l'accès au bord de l'eau. Mentionnons aussi que des gens utilisent un passage informel sous le pont, de façon illicite et à leurs risques.



4.5 Les cyclistes

Une projection du réseau cyclable est identifiée sur la rue Saint-Lambert sur différentes cartes de réseaux cyclables. Il traverse le pont pour rejoindre la Route verte, soit l'axe de la Saint-François. Par contre, aucun aménagement cyclable n'existe réellement. Par ailleurs, on note l'utilisation de l'emprise du chemin de fer par les cyclistes, entre autres, afin d'accéder à la Maison des arts et de la culture de Brompton, pour se rendre jusqu'au parc Dorilas-Gagnon (hors du secteur à l'étude) ou encore afin d'aller rejoindre une autre partie de l'axe de la Saint-François, mais dans sa portion au sud de la rivière (hors du secteur à l'étude).





Figure 11 : Circuit d'autobus



Figure 12 : Stationnements existants

4.6 Le transport en commun

L'arrondissement de Brompton ne comprend pas de réseau élaboré de transport en commun permettant de bien desservir l'ensemble de cette partie du territoire de la ville de Sherbrooke. En fait, il existe un seul trajet d'autobus de la Société de transport de Sherbrooke (STS) qui dessert le noyau urbain de Brompton, soit Kruger-CEGEP (51) avec un horaire assez régulier pendant les jours de semaine et de fin de semaine (entre 6 h 30 et 22 h 30 environ). Un deuxième trajet fait le lien entre la station du CÉGEP et la Côte-de-Beauvoir à l'aide d'un taxi-bus.

4.7 Les stationnements

Le stationnement sur rue est permis pratiquement partout à l'intérieur du milieu visé. Toutefois, aucun marquage ne permet de clairement déterminer l'emplacement des cases. La population a donc accès aux commerces de proximité ou de services tels que dépanneur et bureau de poste.

On observe également quelques aires de stationnement permettant de desservir des établissements particuliers tels que la clinique médicale, la Caisse Desjardins et le bureau d'arrondissement.



L'offre en espaces de stationnement est généralement suffisante pour la desserte des établissements existants, sauf dans certaines situations particulières telles que le manque d'espaces de stationnement sur la rue du Curé-LaRocque lors de services funéraires ou de services religieux.



Les développements résidentiels futurs ainsi que le réaménagement du bureau d'arrondissement et l'aménagement du centre communautaire à l'École secondaire de Bromptonville (Juvénat) auront aussi un impact sur le nombre futur de cases de stationnement.

Par ailleurs, considérant le cadre bâti existant et dans l'éventualité où de nouveaux établissements commerciaux s'établiraient dans le secteur, il est probable que des problèmes ayant trait aux espaces de stationnement émergent. Ce point devra faire l'objet d'une réflexion afin de limiter les confits entre les usagers et les différents établissements et pour éviter la démolition d'immeubles.

5. LES INFRASTRUCTURES

5.1 Les lignes de transport d'énergie

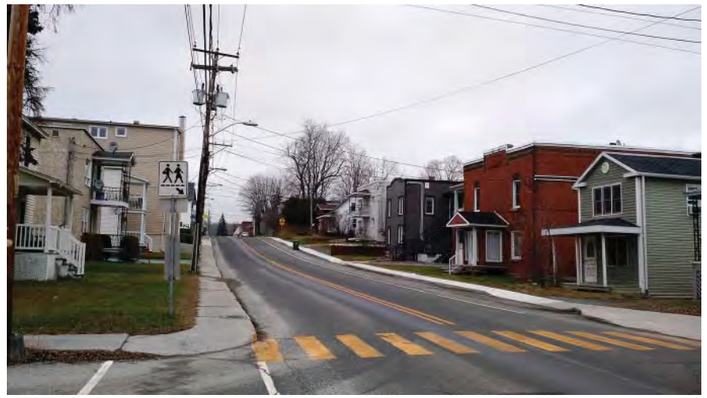
Le réseau de distribution d'énergie et de communication est aérien. Ces équipements, localisés quelques fois à la limite des emprises de rues, occasionnent une certaine pollution visuelle en créant une discordance avec le cadre bâti du secteur et en limitant les possibilités de plantation de certains types de végétaux et d'implantation d'un lien cyclable en accotement sur la rue Laval. Il est aussi à noter que le réseau de distribution dans le secteur appartient à Hydro-Québec et non à Hydro-Sherbrooke.

5.2 Les télécommunications

Le secteur est desservi par plusieurs distributeurs : Bell Canada, Vidéotron, Cogeco et les réseaux de distribution sont aériens.

5.3 L'éclairage de rue

L'éclairage des rues est réalisé à l'aide de luminaires de type « Tête de cobra » sur potence, installés sur des poteaux en bois d'Hydro-Québec. Par ailleurs, considérant l'espacement entre les poteaux en bois, on retrouve un luminaire par poteau. L'utilisation de ces équipements dans le secteur à l'étude ne permet pas de créer d'environnement convivial ni de sentiment d'appartenance au milieu, car ceux-ci sont des standards établis partout à travers le Québec.



5.4 Les égouts

Tout le secteur est desservi par le réseau municipal d'égouts et il n'y a aucun fossé de drainage hors-sol. Le drainage pluvial se fait soit par réseau unitaire ou par réseau pluvial selon les rues. Selon la planification de l'entretien majeur des chaussées, les rues Saint-Joseph et Wilfrid-Laurier sont prévues pour une reconstruction à court terme (2016-2017).

5.5 L'aqueduc

Tout le secteur est desservi par le réseau d'aqueduc municipal.

L'ajout d'un petit bâtiment de poste de chloration intermédiaire au coin des rues Laval et Saint-Joseph est prévu en 2015 afin de corriger des problèmes de chloration du côté nord de la rivière.

5.6 Les lignes de transport de gaz

Gaz Métro possède une ligne de transport traversant le site à l'étude, localisée le long de la route 143 (rue Saint-Lambert). Celle-ci est à considérer lors de travaux d'excavation.

6. LES ZONES DE CONTRAINTES

6.1 Pentes

La zone d'intervention est légèrement vallonnée avec un point bas sur la rue Laval au niveau du bureau d'arrondissement. À partir de ce point, la rue Laval monte vers le sud pour atteindre un plateau au-delà de la rue de la Croix. Outre les autres secteurs présentant des niveaux variant de un ou deux mètres, notons les abords de la rivière, constituant évidemment des pentes menant au lit de la rivière.

6.2 Contamination

Un seul terrain fait partie du *Répertoire des terrains contaminés* du MDDELCC. Il s'agit d'un garage de mécanique situé au 49, rue Saint-Lambert. Les dispositions usuelles du Ministère devront s'appliquer lors de la vente de la propriété ou d'un changement d'usage.

Il existe aussi d'autres zones potentiellement contaminées entre la voie ferrée et la rivière Saint-François, puisque ce secteur abritait une ancienne gare de triage.

6.3 Barrières

La présence de la voie ferrée, et par le fait même de clôtures en métal de part et d'autre de celle-ci, engendre une contrainte pour l'accès à la rive de la rivière Saint-François ainsi que pour la Maison des arts et de la culture de Brompton, créant ainsi une cicatrice entre le milieu commercial et résidentiel, et le parc de la Rive situé au nord du site. D'autre part, la rivière constitue aussi une barrière puisque les liens entre les deux rives sont très limités.

6.4 Milieux humides

Il n'y a pas de milieu humide identifié dans le secteur à l'étude. Celui-ci est d'ailleurs majoritairement urbanisé.

6.5 Zones inondables

Les rives de la rivière Saint-François sont abruptes dans le secteur du noyau urbain. On recense d'importantes inondations à Brompton en 1872, en 1891, en 1901, en 1903, en 1921, en 1925 et en 1948[5]. À la suite de cette dernière, un mur de béton est construit le long du village. La zone à risque d'inondation identifiée aux cartes est donc limitée et ne semble pas présenter de danger notable.

Une zone à risque d'inondation par embâcle est toutefois identifiée au *Schéma d'aménagement et de développement révisé* pour le quadrilatère borné par les rues Laval, Saint-Lambert et Broadbelt ainsi que par la rivière.

6.6 Zones potentiellement à risque de glissement de terrain

Le territoire du PPU contient trois zones potentiellement à risque de glissement de terrain. Le premier est en fait les abords du pont. Le second se situe à l'arrière du 63-65, rue Wilfrid-Laurier, une grande propriété fortement boisée. Le troisième est au sud des terrains de la rue Saint-Lambert. Les risques associés à ces trois zones sont minimes considérant l'utilisation qui en est faite.

5 *Source : www.circuitdupatrimoine.com*



Figure 13 : Zones inondables et zones potentiellement à risque de glissement de terrain

6.7 Vues

Les abords de la rivière offrent les points de vue les plus dignes de mention. Malheureusement, l'accessibilité est minime. Les lieux d'observation sont donc accessibles par le pont Monseigneur-Albert-Gravel, à partir de la route de Windsor, et à partir de la propriété de la Maison des arts et de la culture de Brompton.



7. LES PARCS ET ESPACES VERTS

7.1 Parcs

Le territoire du PPU présente plusieurs espaces verts. À l'intérieur du secteur d'intervention, on trouve le parc Ouellet à l'intersection des rues Laval et Saint-Jean-Baptiste, le parc Charland juste de l'autre côté de la rue Laval et le parc de la Rive hébergeant la Maison des arts et de la culture de Brompton (voir figure 6). À ceci s'ajoute le parc Dorilas-Gagnon, entre la rue Saint-Jean-Baptiste et la rivière Saint-François, dans l'aire d'influence.

7.2 Végétation

Outre ces espaces verts, il est à noter que le territoire est parsemé d'arbres matures, d'essences nobles de surcroît, ce qui contribue grandement à réduire les îlots de chaleur, à caractériser le paysage, à ralentir la vitesse de la circulation et à renforcer le caractère patrimonial du lieu.

Outre les arbres existants, la marge de recul avant des propriétés du territoire laisse peu de place pour des aménagements élaborés dans les cours avant des propriétés. De la même façon, l'emprise des rues n'excède pas de beaucoup la largeur pavée et les trottoirs des voies de circulation.

7.3 Mobilier urbain

Il y a très peu de mobilier urbain dans le secteur d'intervention, ce qui peut paraître surprenant considérant le caractère du noyau urbain et piétonnier du secteur. Les quelques équipements présents devront éventuellement être remplacés, puisque désuets, par du mobilier harmonisé identifiant le noyau urbain de Brompton comme un secteur décoratif de style « Terroir ».

7.4 Paysages

Les éléments de paysages caractérisant le noyau urbain sont les suivants :

- La rivière et ses abords.
- Le noyau urbain et la mixité de ses fonctions.
- Le milieu rural et agricole toujours omniprésent.
- Le paysage industriel, passé et actuel.
- La voie ferrée.



8. DIAGNOSTIC ET CONSTATS

Le portrait du territoire d'étude inventorié au présent chapitre nous permet d'établir un diagnostic de la situation en établissant des constats divisés selon deux catégories : les éléments de forces/potentiels et les éléments de faiblesses/contraintes.

Éléments de forces/potentiels

- Le noyau urbain assez densément construit permet une activité sociale et économique soutenue.
- La mixité résidentielle/commerciale assure un dynamisme dans le noyau urbain.
- La présence de la rivière agit comme un repère identitaire, un lieu de rencontre, un potentiel récréatif et un paysage de qualité.
- La présence de la Maison des arts et de la culture de Brompton est un facteur de dynamisme et de fierté.
- La présence d'arbres matures sur tout le territoire, d'essences nobles de surcroît, caractérise le paysage et renforce le caractère patrimonial du lieu.
- La riche histoire du secteur sert à la consolidation de l'identité de Brompton.
- L'aménagement des rues (largeur de la section pavée, présence de trottoirs, bâtiments rapprochés et arbres) incite au ralentissement des véhicules et favorise le piéton.
- Le circuit patrimonial, que l'on peut parcourir à pied, est bien documenté.
- Le noyau urbain s'articule sur un quadrilatère plutôt que sur un axe longitudinal.
- L'état de la structure commerciale offre des occasions favorables pour la venue de nouveaux commerces.
- La proximité du réseau cyclable régional (Route verte) constitue une occasion d'accroissement de l'achalandage dans le noyau urbain.
- L'aménagement d'un nouveau centre communautaire dans le noyau urbain contribue à l'esprit de communauté.
- Il y a un important projet de développement prévu à proximité du secteur.

Éléments de faiblesses/contraintes

- Il y a un déficit de l'offre commerciale.
- Les usages commerciaux sont dispersés dans le secteur d'intervention, plutôt que concentrés sur les rues principales.
- Les approches au secteur ne sont pas identifiées.
- Il n'existe aucun encadrement pour encourager la mise en valeur du patrimoine architectural.
- La Maison des arts et de la culture de Brompton est isolée et enclavée par rapport au noyau urbain.
- Il existe une importante circulation de camions sur la rue Laval et la route de Windsor qui peut être considérée comme nuisible.
- L'aménagement de l'intersection des rues Laval et Saint-Lambert, point névralgique du noyau urbain, est achalandé, peu convivial et peu esthétique.
- La voie ferrée constitue une barrière limitant l'accès à la rivière Saint-François et à la Maison des arts et de la culture de Brompton.
- L'entretien des bâtiments et des enseignes commerciales est très variable.
- Plusieurs voies et infrastructures ont un besoin pressant de réfection.
- Il existe peu d'espaces de stationnement sur les terrains privés, notamment les commerces.

3. LES ENJEUX ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Les objectifs et les moyens d'action qui en découlent sont des guides à la planification des interventions et des décisions à venir pour consolider les acquis et améliorer les éléments problématiques dans le cadre de la mise en œuvre du PPU. Ils sont rassemblés sous trois enjeux couvrant les grandes thématiques du développement du territoire.

1. LA CONSOLIDATION D'UN MILIEU DE VIE PARTICULIER QUE REPRÉSENTE LE SECTEUR DU NOYAU URBAIN

Objectifs

- Assurer une mixité des usages résidentiels et commerciaux favorisant la vie de quartier.
- Prévoir une mixité de types de logements accessibles à toutes les clientèles, de tous les âges.
- Favoriser la fréquentation du secteur par l'ensemble des résidents de l'arrondissement.
- Améliorer l'environnement urbain du secteur.
- Développer un concept d'aménagement créant une ambiance associée à la vie de quartier.
- Favoriser les modes de déplacement actifs et alternatifs sécuritaires.
- Prévoir des aménagements favorisant l'accessibilité universelle et la sécurité des usagers de tous les âges.
- Assurer la revitalisation et le dynamisme du secteur.
- Réduire les impacts du transport lourd dans le noyau urbain.
- Rendre les rues Laval et Saint-Lambert conviviales et sécuritaires pour les différents usagers.

Moyens

- Ajuster la réglementation d'urbanisme afin de permettre une certaine mixité des usages résidentiels et commerciaux.
- Encourager l'implantation de résidences pour aînés.
- Restructurer l'intersection des rues Laval et Saint-Lambert par des aménagements visant à encadrer l'espace et à lui redonner une dimension humaine.
- Aménager les approches du secteur d'intervention sur la rue Laval et sur la rue Saint-Lambert afin de marquer l'entrée au noyau urbain par une plantation soutenue.
- Désenclaver le site de la Maison des arts et de la culture de Brompton en amplifiant sa mise en valeur.
- Aménager des lieux de rassemblement conviviaux et accessibles aux clientèles de tous les âges.
- Prévoir des aménagements favorisant le « traffic calming » et la sécurité de tous les usagers.
- Prévoir un mobilier urbain personnalisé au secteur selon le Plan directeur des secteurs décoratifs.
- Créer des liens piétons et visuels avec le bureau d'arrondissement et la maison des jeunes.
- Créer des liens cyclables sécuritaires et conviviaux.
- Réaliser ou inciter à la réalisation d'aménagements paysagers intégrant des plantations soutenues sur les terrains publics et privés.

2. LA CONSERVATION ET LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET NATUREL

Objectifs

- Encourager la restauration des bâtiments et des enseignes commerciales.
- Créer une identité architecturale et une signature distincte pour le secteur.
- Encadrer les interventions sur les bâtiments présentant une qualité architecturale supérieure.
- Protéger les arbres matures existants et ajouter des arbres en bordure de rues.

Moyens

- Adopter un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin d'améliorer la qualité des implantations et de l'intégration architecturale dans le secteur.
- Favoriser la rénovation des façades et des enseignes par la mise en place d'incitatifs financiers.
- Interdire la démolition d'immeubles ayant pour but la transformation des propriétés en aires de stationnement.
- Proposer des aménagements sur les lieux publics mettant en valeur le caractère patrimonial du secteur.
- Prévoir des opérations de verdissement sur les principales artères.

3. LE MAINTIEN ET LA BONIFICATION DE LA STRUCTURE COMMERCIALE

Objectifs

- Accroître l'offre commerciale.
- Concentrer les usages commerciaux de quartier dans le coeur de Brompton afin d'éviter la dispersion de cet usage dans l'arrondissement.
- Favoriser et consolider le développement des commerces.
- Permettre une structure commerciale intégrée et complémentaire.
- Caractériser les types de commerce qui contribueront à la création d'un milieu de vie.
- Favoriser une continuité accrue de la trame commerciale.
- Gérer la situation des stationnements avant que cela ne devienne problématique.
- Assurer une meilleure intégration de l'affichage et de l'aménagement des terrains.

Moyens

- Favoriser une structure commerciale adaptée à la clientèle locale, en se limitant à des types d'usages commerciaux de quartier ou de première nécessité dans le secteur d'intervention.
- Permettre seulement l'occupation des rez-de-chaussée par des commerces dans un secteur déterminé afin de promouvoir l'utilisation commerciale des locaux au niveau du trottoir.
- Évaluer les occasions de partenariat pour le partage de certaines aires de stationnement stratégiques.
- Adopter un guide d'affichage et d'aménagement extérieur afin d'améliorer le paysage visuel du cadre urbain.
- Proposer un programme d'aide à la restauration pour aider le développement commercial.
- Concentrer les usages commerciaux sur les rues principales pour inciter leur utilisation par les piétons et cyclistes.
- Encourager la mixité des usages commerciaux pour une utilisation par une clientèle de tous les âges.

4. LE CONCEPT ET LES INTERVENTIONS D'AMÉNAGEMENT

1. PRINCIPES DIRECTEURS ET PLAN DU CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

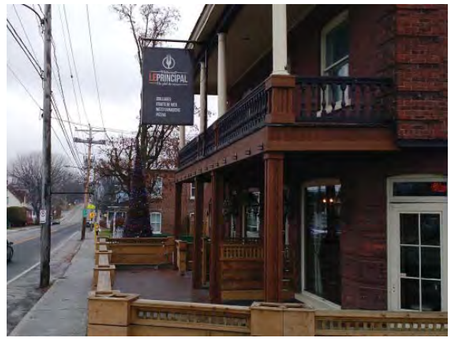
Le plan concept d'aménagement (voir figure 14) illustre les interventions physiques prévues dans le cadre de la mise en œuvre du PPU. Il s'agit d'interventions réalistes et réalisables, modulées dans le temps pour permettre une répartition des investissements dans le temps et pour favoriser une certaine latitude face aux occasions qui pourraient se présenter. Ces interventions mèneront vers la réalisation de la vocation du secteur, comme exprimée au document de Commerce Sherbrooke intitulé *Cœur de Brompton, Scénario de développement* (2013) :

> ***« Misant sur son caractère villageois enchanteur, entre collines et rivière, le cœur de Brompton s'affirme comme milieu de vie et d'affaires dynamique et humain, où nature, patrimoine, culture et richesses du terroir sont mis en valeur pour le plaisir des citoyens et des visiteurs. »***

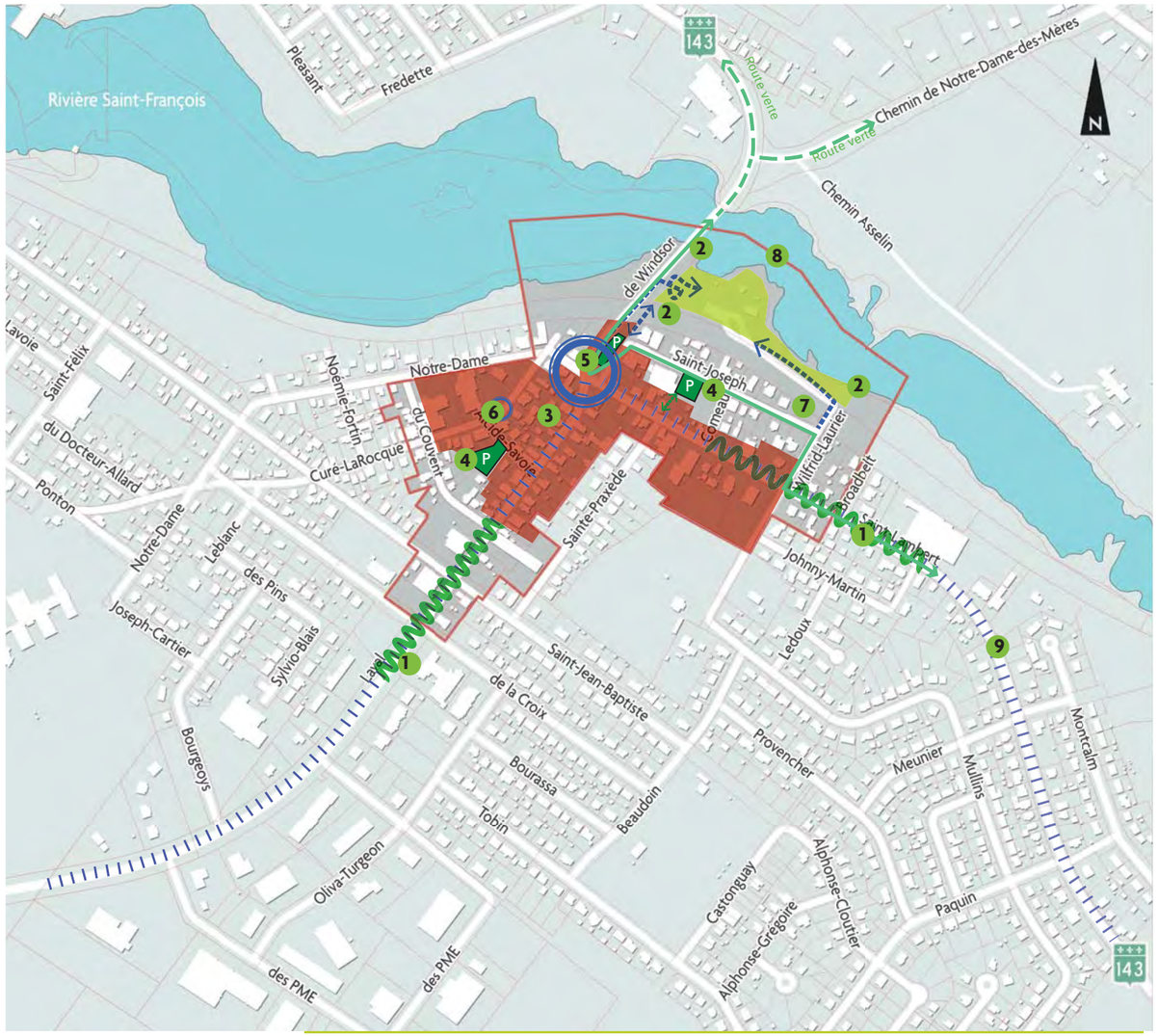
Il importe de préciser que l'ensemble des interventions physiques prévues devront être planifiées et réalisées de manière à mettre en évidence une signature forte et évocatrice de la vocation du secteur. En lien avec cette vocation exprimée, la signature devrait « **évoquer le cachet villageois et la mise en valeur des produits du terroir** ». Ainsi, la couleur brune pourrait être utilisée pour le mobilier urbain afin d'évoquer la terre, le terroir. L'ardoise étant une matière première locale, cette pierre pourrait être utilisée dans les aménagements projetés. Le cachet villageois et champêtre pourrait aussi se traduire à travers les aménagements paysagers et le mobilier urbain (ex. : motif d'herbage).

Un total de neuf interventions d'aménagement est proposé afin de mettre en œuvre le concept d'organisation spatiale du PPU. Celles-ci sont détaillées dans les sections suivantes.





- Secteur d'intervention
- 1 - Tronçon de rue à verdir
- 2 - Désenclavement de la Maison des arts et de la culture de Brompton
- 3 - Consolidation du secteur commercial
- 4 - Bonification de l'offre en stationnement public
- 5 - Réaménagement de l'intersection des rues Saint-Lambert et Laval
- 6 - Réaménagement de la rue du Curé-LaRocque
- 7 - Poursuite du réseau de transport actif
- 8 - Mise en valeur et protection de l'architecture et du patrimoine[1]
- 9 - Ralentissement de la vitesse de la circulation

[1] Les limites d'application de cet élément ne suivent pas nécessairement les limites des secteurs du PPU et seront à déterminer selon les études et les activités.

Figure 14 : Concept d'aménagement

1.1 Aménagement des approches du noyau urbain

L'aménagement des approches vient prévenir les différents visiteurs qu'un changement de comportement est à apporter à leur conduite et à leur vigilance. Cette transition entre le milieu routier et le milieu urbain se fera tant sur la rue Laval, où les utilisateurs arrivent de l'autoroute, que sur la rue Saint-Lambert, où ils arrivent de l'agglomération de Sherbrooke par la route 143. L'aménagement de ces tronçons se fera selon des principes de modération de la circulation (traffic calming) qui auront comme effet de ralentir la circulation, tant locale que de transit (camionnage lourd). Les principes pouvant s'appliquer à ces tronçons sont :

1 - Aménager des avancées de trottoirs aux intersections (avec approbation du MTMDET).

2 - Marquer les traverses piétonnes.

3 - Conserver et protéger les arbres matures existants.

4 - Planter des arbres et des plantes ornementales le long des voies de circulation et verdir entre les propriétés publiques et privées, et ce, de façon plus dense à l'approche du bureau d'arrondissement sur la rue Laval et près de la Caisse Desjardins sur la rue Saint-Lambert, en conformité avec les normes du ministère des Transports du Québec et à la suite de l'obtention d'une permission de voirie.

5 - Verdir les aires de stationnement hors rue situées en façade.

6 - Prolonger le trottoir du côté nord-ouest de la rue Laval, entre son point d'arrêt actuel (devant le 183, rue Laval) et la rue Bourgeoys afin de relier l'ensemble des commerces de ce côté de la rue de façon sécuritaire et conviviale pour encourager le transport actif.

7 - Voir la possibilité d'ajouter une voie de virage à droite sur la rue Laval à la hauteur du IGA.



Figure 15 : Aménagement des approches

En référence de la porte d'entrée de la rue Laval, on peut établir que la plantation linéaire proposée le long de la rue à l'approche du secteur d'intervention vise à annoncer à l'automobiliste qu'il entre dans un noyau traditionnel, un milieu de vie. Il doit donc adopter un comportement de conduite s'apparentant à la circulation locale plutôt que de transit, c'est-à-dire en ralentissant, en respectant les piétons, particulièrement aux traverses, et en portant attention aux activités locales.

Les aménagements proposés pour la porte d'entrée de la rue Laval sont les suivants :

1 - Plantation dense d'arbres en bordure de la rue Laval, en conformité avec les normes du MTMDET et à la suite de l'obtention d'une permission de voirie.

2 - Plantation de plantes ornementales inférieures à 60 cm de hauteur (norme MTMDET) en bordure de la rue Laval.

3 - Construction d'avancées de trottoirs aux intersections, en conformité avec les normes du MTMDET et à la suite de l'obtention d'une permission de voirie.

4 - Aménagement de traverses piétonnes lignées près des avancées de trottoirs et à chacune des intersections de la rue Laval.

5 - Aménagement de deux aires de repos avec mobilier urbain, en conformité avec les normes du MTMDET et à la suite de l'obtention d'une permission de voirie.

6 - Plantation en périphérie des stationnements hors rue.





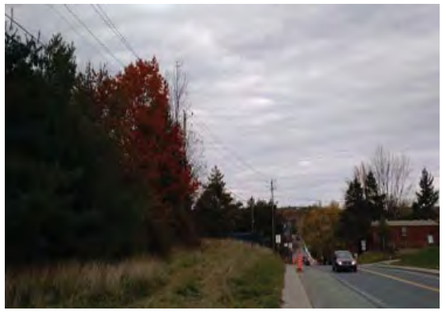






Figure 16 : Porte d'entrée de la rue Laval près des rues de la Croix et du Couvent

1.2 Désenclavement de la Maison des arts et de la culture de Brompton

La Maison des arts et de la culture de Brompton est un lieu d'importance pour l'arrondissement. Il s'agit par contre d'un site qui est enclavé entre la rivière Saint-François et la voie ferrée, ce qui rend l'accès au site difficile. L'amélioration de l'accès au site pour trois types d'utilisateurs distincts est à privilégier : les piétons, les cyclistes ainsi que les automobilistes et véhicules de service. Ces différents liens permettront d'accéder plus facilement au site de façon plus sécuritaire et plus agréable à partir du noyau urbain. Les aménagements projetés pour atténuer cette localisation problématique sont les suivants :

1 - Ajout des liens cyclables (Réf. : intervention 1.7 suivante).

2 - Affichage adéquat de la Maison des arts et de la culture de Brompton par le remplacement de l'enseigne d'identification existante, mieux intégrée au site et au bâtiment.

3 - Plantation d'arbres et aménagement de qualité à l'entrée du site de la Maison des arts et de la culture de Brompton.

4 - Analyse de la possibilité d'implanter un lien piéton et cyclable sécuritaire et esthétique traversant la voie ferrée (passage à niveau).

5 - Réaménagement sécuritaire de l'escalier menant à la Maison des arts et de la culture de Brompton pouvant intégrer un belvédère, et ce, en conformité avec les normes du MTMDET et à la suite de l'obtention d'une permission de voirie.









LÉGENDE

Site du parc de la Rive et de la Maison des arts et de la culture de Brompton

Accès actuel et proposé au site

Figure 17 : Désenclavement de la Maison des arts et de la culture de Brompton

1.3 Consolidation du secteur commercial

Afin de valoriser et de bonifier l'offre commerciale de l'arrondissement de Brompton, nous privilégions de favoriser la concentration et la densification de l'usage commercial au secteur identifié comme le « cœur de Brompton ».

Pour créer un environnement propice au développement commercial et aux déplacements actifs, l'environnement urbain devrait être revu et bonifié par les actions suivantes :

1 - Intégrer du mobilier urbain distinctif.

2 - Aménager des avancées de trottoirs aux intersections.

3 - Marquer des traverses piétonnes.

4 - Proposer du stationnement sur rue protégé et en pochette.

5 - Uniformiser l'affichage des commerces.

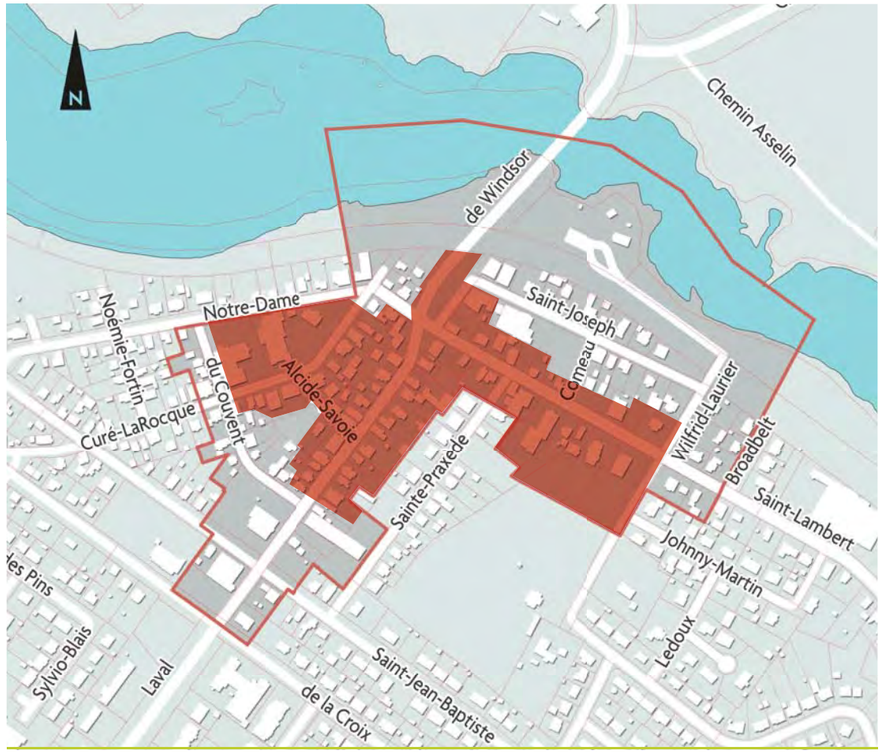


Figure 18 : Identification du secteur de consolidation commerciale

1.4 Bonification de l'offre en stationnement public

Afin de desservir adéquatement les utilisateurs du noyau urbain, différentes aires de stationnement devraient être identifiées. Ces aires de stationnement hors rue devraient être localisées à proximité des rues Laval et Saint-Lambert et desserviraient tant les clients des commerces que les résidents et les utilisateurs des bâtiments publics. Dans certains cas, une entente d'utilisation prioritaire pourrait être prise afin de réserver certaines cases pour une période spécifique, selon les occasions de développement.

Bien plus, il faut faire en sorte de conserver et même bonifier les cases de stationnement sur rue qui offrent une polyvalence au niveau de leur utilisation commune.

De plus, une borne de recharge électrique rapide pourrait être ajoutée dans le noyau urbain afin de desservir les usagers de ce secteur de la ville.

Enfin, une étude et une analyse des moyens requis pour assurer un taux de roulement intéressant dans les aires de stationnement public devraient être réalisées.

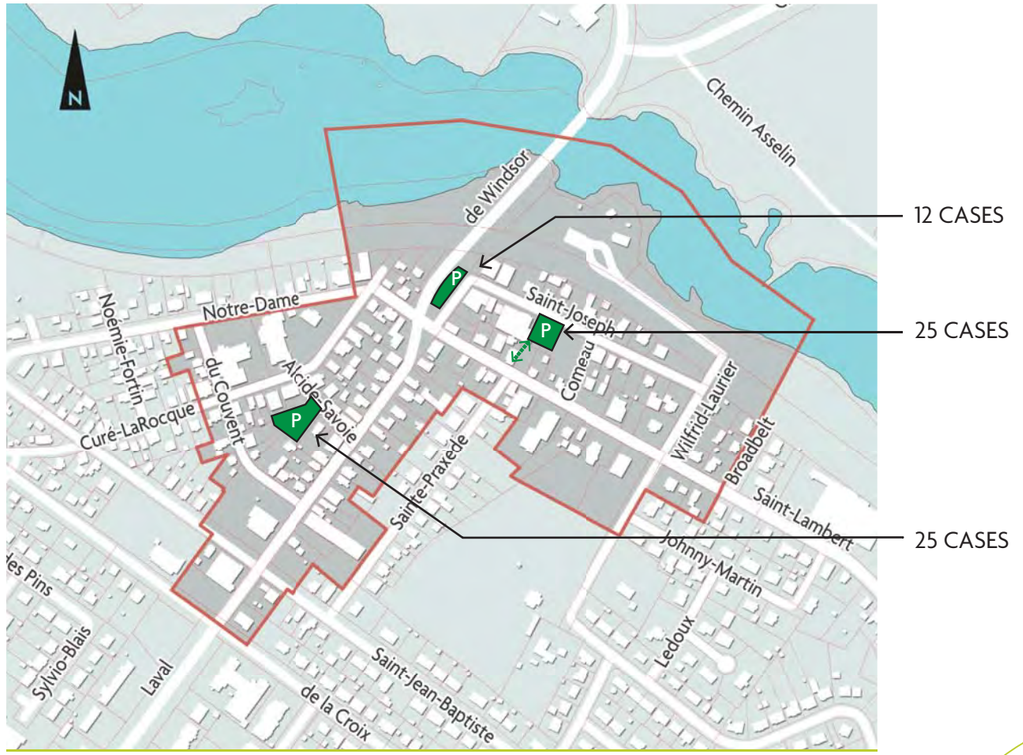


Figure 19 : Stationnements publics proposés

1.5 Réaménagement de l'intersection des rues Saint-Lambert et Laval

Cette intersection est le cœur de l'arrondissement, il est donc primordial d'y consacrer une attention particulière. Cette dernière se trouve au confluent des deux tronçons commerciaux de l'arrondissement qui ont un caractère urbain qui ne se reflète pas à l'intersection, où un effet d'ouverture et de grandeur prédomine. Il est donc important de refermer et de consolider cette intersection afin de la rendre sécuritaire et confortable pour les piétons et les automobilistes. Le réaménagement de l'intersection pourrait se faire par les actions suivantes :

1 - Modifier la géométrie de l'intersection de manière à raccourcir la course des piétons et à éviter les conflits entre les piétons et les automobilistes, et ce, en conformité avec les normes du MTMDET et à la suite de l'obtention d'une permission de voirie.

2 - Marquer toutes les traverses piétonnes avec une signalisation particulière et un marquage adéquat, dont l'intersection des rues Laval et Saint-Lambert avec des passages piétons texturés (CIUSSS-CHUS).

3 - Poursuivre l'alignement des bâtiments et éviter les aires de stationnement en façade de manière à refermer le champ visuel et améliorer l'encadrement des rues.

4 - Intégrer du mobilier urbain distinctif et un élément signalétique propre au secteur.

5 - Reverdir les abords de l'intersection en conformité avec les normes du MTMDET et à la suite de l'obtention d'une permission de voirie.

6 - Ajouter des avancées de trottoir aux intersections des rues avec stationnement sur rue.

7 - Bien délimiter la rue Laval, le lien cyclable projeté et le stationnement du MTMDET.

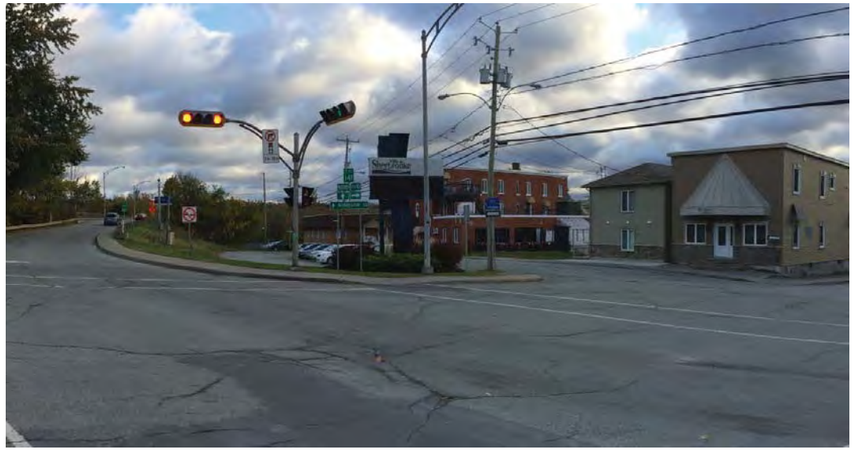
Les figures 20 et 21 montrent le concept d'aménagement proposé pour l'intersection.



Figure 20 : Concept de réaménagement de l'intersection des rues Laval et Saint-Lambert



Figure 21 : Réaménagement de l'intersection des rues Laval et Saint-Lambert



Situation existante de l'intersection des rues Laval et Saint-Lambert













1.6 Réaménagement de la rue du Curé-LaRocque

Le secteur de la rue du Curé-LaRocque, à proximité de l'église Sainte-Praxède, pourrait devenir un lieu de rencontre et de socialisation en prenant appui sur la présence du parvis de l'église et la proximité de l'école. De plus, la géométrie de l'intersection de la rue du Curé-LaRocque et de la rue Notre-Dame devrait être revue. Les aménagements suivants visent à rendre le lieu plus convivial et plus accessible :

1 - Aménagement d'une aire de repos avec mobilier urbain.

2 - Plantation linéaire structurante en bordure des rues, améliorant l'encadrement des rues et le verdissement du secteur.

3 - Traverses piétonnes lignées aux intersections.

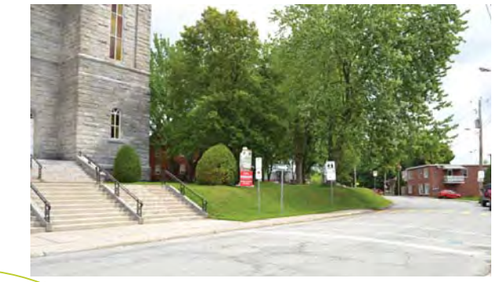
4 - Reconfiguration de la géométrie à l'intersection des rues du Curé-LaRocque et Notre-Dame.



Figure 22 : Réaménagement de la rue du Curé-LaRocque









1.7 Poursuite du réseau de transport actif

Le *Plan de mobilité durable de Sherbrooke (PMDS) 2012-2021* propose de redéfinir le tracé du réseau cyclable dans le noyau urbain de Brompton. Cet exercice vise à assurer une sécurité accrue pour les cyclistes, une meilleure cohabitation entre les cyclistes et les véhicules motorisés et une meilleure expérience générale pour les cyclistes. Il serait aussi pertinent de bonifier le PMDS afin d'offrir un autre tracé utilitaire qui desservirait les lieux de rassemblement : parcs, écoles, bibliothèque, maison des jeunes, église (CIUSSS-CHUS). Le tracé proposé au PPU, quoi que non optimal, est un compromis puisqu'il faut noter qu'il n'est pas possible d'ajouter des bandes cyclables unidirectionnelles sur le tronçon de la rue Saint-Lambert, entre les rues Wilfrid-Laurier et Laval, puisque la largeur y est insuffisante en maintenant les stationnements sur rue existants. Ainsi, le réseau pourrait emprunter les axes suivants :

1 - rue Saint-Lambert en bandes cyclables unidirectionnelles sur accotements.

2 - rue Wilfrid-Laurier en chaussée désignée.

3 - rue Saint-Joseph en chaussée désignée ou autre aménagement à déterminer.

4 - stationnement du MTMDET en chaussée désignée ou avec une piste cyclable bidirectionnelle.

5 - traverse du pont en ajoutant une passerelle cyclable ou en aménageant une bande cyclable bidirectionnelle sur accotements (à négocier avec le MTMDET).

6 - du côté nord de la rivière, rejoindre la Route verte - axe de la Saint-François.



Figure 23 : Tracé proposé des liens cyclables

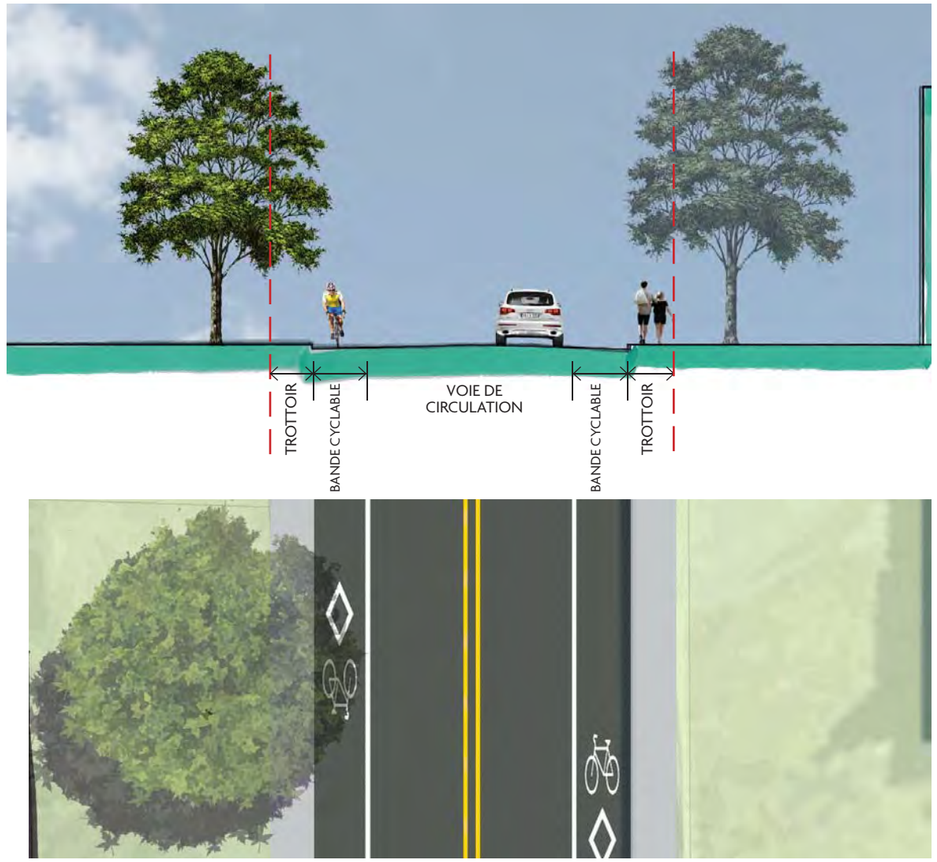
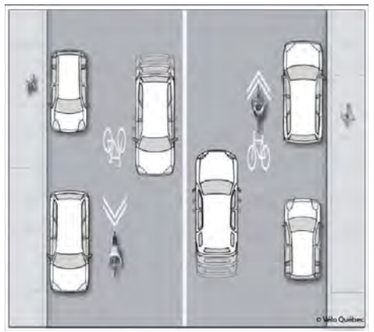


Figure 24 : Plan et coupe de la rue Saint-Lambert



Exemple de chaussée désignée

1.8 Mise en valeur et protection de l'architecture et du patrimoine

Notons tout d'abord que, en raison du contexte du milieu et de la nature du sujet, les interventions visant la mise en valeur et la protection de l'architecture et du patrimoine ne devraient pas nécessairement être limitées au territoire du PPU.

1 - À la suite de l'inventaire architectural et patrimonial, une étude devrait être réalisée afin de faire ressortir les caractéristiques architecturales et patrimoniales à promouvoir, à protéger et à mettre en valeur.

2 - Un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) devrait ensuite être adopté afin d'assurer une qualité architecturale accrue pour les bâtiments du noyau urbain (dans les limites du secteur d'intervention) et de permettre d'améliorer l'aménagement des terrains et d'harmoniser l'affichage.

3 - Il serait aussi intéressant et profitable de miser sur le patrimoine historique et culturel du secteur, c'est-à-dire de diffuser l'histoire de Brompton et de son développement à travers les bâtiments ayant traversé les années. Un circuit patrimonial de Brompton est déjà en place et devrait être diffusé, promu et même bonifié.

4 - Dans le même sens, l'ancre du bateau à vapeur *Enterprise* (1878-c.1887) pourrait être mise en valeur et relocalisée au parc de la Rive, près de la Maison des arts et de la culture de Brompton.

5 - La croix de la rue du Curé-LaRocque pourrait faire l'objet d'une commémoration en lien avec l'emplacement de la première école catholique de Bromptonville.

6 - Bien plus, la mise en valeur des sites archéologiques et des artéfacts devrait être prévue dans un objectif de sensibilisation et de diffusion grand public de ce patrimoine préhistorique.

Les interventions sur le territoire devraient être en conformité avec la *Politique du patrimoine culturel de Sherbrooke* (2013) et son *Plan d'action* (2015) misant sur le patrimoine immobilier, mobilier et immatériel. Le noyau urbain de Brompton contient des éléments spécifiques à chacun de ces volets, notamment :

- **Immobilier** : des édifices construits avant 1940, des édifices résidentiels et commerciaux de divers styles architecturaux typiques des constructions nord-américaines, les berges de la rivière Saint-François, le parc de la Rive, des sites archéologiques amérindiens préhistoriques.
- **Mobilier** : la collection d'œuvres d'art de la Maison des arts et de la culture de Brompton et certaines œuvres d'art publics.
- **Immatériel** : les différents toponymes (rues, places, parcs, cours d'eau, édifices, etc.), les événements et les activités d'interprétation comme le circuit patrimonial de Brompton.











1.9 Ralentissement de la vitesse de la circulation

La circulation de transit dans le noyau urbain, notamment celle des camions lourds, ne peut être évitée dans les circonstances actuelles (route MTMDET, milieu déjà construit, etc.). Il n'est pas envisageable à court terme de l'interdire ou de créer une autre voie de circulation contournant le noyau. À court et moyen terme, il sera donc nécessaire de gérer les inconvénients et, pour ce faire, l'aménagement des rues Laval et Saint-Lambert devrait être revu afin d'inciter le ralentissement de la vitesse des véhicules et des camions. On pense ici au réaménagement de l'intersection des rues Laval et Saint-Lambert, à l'aménagement d'avancées de trottoir aux intersections des rues principales, où le stationnement sur rue est possible, l'aménagement de traverses piétonnes aux intersections stratégiques avec signalisation particulière et marquage adéquat, ainsi qu'à la plantation et la conservation des arbres existants le long des voies de circulation, le tout tel que mentionné précédemment.

Pour ce qui est des rues locales, la situation n'appelle pas d'interventions particulières. Les rues à sens unique ne causent pas de problèmes marqués et ont été mises en place pour des raisons spécifiques.



2. AFFECTATIONS DU SOL

Le noyau urbain de Brompton n'est pas un milieu où les fonctions sont réparties de façon homogène. Il est composé d'axes principaux mixtes, d'ensembles institutionnels et de quartiers résidentiels. La détermination des affectations du sol vise à reconnaître ces ensembles et à identifier la vocation souhaitée dans un avenir plus ou moins long.

Ainsi, l'ensemble du territoire à l'étude a été divisé en quatre types d'aires d'affectation. La figure 25 illustre les différentes aires d'affectation du sol. La réglementation devra tendre vers ces usages de façon non exclusive, c'est-à-dire que celle-ci pourra permettre un ou des usages supplémentaires s'il est convenu que ces usages sont complémentaires à l'environnement et que leur présence sera bénéfique pour la vitalisation du secteur.

P – Institutionnel

Trois pôles institutionnels sont identifiés dans le secteur à l'étude. Il s'agit de l'îlot compris entre les rues du Curé-LaRocque, Notre-Dame et du Couvent comprenant l'église, le presbytère et l'école primaire, le noyau comprenant le bureau d'arrondissement et les parcs Ouellet et Charland, ainsi que le terrain de la Maison des arts et de la culture de Brompton.

Classes d'usages autorisés - Aire d'affectation P	
Usages publics et institutionnels	• Parcs, terrains de jeux et espaces verts • Services institutionnels et communautaires (bur. adm. limités à 750 m²) • Stationnements publics ou communs hors rue

H – Habitation

Les aires d'affectation d'habitation sont composées de tronçons de rues où la fonction résidentielle est dominante et devrait être consolidée. Une densité moyenne est préconisée pour ces secteurs.

Classes d'usages autorisés - Aire d'affectation H	
Usages résidentiels	• Habitations de 1 à 4 logements • Habitations collectives



Figure 25 : Affectations du sol

M1 – Mixité commerciale-résidentielle du cœur de Brompton

Comprenant les terrains bordant les rues Laval, Saint-Lambert ainsi que le côté sud-est de la rue du Curé-LaRocque, cette aire d'affectation privilégie une mixité des fonctions afin de créer un milieu vivant et achalandé.

Afin de consolider et concentrer la fonction commerciale le long de ces axes, la réglementation devra prévoir des dispositions incitant à l'aménagement de locaux commerciaux au rez-de-chaussée le long de la rue, créant ainsi une continuité pour l'usager.

Classes d'usages autorisés - Aire d'affectation M1	
Usages résidentiels	• Habitations de 1 à 8 logements • Résidences pour personnes âgées • Habitations collectives
Usages commerciaux	• Commerces de détail et services de proximité • Commerces de détail et services en général (limités à 1 000 m²) • Services professionnels et spécialisés (bur. adm. limités à 750 m²) • Ateliers d'artisan • Commerces d'hébergement • Débits d'alcool (limités à 350 m²) • Débits d'essence
Usages publics et institutionnels	• Parcs, terrains de jeux et espaces verts • Services institutionnels et communautaires (bur. adm. limités à 750 m²) • Stationnements publics ou communs hors rue

M2 – Mixité résidentielle-commerciale périphérique

Cette aire d'affectation comprend des rues locales où la fonction résidentielle est majoritaire, mais où certains usages commerciaux sont aussi présents, sans que l'on puisse distinguer de pôle particulier.

Classes d'usages autorisés - Aire d'affectation M2	
Usages résidentiels	• Habitations de 1 à 8 logements • Résidences pour personnes âgées • Habitations collectives
Usages commerciaux	• Commerces de détail et services de proximité • Commerces de détail et services en général (limités à 1 000 m² • Services professionnels et spécialisés (bur. adm. limités à 750 m²) • Ateliers d'artisan • Commerces d'hébergement
Usages publics et institutionnels	• Parcs, terrains de jeux et espaces verts • Services institutionnels et communautaires (bur. adm. limités à 750 m²) • Stationnements publics ou communs hors rue

Utilisation d'outils réglementaires pour certaines exceptions

Étant donné l'évolution du développement du milieu depuis plusieurs décennies, il est normal que celui-ci soit occupé par des usages éclectiques à quelques endroits. Il s'agit habituellement d'usages commerciaux qui subsistent et qui connaissent même une certaine prospérité en répondant à des besoins réels de la communauté. Par ailleurs, il est aussi possible que des projets particuliers présentent des avantages indéniables pour le dynamisme du noyau urbain, même si ceux-ci ne cadrent pas exactement avec les affectations définies.

Le PPU, désirant reconnaître certains de ces usages et projets, permet l'utilisation d'outils réglementaires pour encadrer ces exceptions. Ainsi, le *Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble* (PPCMOI) et le *Règlement sur les usages conditionnels ou le contingentement d'un usage* pourraient être utilisés pour autoriser des projets opportuns et faisant l'objet d'un consensus.

Stratégie de mise en œuvre du cadre réglementaire

La réglementation d'urbanisme actuelle devra être modifiée afin de concrétiser la réflexion amorcée dans le PPU. En ce sens, en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, l'aire d'application du PPU doit être identifiée au plan d'urbanisme de la municipalité ou dans son schéma d'aménagement et de développement, si celui-ci intègre les dispositions d'un plan d'urbanisme.

3. PROGRAMME DE SUBVENTIONS

L'apport d'une aide financière de la part de la Ville en lien avec le réaménagement urbain proposé est un incitatif important à considérer dans les limites du secteur d'intervention du PPU. En effet, cette aide visant à encourager des actions provenant des propriétaires privés, par son effet d'entraînement, encouragerait l'ensemble des citoyens à participer activement à la redéfinition de leur milieu et inciterait par le fait même les investissements privés. L'ensemble des citoyens pourrait ainsi bénéficier d'un quartier plus attrayant, offrant une gamme de biens et de services encore plus diversifiés.

Un budget pourrait être planifié pour la mise en œuvre du présent programme particulier d'urbanisme. Des subventions pourraient être accordées dans le secteur suivant :

- Aide à la rénovation extérieure des commerces existants et à la conversion extérieure de résidences en espaces commerciaux (Réf. : Programme de revitalisation visant la rénovation des façades des bâtiments, communément appelé POC);
- Aide à la rénovation extérieure des bâtiments existants (commercial, public, résidentiel et mixte) visant l'amélioration et la mise en valeur des éléments architecturaux prédominants (Réf. : Programme de revitalisation visant la rénovation des façades des bâtiments, communément appelé POC);
- Aide pour la modification des enseignes commerciales et à l'aménagement des terrains (commercial, public et mixte)(Réf. : Programme de revitalisation visant la rénovation des façades des bâtiments, communément appelé POC).

4. PROGRAMME D'ACQUISITIONS

Les réaménagements de certaines aires de stationnement vouées à une utilisation partiellement publique devraient faire l'objet d'ententes avec les propriétaires de ces terrains, selon les occasions de développement.

Une partie de terrain pourrait toutefois faire l'objet d'acquisition par la Ville, de gré à gré ou par expropriation. Celle-ci pourrait servir éventuellement à créer un passage piétonnier et une ouverture entre la rue Saint-Lambert et l'aire de stationnement public proposée sur le terrain de l'ancien IGA.

La partie du terrain située à l'est du parc de la Rive, entre le parc et le grand terrain bordant la rivière de propriété municipale, pourrait aussi faire l'objet d'une acquisition par la Ville, de gré à gré ou par expropriation.

D'autres terrains ou bâtiments actuellement vacants pourraient faire l'objet d'interventions particulières en lien avec leur redéveloppement, et ce, toujours selon les occasions de développement, en fonction des affectations et en vertu des objectifs du présent document.

Le PPU ne propose pas d'échéancier pour ces acquisitions qui devraient se faire selon les occasions de développement, dans le cadre de négociations de gré à gré ou lors de l'étude de projets présentés à la Ville.

5. LE PLAN D'ACTION ET LES MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

1. PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT PHYSIQUE DU DOMAINE PUBLIC

La stratégie de mise en œuvre propose une réalisation des travaux en cinq activités distinctes pouvant être divisées en sous-activités. Ces activités pourront être réalisées indépendamment ou parallèlement l'une à l'autre, par phases.

Par ailleurs, le plan de mise en œuvre illustre l'ensemble des aménagements physiques proposés qui sont nécessaires pour atteindre les objectifs d'une mise en valeur durable du territoire. La consolidation de la trame urbaine devra assurément être réalisée en partenariat avec les différents acteurs locaux. Bien que pleinement souhaités, certains des aménagements décrits précédemment pourraient être remis à plus tard, voire rejetés pour des considérations budgétaires.

Le tableau synthèse suivant énonce les activités et les coûts prévus dans le cadre de la mise en œuvre des interventions physiques proposées. Ces estimations, d'ordre général, pourront servir de guide lors de la préparation des budgets annuels. De plus, des études plus approfondies devront être réalisées afin de valider les coûts d'aménagement. Ces études pourront être réalisées dans le cadre de projets de plan directeur pour des secteurs précis d'intervention et s'échelonner dans le temps.

Par ailleurs, il convient de noter que les coûts retrouvés dans l'estimation ne tiennent pas compte de l'état actuel des infrastructures. Bien que majoritairement en bon état, certaines infrastructures pourraient nécessiter, à court et moyen terme, des investissements pour l'entretien ou le remplacement de celles-ci. Ces interventions se traduiront par la révision à la baisse des coûts apparaissant à l'intérieur du tableau synthèse, puisque celles-ci seront souvent réalisées au même moment que l'entretien ou le remplacement des infrastructures.





Tableau 1

Activités	Description	Responsables	Coûts (estimation) (1)	Échéancier anticipé (2)
1	**Aménagement des approches du noyau urbain**		**160 000 $**	
1.1	Aménagement caractérisant l'entrée du secteur sur la rue Laval	Ville de Sherbrooke & MTMDET	30 000 $	Court terme
1.2	Aménagement caractérisant l'entrée du secteur sur la rue Saint-Lambert	Ville de Sherbrooke & MTMDET	30 000 $	Court terme
1.3	Verdissement, par la plantation de végétaux adaptés au milieu, sur les rues Laval et Saint-Lambert particulièrement	Ville de Sherbrooke & propriétaires privés & MTMDET	100 000 $	Moyen terme
2	**Désenclavement de la Maison des arts et de la culture de Brompton**		**275 000 $**	
2.1	Réaménagement de l'accès de façon sécuritaire, esthétique et bien identifiée à l'est de la Maison des arts et de la culture de Brompton pour les cyclistes et les véhicules motorisés	Ville de Sherbrooke & Canadien National & MTMDET	70 000 $	Moyen terme
2.2	Reconstruction d'un accès au site par le pont en implantant un nouvel escalier architectural intégrant un palier d'observation	Ville de Sherbrooke & MTMDET	160 000 $	Long terme
2.3	Verdissement et affichage adéquat	Ville de Sherbrooke & MTMDET	45 000 $	Court terme
3	**Consolidation du secteur commercial**	**Ville de Sherbrooke, Commerce Sherbrooke & propriétaires privés & MTMDET**	**(3)**	**Moyen terme**
4	**Bonification de l'offre en stationnement public**		**(3)**	
4.1	Partenariat pour l'aménagement de l'aire de stationnement entre la rue Laval et le pont	Ville de Sherbrooke & MTMDET	(3)	Court terme
4.2	Partenariat pour l'aménagement de l'aire de stationnement sur la propriété de l'ancien IGA, sur la rue Saint-Joseph	Ville de Sherbrooke, Commerce Sherbrooke & propriétaires privés	(3)	Moyen terme
4.3	Partenariat pour l'aménagement d'un lien piétonnier permettant de relier l'aire de stationnement public à la rue Saint-Lambert	Ville de Sherbrooke, Commerce Sherbrooke & propriétaires privés	(3)	Moyen terme
4.4	Partenariat pour la réfection de l'aire de stationnement de la rue Alcide-Lavoie	Ville de Sherbrooke & propriétaires privés	(3)	Long terme
5	**Réaménagement de l'intersection des rues Saint-Lambert et Laval**	**Ville de Sherbrooke & MTMDET**	**500 000 $**	**Moyen terme**
6	**Réaménagement de la rue du Curé-LaRocque**	**Ville de Sherbrooke**	**25 000 $**	**Long terme**
7	**Poursuite du réseau de transport actif**	**Ville de Sherbrooke & MTMDET**	**25 000 $**	**Court terme**
8	**Mise en valeur et protection de l'architecture et du patrimoine**	**Ville de Sherbrooke & MCCQ**	**50 000 $**	**Moyen terme**
9	**Ralentissement de la vitesse de la circulation**		**(4)**	**(4)**
		TOTAL	**1 035 000 $**	

(1) Cette évaluation budgétaire est établie en dollars courants de 2015. Pour tous les travaux réalisés durant les années subséquentes, les coûts doivent être majorés, en moyenne, de 4 % par année.
(2) Aux fins de compréhension du programme d'aménagement physique, la définition des échéanciers peut s'interpréter ainsi :
Court terme : 1 à 5 ans;
Moyen terme : 5 à 10 ans;
Long terme : plus de 10 ans.
(3) À définir selon les occasions de développement.
(4) Les interventions prévues à cette activité sont intégrées dans d'autres activités.

2. MODIFICATIONS DE LA RÉGLEMENTATION D'URBANISME

Zonage et lotissement

Au moment de la rédaction du présent document, la Ville de Sherbrooke était en processus d'élaboration d'un nouveau règlement de zonage et de lotissement. Il s'agit d'une occasion pour assurer une coordination entre les affectations du PPU et la mise en œuvre au plan réglementaire. La coordination entre les deux sera faite et aucun amendement au Règlement n° 446 de zonage de l'ancienne Ville de Bromptonville ne sera entrepris, à moins que le règlement de remplacement n'entre pas en vigueur.

Les modifications au règlement de zonage sont à l'effet de :

- Revoir les classes d'usages afin de concorder avec les affectations détaillées du sol et la densité de son occupation identifiées au PPU, notamment en concentrant les usages commerciaux au secteur identifié comme le « coeur de Brompton ».
- Revoir les règles de zonage afin d'assurer la concordance avec les règles identifiées au PPU (accès véhiculaires réduits, stationnement en commun, marge de recul réduite, hauteur minimale et maximale des bâtiments, etc.).
- Revoir les normes de zonage pour éviter l'abattage d'arbres matures et sains.

PIIA

En ce qui concerne l'architecture des bâtiments, l'affichage et l'aménagement des terrains, le PPU propose d'adopter un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour le secteur d'intervention identifié au présent document. Ce règlement devrait contenir des critères d'évaluation des projets de construction, d'agrandissement et de rénovation en considérant la trame urbaine existante ainsi que les objectifs adaptés concernant, entre autres, les éléments architecturaux à mettre en valeur, les matériaux de revêtement à préconiser, l'affichage à intégrer et les aménagements des terrains à privilégier.

Démolition d'immeubles

Enfin, le règlement sur la démolition d'immeubles pourrait faire l'objet de bonifications pour assurer un contrôle accru visant à limiter la démolition de bâtiments dans le but de convertir les terrains en aires de stationnement ou en d'autres vocations ne cadrant pas avec la vision énoncée pour le noyau urbain, c'est-à-dire un milieu de vie et d'affaires dynamique et humain.

3. IDENTIFICATION DES ÉTUDES CONNEXES SUBSÉQUENTES

Le tableau suivant résume les différentes études proposées qui pourront être réalisées au gré des occasions et de la disponibilité des budgets. La Ville de Sherbrooke sera responsable de chacune de ces études.

Tableau 2

Activités	Description	Coûts (estimation) (1)	Échéancier anticipé (2)
1	Inventaire architectural et patrimonial	(3)	Court terme
2	Étude et analyse des caractéristiques architecturales et patrimoniales des bâtiments (dans l'objectif de mieux connaître et de mettre en valeur les éléments caractérisant l'ensemble du secteur en lien avec le *Plan d'action* de la *Politique du patrimoine culturel de Sherbrooke*)	10 000 $	Court terme
3	Adoption d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)	15 000 $	Court terme
4	Étude de faisabilité d'un lien piéton et cyclable traversant la voie ferrée facilitant l'accès à la Maison des arts et de la culture de Brompton	(3)	Moyen terme
5	Guide sur l'affichage et l'aménagement des terrains riverains (dans l'objectif d'améliorer l'esthétisme visuel du secteur à l'étude et mettre en place des balises visant une certaine uniformisation)	10 000 $	Court terme
6	Étude et analyse des moyens requis pour assurer un taux de roulement intéressant dans les aires de stationnement public	(3)	Court terme
7	Étude de faisabilité d'implanter de nouveaux liens cyclables utilitaires dans le noyau urbain	(3)	Moyen terme
	Montant total - Études	**35 000 $**	

(1) Cette évaluation budgétaire est établie en dollars courants de 2015. Pour tous les travaux réalisés durant les années subséquentes, les coûts doivent être majorés, en moyenne, de 4 % par année.

(2) Aux fins de compréhension du programme d'aménagement physique, la définition des échéanciers peut s'interpréter ainsi :
Court terme : 1 à 5 ans;
Moyen terme : 5 à 10 ans;
Long terme : plus de 10 ans.

(3) Pourrait être réalisée par les ressources internes de la Ville ou dans le cadre d'un autre mandat.

4. IMPLANTATION DES PROGRAMMES DE SUBVENTIONS

Le tableau 3 décrit la mise en œuvre des programmes de subventions possibles tels que mentionnés au chapitre 4.

Tableau 3

Activités	Description	Responsables	Coûts (estimation) (1)	Échéancier anticipé (2)
1	Aide à la rénovation extérieure des commerces existants et à la conversion extérieure de résidences en espaces commerciaux	Ville	À définir selon les besoins	Court terme
2	Aide à la rénovation extérieure des bâtiments existants (commercial, public, résidentiel et mixte) visant l'amélioration et la mise en valeur des éléments architecturaux prédominants	Ville	À définir selon les besoins	Court terme
3	Aide pour la modification des enseignes commerciales	Ville	À définir selon les besoins	Court terme

(1) Cette évaluation budgétaire est établie en dollars courants de 2015. Pour tous les travaux réalisés durant les années subséquentes, les coûts doivent être majorés, en moyenne, de 4 % par année.

(2) Aux fins de compréhension du programme d'aménagement physique, la définition des échéanciers peut s'interpréter ainsi :
Court terme : 1 à 5 ans;
Moyen terme : 5 à 10 ans;
Long terme : plus de 10 ans.

5. PROPOSITION D'UN PROGRAMME D'ACQUISITIONS

Le tableau 4 résume les acquisitions possibles selon les occasions de développement.

Tableau 4

Activités	Description	Responsables	Coûts (estimation)	Échéancier anticipé
1	Partie de terrain qui servirait à créer un passage piétonnier et une ouverture entre la rue Saint-Lambert et l'aire de stationnement public proposée sur le terrain de l'ancien IGA	Ville	À définir selon les occasions de développement	À définir selon les occasions de développement
2	Partie du terrain à l'est du parc de la Rive, entre le terrain du parc et le terrain appartenant à la Ville, en bordure de la rivière	Ville	À définir selon les occasions de développement	À définir selon les occasions de développement

6. CONCLUSION

Le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du noyau urbain de Brompton offre un plan d'action adapté au milieu qui contribuera fortement à la mise en valeur du secteur et à son dynamisme.

Les interventions proposées tentent de conjuguer la richesse historique du milieu avec le contexte économique et social d'aujourd'hui en misant sur une amélioration constante du milieu de vie caractéristique du noyau urbain de Brompton et sur la consolidation du sentiment d'appartenance des citoyens.

Les différentes analyses, les diagnostics et l'apport précieux des membres du comité aviseur ont permis de définir des objectifs et les moyens d'action par phases de façon à déterminer des budgets réalistes modulés dans le temps.

Le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du noyau urbain de Brompton s'inscrit dans l'exercice de planification des secteurs névralgiques de la ville de Sherbrooke. Il était d'ailleurs prévu dans la *Vision de développement de la Ville de Sherbrooke 2005/2015* [6] au même titre que les noyaux urbains de Lennoxville et de Deauville. Il s'agit d'une première étape cruciale dans le processus d'une revitalisation efficace et concrète du secteur, au bénéfice des citoyens et des commerçants, qui seront appelés à participer en investissant dans leur communauté ou en continuant d'embellir leurs propriétés.

Le comité aviseur

Diane Asselin, Ville de Sherbrooke
Éric Basque, Ville de Sherbrooke
Mélanie Beaudoin, commerçante
Nicole Bergeron, conseillère municipale
Suzanne Bergeron, Ville de Sherbrooke
Jean-Noël Boissé, commerçant
Josianne Bolduc, Maison des arts et de la culture de Brompton
Denis Bouliane, Comité du patrimoine de Bromptonville
Marco Corbin, Halte des Pèlerins
Maude Charland-Lallier, Maison des arts et de la culture de Brompton
Jérémy Dépault, Commerce Sherbrooke
Benoît Dionne, conseiller municipal
Jocelyn Forgues, commerçant
Madeleine Fortier, commerçante
Kathleen Gélinas, conseillère municipale et commerçante
René Girard, Ville de Sherbrooke
Michael Jacques, Comité du patrimoine de Bromptonville
Lisette Lahaie, Comité du patrimoine de Bromptonville
Anne Liétard, Commerce Sherbrooke
Pierre Meese, citoyen
Jean-François Ouellet, citoyen et Destination Sherbrooke
Jean-Sébastien Roy, Commerce Sherbrooke
Emmanuelle St-Pierre, citoyenne

6 *Source : Ville de Sherbrooke, Vision de développement, Orientations d'aménagement, Plan d'action, 2005/2015, 14 mars 2005, p. 34.*

COMMISSION DE LA VILLE DE
SHERBROOKE AGISSANT À TITRE DE MRC

ASSEMBLÉE PUBLIQUE DE
CONSULTATION DU CONSEIL MUNICIPAL

PROCÈS-VERBAL

ASSEMBLÉE PUBLIQUE DE CONSULTATION DU CONSEIL MUNICIPAL
DU 13 AVRIL 2016, À 19 HEURES
TENUE AU BUREAU D'ARRONDISSEMENT DE BROMPTON, AU 133, RUE LAVAL, À SHERBROOKE

MEMBRES PRÉSENTS :

Nicole Bergeron
Présidente

Robert Y. Pouliot
Conseiller

Diane Délisle
Conseillère

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

Line Chabot
Secrétaire

Kathleen Gélinas
Conseillère d'arrondissement

Isabelle Ménard
Directrice, Service de la planification urbaine et du développement durable

Suzanne Bergeron
Urbaniste-designer coordonnatrice

Nicolas St-Pierre
Urbaniste consultant, EXP inc.

Paul Thibault
Animateur

1. OUVERTURE DE L'ASSEMBLÉE

La présidente de la Commission de la Ville de Sherbrooke agissant à titre de MRC créée le 21 mars 2016, Madame Nicole Bergeron, déclare l'assemblée ouverte.

2. ADOPTION DE L'AVIS DE CONVOCATION

RÉSOLUTION C.M. MRC 2016-0005-00

Adoption de l'avis de convocation

IL EST RÉSOLU

D'approuver l'avis de convocation de la présente assemblée.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

3. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

RÉSOLUTION C.M. MRC 2016-0006-00

Adoption de l'ordre du jour

IL EST RÉSOLU

D'appouver l'ordre du jour de la présente assemblée.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

4. PRÉSENTATION DU PROJET DE RÈGLEMENT

4.1. PROJET DE RÈGLEMENT

4.1.1. Projet de Règlement n° 1000-2 - Adoptant le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du noyau urbain de Brompton et modifiant le Règlement n° 1000 adoptant le Schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Sherbrooke

DOSSIER C.M. MRC 2016-0007-00

Projet de Règlement n° 1000-2 - Adoptant le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du noyau urbain de Brompton et modifiant le Règlement n° 1000 adoptant le Schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Sherbrooke

M. Paul Thibault agit comme animateur de la rencontre. Il explique le déroulement de la rencontre et les règles de fonctionnement de la soirée. Il cède la parole à Mme Nicole Bergeron, présidente de la Commission.

Mme Nicole Bergeron souhaite la bienvenue aux citoyens présents. Elle présente les membres de la Commission et les principaux intervenants ayant participé à la rédaction des documents et à la préparation de la consultation. Elle résume les principaux objectifs du projet de Règlement n° 1000-2 adoptant le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du noyau urbain de Brompton et modifiant le Règlement n° 1000 adoptant le Schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Sherbrooke et le document d'accompagnement qui ont été adoptés par la Ville de Sherbrooke agissant à titre de MRC le 21 mars 2016.

Elle cède la parole à Mme Suzanne Bergeron, urbaniste-designer à la Ville de Sherbrooke, et à M. Nicolas St-Pierre, urbaniste consultant de la firme EXP inc., qui présenteront alternativement les principaux objets du règlement. Ceux-ci traitent plus particulièrement des sujets suivants : la mise en contexte, la vision élaborée pour soutenir les objectifs poursuivis, les orientations du scénario de développement permettant d'identifier les principaux axes et le rôle, les fonctions d'un programme particulier d'urbanisme (PPU), les effets du programme sur les règlements d'urbanisme, le diagnostic et les différents constats identifiés dans le secteur visé par le programme, les trois principaux enjeux retenus, les affectations du sol projetées qui seront détaillés par le biais du règlement de zonage, le concept et les neuf interventions d'aménagement, les actions ciblés permettant de mettre en œuvre le programme et les prochaines étapes.

Mme Suzanne Bergeron invite les citoyens à visionner le document de présentation sur le site internet de la Ville de Sherbrooke. Les citoyens ont jusqu'au 23 avril 2016 pour transmettre leurs commentaires ou leur mémoire à la Ville de Sherbrooke.

_____

5. PÉRIODE DE QUESTIONS DES PERSONNES PRÉSENTES

DOSSIER C.M. MRC 2016-0008-00

Période de questions des personnes présentes

34 personnes sont présentes à l'assemblée. M. Thibault invite celles-ci à partager leurs commentaires à l'égard du projet. Certaines d'entre elles désirent s'exprimer sur les sujets présentés. Mesdames Nicole Bergeron et Suzanne Bergeron et Monsieur Nicolas St-Pierre répondent aux questions suivantes :

M. Marcel Allaire, rue Laval

Questions :

1) Il souhaite savoir si un terrain à proximité de la Maison des arts et de la culture de Brompton appartient à la Ville. Il suggère l'acquisition de ce terrain par la Ville.
2) Il demande comment la Ville désenclavera l'immeuble. Est-ce qu'une passerelle au-dessus de la voie ferrée sera aménagée pour la sécurité des piétons ?
3) Concernant le trottoir sur la rue du Curé-Larocque, il demande à quel endroit sera aménagé le nouveau trottoir. Il propose qu'il soit conservé du côté du dépanneur.
4) Sur la rue Laval, il demande si d'autres avancés de trottoir seront aménagés. Il précise que ces aménagements ne diminuent pas la vitesse des véhicules selon lui.
5) Il explique une situation problématique par rapport aux nouveaux feux de circulation installés sur la rue Laval à l'intersection de la rue Saint-Lambert.

6) Il demande s'il sera plus difficile d'obtenir un permis de construction pour les immeubles sis à l'intérieur du PPU.
7) Il demande si les droits acquis sont transférables.
8) Il demande si les usages complémentaires dans les résidences seront protégés.
9) Il souhaite que l'ancre à bateau installée sur la rue du Curé-Larocque ne soit pas changée de place. Il propose un circuit touristique et patrimonial.

Réponses :

1) *Le terrain appartient à la compagnie Kruger.*
2) *La Ville propose l'aménagement d'un escalier sécuritaire à partir du pont et une traverse ferroviaire.*
3) *Le trottoir serait déplacé dans le cadre de la reconstruction de la rue. Il n'y aurait qu'un seul trottoir du même côté que l'école.*
4) *Aucune réponse fournie.*
5) *Son point de vue est pris en note.*
6) *Le règlement relatif au PIIA qui serait éventuellement adopté pourrait encadrer davantage les travaux de restauration des édifices. Toutefois, cette contrainte sera compensée par un programme de subvention.*
7) *Les* droits *acquis sont rattachés à l'immeuble, ils sont transférables.*
8) *Le PPU ne change pas cette situation.*
9) *Son commentaire est pris en considération. Pour le circuit, on lui indique l'existence du circuit patrimonial de Brompton.*

****

M. Jean-Pierre Émond, rue Bourgault

Questions :

1) Il demande si la rue St-Joseph est dans le territoire visé et quelles sont les affectations prévues sur cette rue. Il souhaite que ce soit commercial.
2) Il demande s'il est possible de dézoner une partie du territoire agricole de Brompton pour permettre de nouveaux développements.

Réponses :

1) *M. St-Pierre explique les différentes affectations projetées dans le secteur. Il précise que le nord de la rue Saint-Joseph possède une affectation résidentielle. Pour le sud de la rue Saint-Joseph, son commentaire est pris en considération.*
2) *Le dézonage agricole est assujetti à la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles qui est de juridiction provinciale.*

****

Line Moreau, rue de la Croix

Question :
Elle approuve la vision du PPU, mais elle aimerait recevoir une confirmation que cette vision sera mainetenue et qu'elle ne sera pas modifiée.

Réponse :
La délimitation des usages se fera dans le règlement de zonage qui doit être conforme au PPU. Il faut faire attention entre ce qui existe et ce qui est proposé.

****

M. Pierre Pouliot, rue Laval

Questions :
1) Il précise qu'il n'est pas utile de changer le trottoir de place sur la rue du Curé-Larocque. Il demande comment le coin des rues Curé-Larocque et Notre-Dame sera sécurisé.
2) Il indique que les aménagements prévus dans le stationnement du MTQ et sur la rue Laval seront non sécuritaires et qu'ils élimineront des espaces de stationnement.
3) Il demande comment la présence d'un arbre permet de ralentir la circulation.

Réponses :
1) *Ses commentaires sont pris en considération.*
2) *Son point de vue est pris en note.*
2) *Mme Suzanne Bergeron explique qu'un champ visuel restreint permet de ralentir la circulation.*

****

Mme Suzanne Phillips, rue Saint-Lambert

Questions :
1) Elle félicite le travail réalisé. Elle demande quels sont les critères ayant permis de définir la délimitation du secteur d'intervention du PPU.
2) Est-ce que la concentration des usages commerciaux dans le noyau urbain va à l'encontre de la philosophie des commerces de quartier ?
3) Elle mentionne que le document ne fait aucune référence aux accès pour les aînés (VADA).

Réponses :
1) *Le temps et l'argent sont des critères importants dans la délimitation du secteur donc la Ville a choisi de concentrer ses interventions dans des endroits où les actions seront appréciables.*
2) *Le PPU propose de concentrer les commerces de proximité dans le cœur du noyau urbain pour faciliter l'accès aux commerces. Ainsi, la dispersion des usages commerciaux doit être évitée pour qu'une rue commerciale puisse survivre.*
3) Son point de vue est pris en considération.

****

M. Jean-Louis Nicol, rue Leblanc

Question :
Il demande que des améliorations soient apportées pour la sécurité des piétons à l'intersection des rues Saint-Lambert et Laval.

Réponse :
Il est tenu compte du commentaire de M. Nicol.

****

M. Raymond Gaudreau, rue de la Croix

Question :
Il demande s'il y a des critères rattachés aux enseignes.

Réponse :
Un guide sur l'affichage sera éventuellement élaboré.

****

M. Danny Allaire, rue Notre-Dame

Question :
Il demande si les usages exercés dans ses bâtiments seront éventuellement en droits acquis après la modification du règlement de zonage.

Réponse :
Il est invité à rencontrer Mme Suzanne Bergeron après la rencontre.

****

Mme Lisette Lahaie, rue Saint-Lambert

Elle adresse un commentaire sur l'affichage.

---

6. LEVÉE DE L'ASSEMBLÉE

Mme Nicole Bergeron conclue la rencontre. Elle remercie les citoyens de leur présence et de leur intérêt.

La séance est levée à 21 h 30.

Sherbrooke, le 13 avril 2016

La présidente

Nicole Bergeron

La secrétaire

Line Chabot

(Ajoutée par l'art. 27 de 1000-3-1 / Modifiée par les art. 1, 2 et 3 de 1000-20)

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU) DU CHEMIN DE SAINT-ÉLIE

Version finale _ 10 octobre 2014

Programme particulier d'urbanisme (PPU) du chemin de Saint-Élie

Rapport
Final pour consultation

Projet no.
SHEV-00052377

Préparé par
Les Services exp inc.
150, rue de Vimy
Sherbrooke (Québec) J1J 3M7
Tél.: 819 562-3871
Télec.: 819 563-3850
www. exp.com

_____
Donald Bonsant, *Directeur principal aménagement, urbanisme et développement durable*
Urbaniste

Date
Document fourni par Les Services exp inc. le 31 mars 2014
Document révisé par la Ville de Sherbrooke le 13 mai 2014, le 18 juin 2014, le 26 juin 2014 et le 10 octobre 2014

AVIS JURIDIQUE

Le présent rapport a été préparé par Les Services **exp** inc. pour le compte de la **Ville de Sherbrooke**.

Toute utilisation qu'une tierce partie fera de ce rapport ou toute action ou décision prise sur son fondement demeure la responsabilité de ladite partie. Les Services **exp** inc. ne peuvent être tenus responsables des dommages subis, le cas échéant, résultant des décisions prises ou des actions posées par un tiers en vertu du présent rapport.

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction 1
1.1. Approche méthodologique 1
1.2. Adoption du Programme particulier d'urbanisme (PPU) 1

2. Les limites du PPU 2
2.1. Mise en contexte 2

3. Le diagnostic 4
3.1. Inventaire du milieu 4
3.2. Perception du milieu 16
3.3. Diagnostic et constats 17

4. Enjeux et objectifs d'aménagement 20
4.1. La création d'un milieu de vie agréable et sécuritaire 20
4.2. L'amélioration de l'environnement urbain du secteur 20
4.3. Le développement et la consolidation du potentiel commercial du secteur 21

5. Concept et interventions d'aménagement 22
5.1. Le concept d'aménagement 22
5.2. Les interventions d'aménagement physique 22
5.3. Les affectations du sol et la densité d'occupation 40
5.4. Identification et caractérisation des terrains pouvant faire l'objet d'interventions particulières 43

6. Plan d'action et programme de mise en œuvre 44
6.1. Stratégie de mise en œuvre du cadre réglementaire 44
6.2. Stratégie de mise en œuvre des interventions physiques 45
6.3. Études connexes 46
6.4. Sommaire de la mise en œuvre du PPU 46
6.5. Phasage de la mise en œuvre du PPU 47

7. conclusion 48

8. Le comité aviseur 49

Annexe 1 50
Remue-méninges sur l'avenir du secteur_11 octobre 2012 50

Annexe 2 54
Consultation publique sur le projet de PPU_18 septembre 2014 54



1

INTRODUCTION

La Ville de Sherbrooke a confié aux Services exp inc. et à sa Direction aménagement, urbanisme et développement durable le mandat de réaliser un Programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le chemin de Saint-Élie, entre le chemin Hamel et le chemin Dion.

La réalisation du PPU reflète une préoccupation particulière des élus et des représentants du milieu concernant l'avenir de ce secteur, la particularité des éléments de la problématique ainsi que les possibilités de mise en valeur. Par la réalisation de ce document, la Ville de Sherbrooke exprime son désir profond d'aller de l'avant avec un plan d'action clair. Ce plan d'action vise un développement et un aménagement du territoire répondant aux attentes des acteurs intéressés, et une consolidation future du secteur à l'étude. La mise en œuvre de cette planification pourra se réaliser sur une période de 15 à 20 ans, en élaborant un projet conçu en plusieurs étapes.

Le PPU est un outil de concertation et d'action. Il est une composante du Plan d'urbanisme permettant d'apporter plus de précisions quant à la planification d'un secteur choisi. Comme le prévoit la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, ce projet a été soumis à diverses consultations publiques et a été révisé en fonction des commentaires reçus tout au long du processus de réalisation du mandat.

Le PPU souligne une vision de développement porteuse d'avenir en assurant la consolidation des actifs. Cette vision propose aux citoyens actuels et futurs un environnement de qualité et un espace bien structuré, accueillant et animé.

1.1. Approche méthodologique

L'approche de travail adoptée pour la réalisation du mandat tourne autour des grandes étapes de travail suivantes :

- la période de recherches et la réalisation d'inventaires;
- la prise en compte des documents élaborés par l'organisme Fondation Rues Principales, l'Arrondissement Rock Forest–Saint-Élie–Deauville, Commerce Sherbrooke et les membres du Comité de gestion du chemin de Saint-Élie;
- le diagnostic et les constats de la situation existante;
- la soirée d'échange avec les citoyens du 11 octobre 2012;
- la séance d'échange avec les fonctionnaires municipaux du 18 octobre 2012;
- l'identification des enjeux et des objectifs d'aménagement;
- l'élaboration du concept d'aménagement;
- la définition des interventions;
- la définition des modalités de mise en œuvre;
- la réalisation d'une évaluation budgétaire.

Particulièrement, la recherche et l'atteinte des résultats ont été obtenues en réalisant le travail suivant :

- la recherche d'informations pertinentes;
- le relevé de l'utilisation du sol;
- le relevé photographique;
- l'analyse de la documentation existante et la synthèse des résultats;
- les visites du territoire d'étude;
- la coordination avec les acteurs intéressés par le développement du secteur d'étude.

Le travail a été réalisé en étroite collaboration avec les gens du milieu, les autorités municipales et un comité aviseur. Plusieurs rencontres de travail avec ces intervenants et représentants du milieu ont été nécessaires tout au long du mandat et chacune des étapes a été validée par ceux-ci.

1.2. Adoption du Programme particulier d'urbanisme (PPU)

L'adoption du PPU se fait par la réalisation de trois grands volets. Le tableau suivant résume les trois volets.

Volet 1	Les lignes directrices d'aménagement
	Le dégagement d'une vision pour l'avenir
	L'identification des enjeux
	L'établissement des orientations
	L'identification des projets structurants
Volet 2	Le PPU
	Les propositions et les concepts
	Le programme d'interventions publiques
	Les travaux prévus/ les coûts/ l'échéancier
	Les Règlements d'urbanisme
	Le programme de mise en œuvre
Volet 3	La représentation de la vision : le développement d'outils promotionnels, de communications et de référence



2

LES LIMITES DU PPU

Dans le cadre du Programme particulier d'urbanisme (PPU), une aire d'étude a été définie et délimitée par le chemin Laliberté à l'ouest et le chemin Godin à l'est. L'aire d'étude intègre un secteur d'intervention détaillé et deux secteurs élargis qui seront considérés dans le cadre du PPU, sans nécessairement faire l'objet d'actions pointues. Le secteur d'intervention détaillé fait, quant à lui, l'objet d'un travail plus soutenu. Cette méthode permet de concentrer les efforts dans un secteur précis et d'éviter l'éparpillement des interventions. Ce secteur d'intervention détaillé s'étend sur environ 1,5 kilomètre, entre les chemins Dion et Hamel, et couvre une superficie totale de 37 hectares. Les limites nord et sud se situent aux arrières-lots des propriétés riveraines du chemin de Saint-Élie.

Le plan 1 précise l'aire d'étude et localise les « édifices repères » du milieu à l'étude.

2.1. Mise en contexte

Le territoire faisant l'objet du PPU est localisé dans un des trois secteurs qui composent l'arrondissement de Rock Forest – Saint-Élie – Deauville, soit celui de Saint-Élie. Le secteur d'intervention détaillé correspond à un tronçon du chemin de Saint-Élie (route 220), qui parcourt le territoire de Saint-Élie d'est en ouest.

Le territoire de Saint-Élie, localisé à l'ouest de l'autoroute 10-55 et faisant partie de la ville de Sherbrooke, couvre 102 km² et est caractérisé par un relief relativement plat. Depuis les deux dernières décennies, le Secteur de Saint-Élie a subi une forte croissance démographique (évolution de la population 1996-2006 : 58,7 % (sources Statistiques Canada, Fondation Rues Principales)) qui a considérablement modifié l'aspect autrefois plus rural du territoire. Aujourd'hui, la fonction résidentielle se démarque largement par rapport aux autres fonctions et sa partie est, près de l'accès autoroutier, est devenue un noyau commercial et résidentiel d'importance pour le secteur. La forte croissance du secteur résidentiel à engendrer de nouveaux besoins notamment dans le secteur scolaire où une nouvelle école devra être implantée à court terme pour répondre à l'augmentation du nombre d'élèves.

Depuis les dernières années, plusieurs intervenants socio-économiques du Secteur de Saint-Élie, en collaboration avec l'Arrondissement et la Fondation Rues Principales puis Commerce Sherbrooke, ont travaillé ensemble afin d'élaborer une stratégie de développement. Le fruit de ce travail a été la mise en place d'un plan d'actions pour l'ensemble du secteur. Une des orientations les plus importantes mentionnées dans ce plan d'actions est l'axe des interventions physiques incitant ainsi la recommandation de la réalisation d'un Programme particulier d'urbanisme pour le chemin de Saint-Élie.

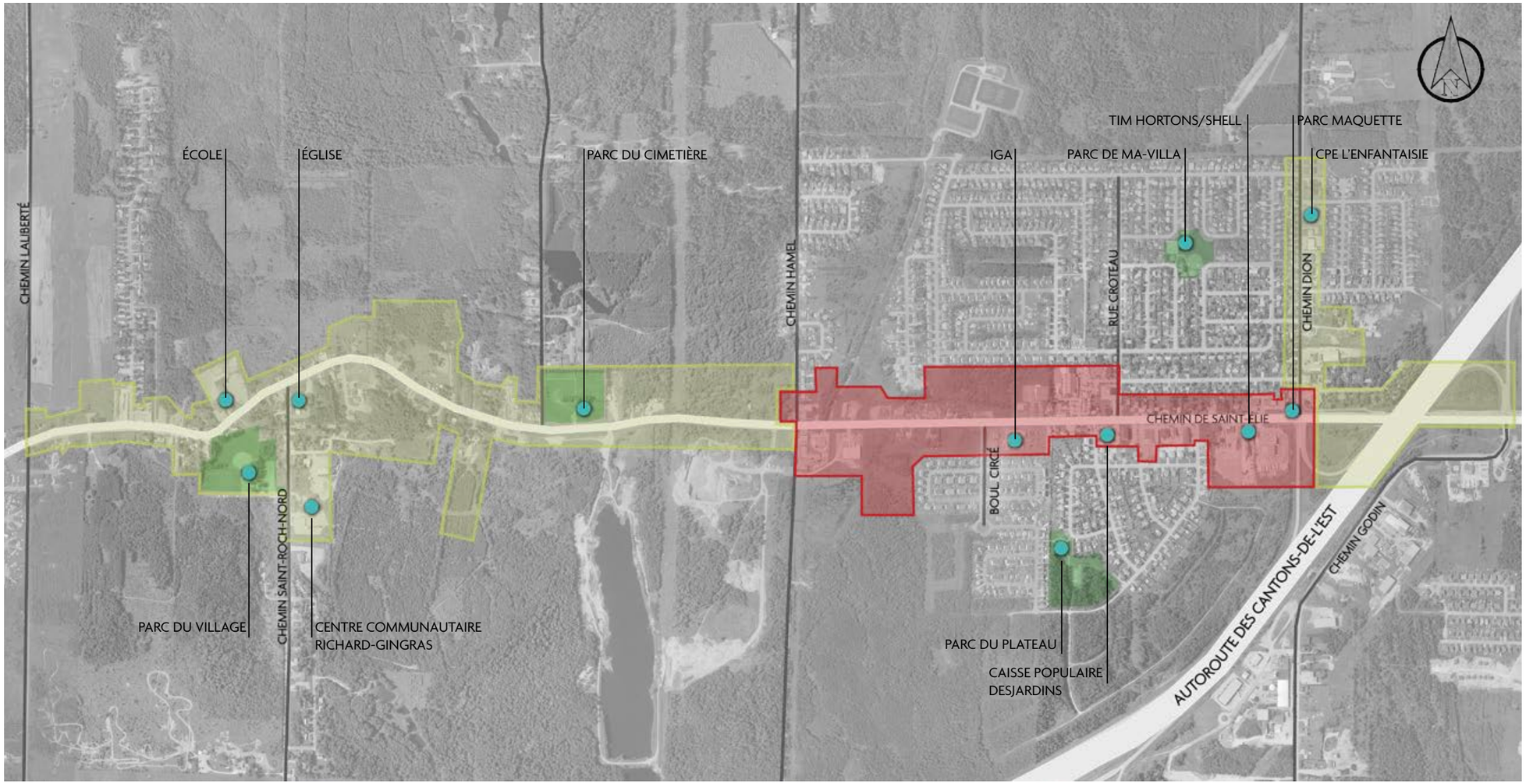




Photos 1 et 2 - Le chemin de Saint-Élie

plan 1

AIRE D'ÉTUDE





3 LE DIAGNOSTIC

L'analyse du milieu d'intervention découle, dans un premier temps, de l'inventaire du milieu physique et, dans un deuxième temps, de la perception du milieu des différents utilisateurs et groupes d'intervenants (Commerce Sherbrooke, élus municipaux, comité de gestion, etc.) recueillie lors d'une soirée d'échange et d'une rencontre avec les fonctionnaires municipaux dans le cadre de l'élaboration du PPU. Cette analyse a par la suite permis de formuler des constats liés à l'aménagement et au développement du chemin de Saint-Élie.

3.1. Inventaire du milieu

L'inventaire du milieu recueille plusieurs données factuelles établies selon des thématiques, des fonctions ou des composantes pertinentes. L'inventaire du milieu porte donc sur les éléments suivants :

- l'occupation du sol et la structure urbaine;
- les fonctions commerciales et résidentielles;
- le milieu bâti;
- l'affichage et la signalétique;
- les infrastructures aériennes;
- le transport, la circulation et le stationnement.

Chaque élément est traité directement et met en évidence des constats et éléments problématiques nécessaires à l'annonce d'un diagnostic clair. Les résultats sont exprimés sur les schémas et planches de synthèses. Par ailleurs, certains éléments d'inventaire ayant peu d'influence pour la prise de décision sont parfois effleurés, compte tenu du peu d'impact qu'ils exercent dans l'établissement du diagnostic.

L'occupation du sol et la structure urbaine

Le chemin de Saint-Élie sert de vitrine et d'accès principal au Secteur de Saint-Élie et il est une artère commerciale importante de l'ancienne municipalité de Saint-Élie. Son développement est issu de plusieurs décennies de développement sans réelle planification. Les fonctions résidentielles, commerciales et même industrielles s'y côtoient et forment un assemblage peu cohérent dans le paysage et la structure urbaine.

Les plans 2A et 2B démontrent l'utilisation du sol et la structure urbaine du milieu à l'étude.

La proximité avec l'échangeur de l'autoroute 10-55 dans le tronçon est de l'aire d'étude et la proximité de nombreux quartiers résidentiels existants et à venir ont, avec le temps, créé une densification dans le tissu urbain. Ce secteur est aussi caractérisé par des marges de recul importantes (environ 12 mètres) et assez régulières, contribuant ainsi à une certaine cohérence visuelle du milieu. Le tronçon ouest (du boulevard Circé au chemin Hamel) de l'aire d'étude présente par contre une trame urbaine plus irrégulière. La discontinuité dans ce secteur est causée, entre autres, par une augmentation de la taille des lots, la présence de lots vacants et de marges de recul variables dans l'implantation des bâtiments.

La majorité des espaces de stationnement sont localisés dans la marge avant des lots. Dans la plupart des cas un espace tampon d'environ 3 mètres entre l'emprise publique et le début du pavage des espaces de stationnement est conservé. Ces espaces sont rarement mis en valeur par une végétalisation plus intéressante (arbres, arbustes, vivaces) et contribuent à la monotonie du paysage urbain de l'aire d'étude.

En circulant sur le chemin de Saint-Élie en direction ouest, la topographie des lieux permet des vues vers l'ancien noyau villageois de Saint-Élie, dont notamment sur le clocher de l'église. Les champs visuels sont restreints dans les deux sens de la circulation, notamment par la présence des nombreuses structures verticales telles que les lampadaires, les poteaux électriques et les panneaux d'affichage.

Au niveau environnemental, le secteur présente peu de contraintes. La présence de milieux humides a été notée sur les terrains du groupe Laroche dans la portion ouest de l'aire d'étude ainsi qu'en bordure du ruisseau aussi localisé dans la portion ouest. Le développement de ces terrains devra se conformer à la réglementation en vigueur concernant les milieux humides ainsi qu'à la Loi sur la qualité de l'environnement et la Loi concernant des mesures de compensation pour la réalisation de projets affectant un milieu humide ou hydrique. La conservation de bandes riveraines tout au long du ruisseau devra aussi être respectée. Certaines lacunes ont été notées concernant la conservation des bandes riveraines le long du ruisseau existant notamment près des commerces existants.

En résumé, l'occupation du sol et la structure urbaine s'articulent autour des grandes caractéristiques suivantes :

- une ambiance paysagère de faible qualité malgré quelques aménagements intéressants localisés près de l'échangeur de l'autoroute 10-55 (parc Maquette, aménagement du stationnement du Tim Hortons/ Boni-Soir);
- aucun mobilier distinctif au Secteur de Saint-Élie;
- des cours avant fortement minéralisées;
- la présence de nombreux fils aériens et lampadaires qui obstruent la vue;
- l'implantation de lignes de transport d'énergie aériennes et des alignements de lampadaires sur les limites de l'emprise de la rue créant des discordances visuelles;
- la présence de fossés de drainage sur le tronçon ouest du chemin de Saint-Élie;
- la présence d'une interface résidentielle à proximité;
- de nombreux terrains vacants brisant l'alignement du milieu bâti, créant des trouées visuelles;

- une marge de recul avant importante et aménagée avec des espaces de stationnement, créant un faible encadrement de la rue;
- aucun espace public (parc, espace vert, etc.) ou de rassemblement n'est aménagé dans le territoire d'étude; les résidents et les commerçants du secteur semblent avoir adopté le stationnement du Familiprix comme lieu de rassemblement;
- interface résidentielle au nord et au sud du chemin de Saint-Élie.

La fonction commerciale

La fonction commerciale, comme illustré aux plans 2A et 2B, s'étend le long du chemin de Saint-Élie. Le gabarit des édifices intégrant cette fonction est majoritairement d'un étage, avec quelques édifices à deux étages. Leurs structures sont de type isolé avec des superficies très variables d'un édifice à l'autre.

Une analyse réalisée par la Fondation Rues Principales sur le secteur commercial de Saint-Élie en 2010 a permis de compiler le tableau ci-dessous.

Diversité commerciale par typologie
Secteur de Saint-Élie

Catégorie	Nombre de places d'affaires par typologie	Proportion (%)	Diversité «idéale» par typologie
COURANTS	11	16 %	Entre 10 % et 15 %
Commerces	9	82 %	66 %
Services	2	18 %	66 %
SEMI-COURANTS	22	22 %	34 %
Commerces	2	9 %	65 %
Services	20	91 %	35 %
RÉFLÉCHIS	27	40 %	Entre 33 % et 42 %
Commerces	17	63 %	35 %
Services	10	37 %	65 %
RESTAURATION-DIVERTISSEMENT	7	10 %	Entre 16 % et 21 %
TOTAL	67	100 %	100 %

Source : Fondation Rues Principales

Les constats suivants ont pu être tirés :

- un certain équilibre caractérise la mixité commerciale du Secteur de Saint-Élie;
- une offre commerciale locale répond relativement bien aux besoins courants des consommateurs;
- une insuffisance de commerces de biens semi-courants et de diversité des services de restauration.




Photos 3 et 4 - Fonction commerciale sur le chemin de Saint-Élie

plan 2A

STRUCTURE URBAINE

Secteur ouest



LÉGENDE

- LIMITE DU PPU
- ZONAGE
- 1 NOMBRE D'ÉTAGES
- INTERFACE RÉSIDENTIEL
- MILIEU HUMIDE
- RUISSEAU
- ZONE INONDABLE

UTILISATION DU SOL

- RÉSIDENTIEL
- COMMERCIAL
- PUBLIC ET INSTITUTIONNEL
- MIXTE (RÉSIDENTIEL/COMMERCIAL)
- INDUSTRIEL
- SURFACE VÉGÉTALISÉE
- SURFACE MINÉRALISÉE
- TERRAIN VACANT

plan 2B

STRUCTURE URBAINE

Secteur est



LÉGENDE

- LIMITE DU PPU
- ZONAGE
- 1 NOMBRE D'ÉTAGES
- INTERFACE RÉSIDENTIEL
- MILIEU HUMIDE
- RUISSEAU
- ZONE INONDABLE

UTILISATION DU SOL

- RÉSIDENTIEL
- COMMERCIAL
- PUBLIC ET INSTITUTIONNEL
- MIXTE (RÉSIDENTIEL/COMMERCIAL)
- INDUSTRIEL
- SURFACE VÉGÉTALISÉE
- SURFACE MINÉRALISÉE
- TERRAIN VACANT

La fonction résidentielle

La fonction résidentielle, comme illustré aux plans 2A et 2B, est présente de façon ponctuelle le long du chemin de Saint-Élie. L'utilisation du type résidentiel se présente sous deux formes distinctes, soit de type isolé ou encore de type mixte en partenariat avec une fonction commerciale. Le gabarit des bâtiments intégrant cet usage est de un à deux étages.

Un moratoire sur la construction domiciliaire est présentement en vigueur sur le territoire de Saint-Élie, ce qui cause une certaine inactivité sur le territoire, car plusieurs projets de développement sont présentement en attente.

Le zonage présentement en vigueur ne permet plus d'usage exclusivement résidentiel de type unifamilial sur le territoire à l'étude et cette fonction serait amenée à disparaître à moyen ou à long terme (sur droit acquis).





Photos 5 et 6 - Fonction résidentielle sur le chemin de Saint-Élie

Le milieu bâti

L'inventaire et l'analyse du milieu bâti révèlent une variété de styles architecturaux. Le plus fréquent étant le style « moderne », un peu terne, que plusieurs bâtiments commerciaux ont adopté. L'artère est aussi composée de plusieurs bungalows résidentiels, dont certains ont été convertis, avec le temps, en commerces ou en bureaux.

Le milieu bâti est, de façon générale, en bonne condition. Toutefois, la présence de quelques graffitis a été notée sur certains édifices. La présence d'un bâtiment patrimonial, l'église anglicane chapelle Saint-Mary, a été notée sur le chemin Hamel.

Plusieurs « édifices repères » retiennent l'attention, soit par leur positionnement, par leur taille ou par leurs fonctions. On retient notamment le IGA et le concessionnaire Élite. L'intégration de ces édifices, de par leur fonction d'« édifices repères » et leur impact visuel, est donc importante dans la trame urbaine pour assurer une cohérence dans le milieu.

De façon générale, on retient sur le milieu bâti les considérations suivantes :

- peu d'homogénéité dans l'architecture (styles, formes, matériaux, etc.);
- présence d'édifices de type industriels;
- l'intégration de bungalows résidentiels dans un secteur qui se veut commercial;
- l'uniformité des gabarits de bâtiments (un à deux étages).









Photos 7 à 10 - Disparité dans les styles architecturaux et dans les usages

L'affichage et la signalétique

L'affichage est caractérisé par une variété de styles, de gabarits et de matériaux et aucune ligne directrice visant une harmonie n'est établie. Conséquemment, les enseignes sont définies par chacun des propriétaires et peu d'uniformité en résulte. L'observateur fait alors face à un inconfort visuel, et la visibilité et l'efficacité de la communication en sont réduites.

La signalétique est quasi absente du secteur. Une signalétique directionnelle du MTQ est présente près de l'échangeur de l'autoroute 10-55 et de la route 220 et est absente ailleurs sur le tronçon. Le noyau villageois de Saint-Élie n'est quant à lui jamais signalé.

Une enseigne à message variable de type «zip track» localisée au coin du chemin de Saint-Élie et du chemin Dion joue actuellement le rôle d'une enseigne d'entrée au secteur en identifiant les activités de Saint-Élie. Les entrées du secteur sont donc peu accueillantes et faiblement aménagées.

Une signature distincte est aussi absente dans le secteur, aucun mobilier ou aménagement distinctifs ne permettant de différencier le Secteur de Saint-Élie des autres secteurs présents sur le territoire de la ville de Sherbrooke. Par conséquent, le secteur ne présente aucune identitée propre à lui-même.



Photos 11 à 14 - Affichage sur le chemin de Saint-Élie

Infrastuctures

Les infrastructures aériennes, comprenant le réseau aérien d'électricité et les services de télécommunication ainsi que le système d'éclairage de rue (lampadaires individuels), sont localisées dans les marges avant des terrains, les rendant ainsi très visibles du réseau routier, comme illustrées aux plans 3A et 3B. La quantité importante de poteaux et de fils aériens occasionne des désagréments tant au niveau visuel que par l'ambiance peu intéressante qui s'en dégage.

Les infrastructures souterraines, comprenant les réseaux d'égouts et d'aqueduc, sont généralement en bon état et ne nécessitent pas de travaux majeurs pour les prochaines années, à l'exception de deux secteurs, soit :

- le remplacement de la conduite d'aqueduc au nord du chemin de Saint-Élie entre le boulevard Circé et le chemin Hamel;
- l'installation d'une nouvelle conduite de refoulement des eaux domestiques, comprenant la réfection de la chaussée qui longe le chemin Dion et le chemin de Saint-Élie.

Le réseau est présentement rendu à pleine capacité empêchant toutes nouvelles constructions sur le territoire. Ce moratoire sur la construction domiciliaire sur le territoire de Saint-Élie a provoqué une certaine inactivité, plusieurs projets de développement étant en attente. La levée récente du moratoire permettra l'implantation de nouveaux projets stimulants ainsi qu'une croissance positive sur le secteur.

La présence de fossés de drainage a été notée sur le tronçon ouest du chemin de Saint-Élie entre le boulevard Circé et le chemin Hamel.



Photo 15 - Structure urbaine du chemin de Saint-Élie

plan 3A

INFRASTRUCTURES

Secteur ouest



LÉGENDE

- LIMITE DU PPU
- BÂTIMENT EXISTANT
- LIGNE DE TRANSPORT D'ÉNERGIE
- POTEAU ÉLECTRIQUE
- LUMINAIRE
- TROTTOIR DE BÉTON
- TERRE PLEIN CENTRAL
- FOSSÉ DE DRAINAGE

0 10 50 75 100 MÈTRES

INFRASTRUCTURES

Secteur est



LÉGENDE

- LIMITE DU PPU
- BÂTIMENT EXISTANT
- LIGNE DE TRANSPORT D'ÉNERGIE
- POTEAU ÉLECTRIQUE
- LUMINAIRE
- TROTTOIR DE BÉTON
- TERRE PLEIN CENTRAL
- FOSSÉ DE DRAINAGE

Transport, circulation et stationnement

Circulation automobile

Le chemin de Saint-Élie est une route numérotée, soit la route 220, dont la vitesse permise est de 50 km/h dans l'aire d'étude. Selon les données reçues du ministère des Transports du Québec, près de 15 300 véhicules circulent sur ce tronçon chaque jour. La présence de véhicules lourds desservant les divers commerces et industries du secteur est une source de nuisances (vibrations, bruits, poussières, etc.) pour les résidents et les usagers du secteur.

La route 220, entre le boulevard Circé et le chemin Dion, a subi un réaménagement complet il y a quelques années. Ce tronçon du chemin de Saint-Élie est maintenant composé de quatre voies de circulation, éliminant ainsi la voie avec refuge central d'autrefois. L'ajout d'une quatrième voie de circulation occasionne l'utilisation quasi complète de l'emprise, laissant peu de manœuvre pour l'ajout d'aménagements structurants tels que des avancées de trottoir ou l'aménagement de banquettes de plantation.

Des mesures ponctuelles de contrôle de la vitesse, telles que les feux de circulation aux intersections des rues du Nordet et Croteau, ont été aménagées au cours des dernières années. Ces intersections incorporent des traverses protégées pour les piétons, identifiées par un marquage au sol et un feu pour les piétons avec compteur numérique, permettant à ces derniers de traverser de façon sécuritaire.

Les entrées charretières sont nombreuses sur le chemin de Saint-Élie et les mouvements d'entrées et de sorties des véhicules occasionnent un ralentissement du trafic, notamment aux heures de pointe. Par contre, de façon générale, les entrées charretières sont conformes à la réglementation en vigueur.

Le territoire du PPU est desservi par un seul circuit d'autobus de la Société de transport de Sherbrooke (STS), soit le circuit numéro 50 qui dessert partiellement le Secteur de Saint-Élie et ne semble pas bien répondre aux besoins de la population locale (horaire, longueur du trajet, etc.). Des améliorations seraient souhaitables tant pour les circuits, les horaires et l'aménagement des arrêts.

Les plans 4A et 4B démontrent la situation du transport et de la circulation du milieu à l'étude.



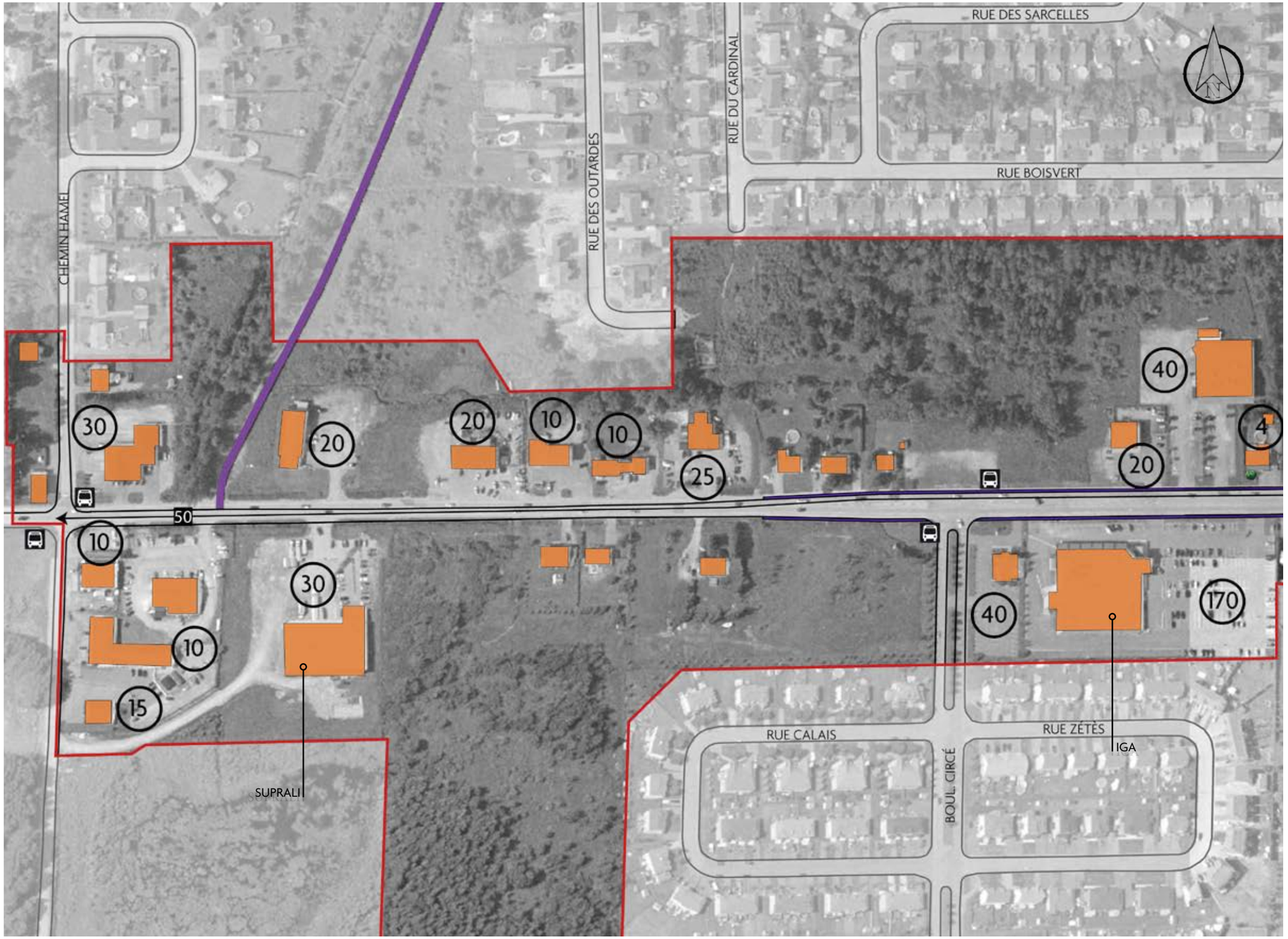


Photos 16 et 17 - Intersections sur le chemin de Saint-Élie

plan 4A

TRANSPORT ET CIRCULATION

Secteur ouest



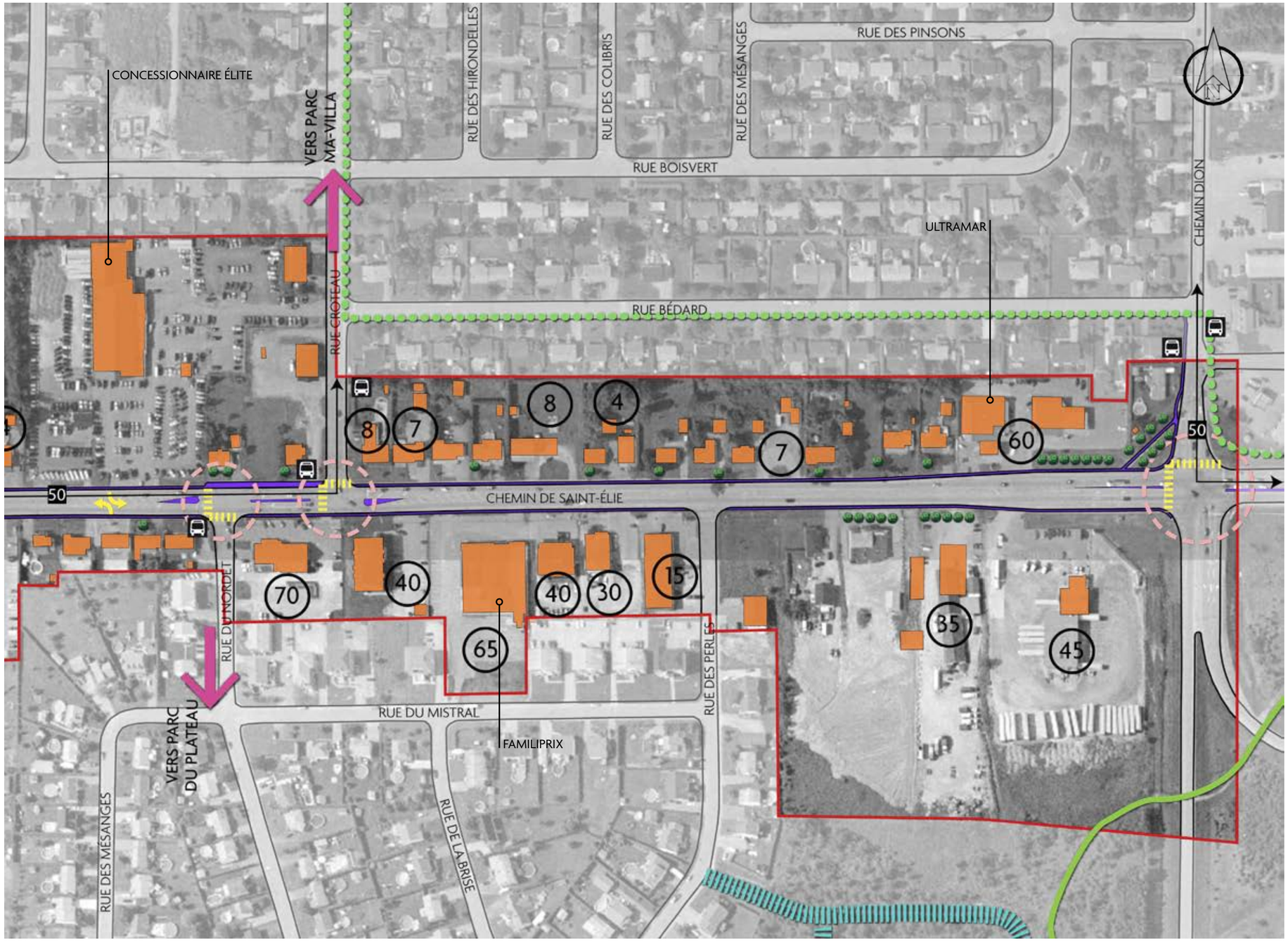
LÉGENDE

- LIMITE DU PPU
- BÂTIMENT EXISTANT
- (45) NOMBRE DE CASES DE STATIONNEMENT
- INTERSECTION INTÉGRANT FEUX DE CIRCULATION
- TROTTOIR DE BÉTON
- TERRE PLEIN CENTRAL
- VOIE AVEC REFUGE CENTRAL
- TRAVERSE PIÉTONNIÈRE
- 50 CIRCUIT D'AUTOBUS ET NO. DE LIGNE
- ARRÊT D'AUTOBUS STS
- LIEN CYCLABLE
- SENTIER PIÉTONNIER
- SENTIER VTT/MOTONEIGE
- RUE PROJETÉE

plan 4B

TRANSPORT ET CIRCULATION

Secteur est



0 10 50 75 100

MÈTRES

LÉGENDE

- LIMITE DU PPU
- BÂTIMENT EXISTANT
- 45 NOMBRE DE CASES DE STATIONNEMENT
- INTERSECTION INTÉGRANT FEUX DE CIRCULATION
- TROTTOIR DE BÉTON
- TERRE PLEIN CENTRAL
- VOIE AVEC REFUGE CENTRAL
- TRAVERSE PIÉTONNIÈRE
- 50 CIRCUIT D'AUTOBUS ET NO. DE LIGNE
- ARRÊT D'AUTOBUS STS
- LIEN CYCLABLE
- SENTIER PIÉTONNIER
- SENTIER VTT/MOTONEIGE
- RUE PROJETÉE

Circulation piétonne et cyclable
La circulation piétonne sur le chemin de Saint-Élie est facilitée grâce à l'aménagement d'un trottoir de chaque côté de celui-ci, entre le chemin Dion et le boulevard Circé. Les rues perpendiculaires au chemin de Saint-Élie sont quant à elles dépourvues de trottoirs ou d'aménagements favorisant la circulation sécuritaire des piétons ou des cyclistes.

Aucun circuit ou réseau cyclable ne dessert l'aire d'étude. Toutefois, on retrouve un réseau cyclable local utilitaire, soit l'axe du Ruisseau-Kee, passant au nord du chemin de Saint-Élie dans des rues résidentielles. Une halte pour les cyclistes est aussi aménagée au nord-est de l'intersection des chemins de Saint-Élie et Dion. Ce réseau cyclable sur rue permet éventuellement de rejoindre la Route Verte.

Un réseau de sentiers de VTT et motoneiges traverse partiellement le secteur d'étude à l'extrême est de celui-ci, sur le territoire du MTQ. Ce réseau longe l'autoroute 10-55 et a peu d'influence sur le territoire d'étude du présent PPU puisque pour l'instant le réseau ne pénètre pas dans le secteur commercial de l'aire d'étude.

Les réseaux piétons, cyclables et VTT sont illustrés aux plans 4A et 4B.

De façon générale, on retient sur les circulations piétonnes et cyclables les considérations suivantes :

- aucun lien piétonnier ou cyclable entre le noyau villageois et le secteur commercial du secteur;
- aucun lien piétonnier ni cyclable entre le chemin de Saint-Élie et les interfaces résidentielles localisées au nord et au sud de celui-ci;
- largeur des trottoirs conforme (1,5 mètre), mais un inconfort est ressenti chez les usagers, causé par la proximité des voies de circulation et l'alignement des lampadaires près du trottoir.



Photos 18 et 19 - Trottoir existant sur le chemin de Saint-Élie

Stationnement
Le stationnement sur rue est interdit le long du chemin de Saint-Élie. Les places de stationnement disponibles pour ce secteur sont localisées sur les propriétés privées des divers commerces. Suite aux visites sur le terrain et aux commentaires des résidents, le nombre de cases de stationnement ne semble pas être problématique.

Les aires de stationnement sur les terrains privés sont généralement aménagées en marges avant et latérales des propriétés; la marge de recul importante de l'implantation des bâtiments permettant cette configuration. Dans la majorité des cas, les stationnements sont aménagés avec de grandes surfaces minéralisées, maximisant ainsi leur nombre de cases.

Les stationnements sont illustrés aux plans 4A et 4B.

De façon générale, on retient les considérations suivantes à propos du stationnement :

- présence de nombreuses aires de stationnement à l'intérieur de la marge avant;
- absence d'aménagement paysager ou d'îlot de verdure à l'intérieur des aires de stationnement;
- absence d'un stationnement public;
- le stationnement sur rue est interdit.



Photos 20 et 21 - Aménagement typique des stationnements sur le chemin de Saint-Élie

3.2. Perception du milieu

Conformément aux démarches légales obligatoires de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, la Ville de Sherbrooke et l'équipe du développement du chemin de Saint-Élie ont consulté divers intervenants dans la population afin d'avoir leur vision sur l'avenir du secteur en ce qui a trait à l'organisation et à l'aménagement du secteur. Cette rencontre a eu lieu le 11 octobre 2012 au Centre communautaire Richard-Gingras. Les personnes présentes à l'assemblée ont été divisées en trois équipes de discussion où les quatre questions suivantes ont été débattues :

1- Quel est votre niveau de fierté par rapport au secteur d'étude (chemin de Saint-Élie, entre le chemin Dion et le chemin Hamel) et pourquoi?

2-Selon la vocation convoitée, qu'elle devrait être la fonction du secteur d'étude selon vous?

3- Quelles devraient être les priorités ou actions à réaliser dans le secteur d'étude en matière de :

- développement durable;
- milieu bâti;
- fonction résidentielle;
- fonction commerciale et de services;
- services municipaux et utilités publiques;
- autres fonctions (ex. : fonction industrielle);
- infrastructures (égouts, aqueduc, hydro, etc.);
- transport, stationnement, liens pédestres et cyclables;
- affichage, signalisation et signalétique d'entrée du secteur;
- aménagement des espaces libres, végétation, parcs et espaces verts.

4- Si vous aviez une seule décision ou une seule action à prendre (immédiatement) pour le secteur d'étude, quelle serait-elle?

Suite aux discussions, un bilan des réflexions a été réalisé et un compte-rendu complet de cette consultation est inséré en annexe du présent rapport. Les principaux constats ressortis des discussions sont les suivants :

- le niveau de fierté est relativement bas à cause de la pollution visuelle engendrée, entre autres, par la multitude de fils électriques, la disparité entre les divers bâtiments et le manque de végétation. Cependant, les gens apprécient l'ambiance générale du secteur;
- la circulation cause un problème de convivialité et de sécurité entre les usagers de la route;
- la vocation convoitée du secteur est commerciale, avec l'intégration d'une diversité de commerces et de services.

Les principales priorités ressorties des discussions sont les suivantes :

- améliorer l'esthétisme de cette artère via l'amélioration des bâtiments, de l'affichage et du mobilier urbain;
- augmenter la végétation (arbres, fleurs, verdure, etc.), tout en réduisant la pollution visuelle des infrastructures aériennes (poteaux, fils, etc.);
- améliorer la fluidité et la sécurité au niveau de la circulation, tout en y aménageant des voies cyclables et piétonnes sécuritaires.

3.3. Diagnostic et constats

L'inventaire du milieu physique et l'analyse du territoire ont permis d'émettre plusieurs constats par rapport au secteur d'étude. Un résumé du diagnostic est illustré aux plans 5A et 5B.

Potentiels
Les potentiels suivants ont été identifiés lors de l'analyse du secteur :

- l'implication des commerçants et résidents du quartier et leur volonté d'aménager des espaces esthétiques;
- la proximité de nombreux quartiers existants et à venir;
- la localisation avantageuse du chemin de Saint-Élie avec l'autoroute des Cantons-de-l'Est;
- l'uniformité dans le gabarit des bâtiments (1 à 2 étages);
- la conformité des entrées charretières;
- la diversité commerciale équilibrée qui répond bien aux besoins courants des consommateurs;
- la présence de stationnements en quantité adéquate sur les terrains privés des commerces;
- la proximité d'un réseau cyclable;
- le bon état des infrastructures en général;
- le bon état des bâtiments en général.

Contraintes
Les contraintes suivantes ont été identifiées lors de l'analyse du secteur :

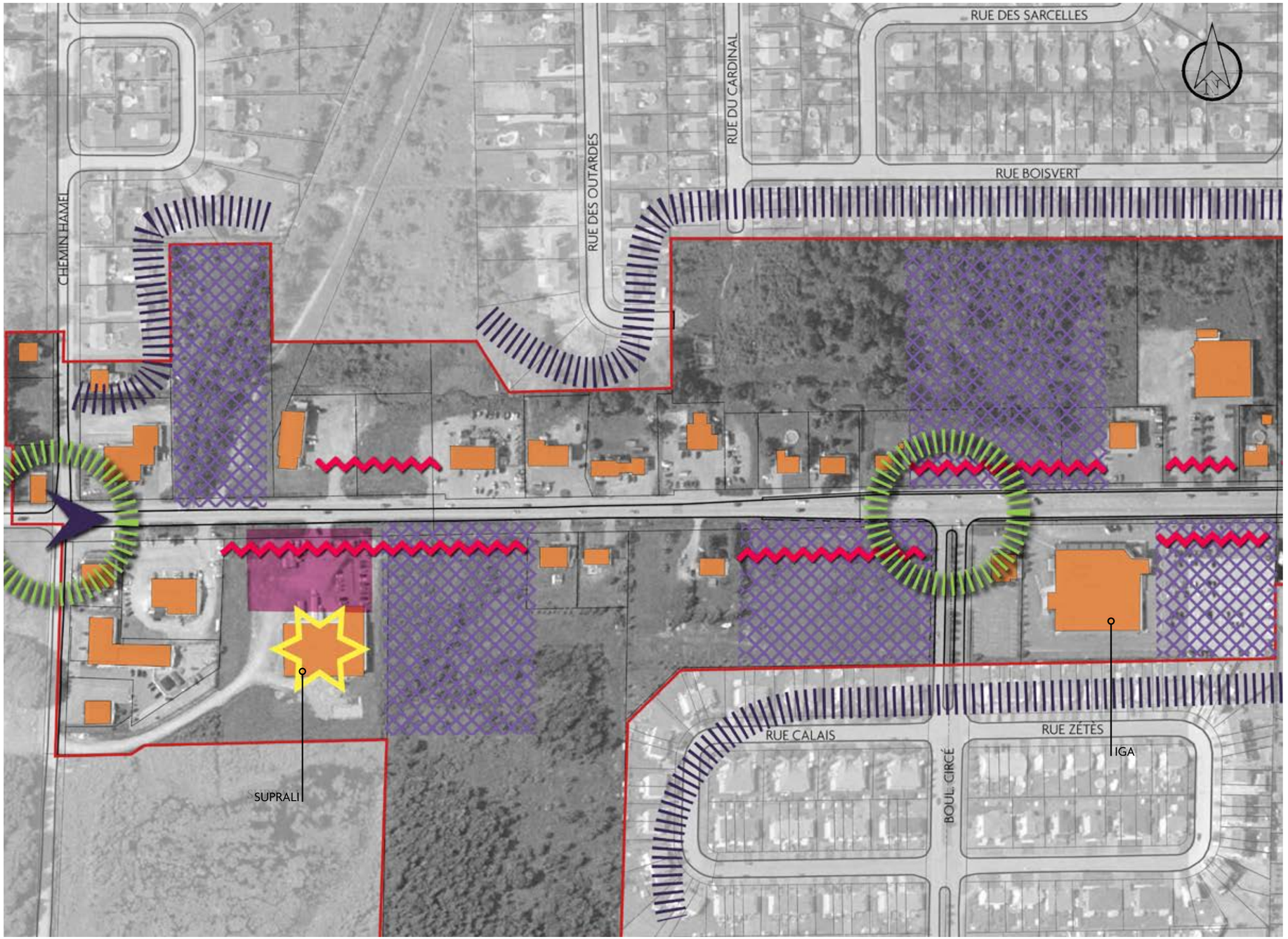
- les entrées du secteur sont peu accueillantes et faiblement aménagées;
- les nombreuses infrastructures (réseau de services aériens, lampadaires, affichage) créent un encombrement visuel dans le paysage du secteur;
- le manque d'identité propre au secteur;
- l'hétérogénéité de l'affichage (styles, éclairage, matériaux, dimensions, etc.);
- l'hétérogénéité de l'architecture (styles, formes, matériaux, etc.);
- la réfection des voies de circulation réalisée récemment privilégie les automobiles aux piétons et utilise l'emprise dans sa totalité;
- l'absence de liens piétonniers aménagés dans les rues transversales;
- le moratoire sur l'usine d'épuration qui freine le développement résidentiel depuis quelques années;
- la signalisation déficiente des traverses piétonnes;
- l'absence de liens piétons et cyclables entre le noyau commercial et le noyau villageois du chemin de Saint Élie;
- l'absence d'un lieu de rassemblement pour les citoyens;
- la présence d'importantes surfaces minéralisées;
- la mixité des usages entraînant une discontinuité dans le paysage du secteur;
- l'insuffisance des commerces de biens semi-courants et le manque de diversité des services de restauration;
- le faible encadrement de la rue occasionné par les marges de recul importantes des bâtiments et le peu de verdissement existant;
- la quasi-absence d'aménagement en façade des bâtiments commerciaux;
- les ruptures de la trame urbaine occasionnées par la présence de terrains vacants ou de marges de recul importantes dans l'implantation des bâtiments;
- la nécessité d'une école primaire.

Ces constats serviront de base pour l'élaboration du concept d'aménagement, qui permettra de mettre en valeur les nombreux potentiels du territoire et de transformer les contraintes en points positifs pour ainsi offrir un secteur en accord avec les aspirations de ses résidents.

plan 5A

DIAGNOSTIC ET CONSTATS

Secteur ouest



LÉGENDE

- LIMITE DU PPU
- BÂTIMENT EXISTANT
- INTERFACE RÉSIDENTIELLE
- RUPTURE DE LA TRAME URBAINE
- INTERSECTION STRATÉGIQUE
- TROTTOIR DE BÉTON
- TERRE PLEIN CENTRAL
- PRINCIPALE PORTE D'ENTRÉE
- PORTE D'ENTRÉE SECONDAIRE
- MARGE DE RECUL IMPORTANTE
- TROUÉE VISUELLE
- USAGE INCOMPATIBLE

plan 5B

DIAGNOSTIC ET CONSTATS

Secteur est



LÉGENDE

- LIMITE DU PPU
- BÂTIMENT EXISTANT
- INTERFACE RÉSIDENTIELLE
- RUPTURE DE LA TRAME URBAINE
- INTERSECTION STRATÉGIQUE
- TROTTOIR DE BÉTON
- TERRE PLEIN CENTRAL
- PRINCIPALE PORTE D'ENTRÉE
- PORTE D'ENTRÉE SECONDAIRE
- MARGE DE RECUL IMPORTANTE
- TROUÉE VISUELLE
- USAGE INCOMPATIBLE



4

ENJEUX ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Le chemin de Saint-Élie, artère commerciale importante de ce secteur, révèle présentement un portrait déstructuré en raison de son évolution peu planifiée durant les dernières années. L'identification des enjeux fondamentaux associés à une requalification et une revitalisation du secteur permettra d'établir des objectifs d'aménagements. Ces objectifs d'aménagement sont des guides qui, dans un premier temps, visent à identifier et à corriger les éléments problématiques. Ils permettront aussi d'encadrer les décisions et les interventions municipales futures, et enfin de définir une vision du développement futur.

4.1. La création d'un milieu de vie agréable et sécuritaire

Objectifs

- Rendre le chemin de Saint-Élie convivial et sécuritaire pour les différents usagers (piétons, cyclistes, autobus et automobilistes);
- Favoriser les modes de déplacement alternatif (piétons, cyclistes, transport en commun);
- Réduire les dangers et les nuisances liés à l'intensité de la circulation automobile;
- Créer des liens physiques avec le noyau villageois et les quartiers résidentiels adjacents au chemin de Saint Élie;
- Privilégier l'insertion d'équipements et de bâtiments publics.

Moyens

- Restructurer les intersections des chemins de Saint-Élie/Dion et du chemin de Saint-Élie/boulevard Circé par des aménagements distinctifs afin de bien identifier les portes d'entrée du secteur commercial (affichage, verdissement, traverses piétonnes sécuritaires, etc.);
- Réaménager les intersections de la rue du Nordet, de la rue Croteau et de la rue des Perles pour améliorer le marquage des traverses piétonnes (traverses piétonnes surélevées, traverse de couleur, avancée de trottoir, etc.);
- Ajouter des traverses piétonnes aux intersections de la rue du Nordet et du chemin Hamel;
- Aménager des liens piétonniers et des pistes cyclables utilitaires sur les rues du Nordet et Croteau, le boulevard Circé et les chemins Hamel, Saint-Roch Nord et Dion afin de lier les quartiers résidentiels et leurs infrastructures (parcs, écoles, arrêts d'autobus, réseau cyclable existant, etc.) au chemin de Saint-Élie;
- Réduire la largeur des voies de circulation sur certains tronçons du chemin de Saint-Élie afin d'encourager la réduction de la vitesse de la circulation et permettre l'élargissement des trottoirs;
- Aménager un lieu de rassemblement convivial en complémentarité avec l'emplacement de la nouvelle école;
- Aménager des corridors scolaires vers les écoles;
- Prévoir du mobilier urbain adapté aux besoins des usagers (ex. près des arrêts d'autobus).

4.2. L'amélioration de l'environnement urbain du secteur

Objectifs

- Développer une signature personnalisée au secteur;
- Favoriser l'intégration de façades commerciales distinctives qui reflètent la qualité des biens et des services offerts;
- Harmoniser le cadre bâti;
- Proposer des aménagements structurants sur l'interface publique et privée;
- Assurer une meilleure intégration de l'affichage;
- Diminuer l'impact des espaces de stationnement.

Moyens

- Développer un thème personnalisé de style champêtre propre au secteur;
- Développer un concept cohérent et attrayant de signalisation d'accueil au secteur;
- Consolider la trame bâtie pour créer une continuité visuelle avec l'existant (réglementation, architecture, etc.);
- Adopter un guide d'affichage et de rénovation des bâtiments afin d'améliorer la qualité des implantations et de l'intégration architecturale dans le secteur;
- Favoriser la rénovation des façades des commerces par la mise en place d'incitatifs financiers;
- Favoriser la transformation des résidences en espaces commerciaux avec un langage architectural propre au style commercial et guidé par des normes architecturales préétablies;
- Aménager un lieu de rassemblement public à l'échelle du quartier;
- Réaliser des aménagements paysagers intégrant des plantations soutenues, sur terrains publics et privés, et un mobilier urbain distinctif;
- Prévoir un mobilier urbain personnalisé au secteur (bancs, poubelles, bacs à fleurs, etc.);
- Élaborer un guide sur l'affichage et soutenir financièrement la réfection ou la réalisation d'enseignes;
- Adopter un guide pour les aménagements extérieurs (stationnements, accès véhiculaires, végétalisation de terrains privés, etc.).

4.3. Le développement et la consolidation du potentiel commercial du secteur

Objectifs

- Consolider la vocation commerciale et favoriser les établissements assurant une desserte à l'échelle du quartier;
- Redéfinir le zonage du tronçon;
- Favoriser l'établissement de commerce de détail et de services;
- Favoriser une mixité entre les usagers résidentiels et commerciaux;
- Marquer le secteur commercial du chemin de Saint-Élie de façon distinctive.

Moyens

- Revoir les usages permis au Règlement de zonage et limiter la superficie de certains types d'usage;
- Élaborer une stratégie de communication et de promotion pour l'ensemble du secteur (affichage avec logo du chemin de Saint-Élie, mobilier urbain particulier, verdissement des commerces, éclairage des commerces, etc.);
- Favoriser une structure commerciale spécifique pour la clientèle locale en se limitant à des types d'usage commercial de quartier ou de première nécessité (boulangerie, pâtisserie, boucherie, etc.) dans la portion est du tronçon;
- Prévoir un zonage de commerce de détail et de services artériels (ex.: magasin à rayon, vente d'appareils électriques, électroniques, d'appareils ménager et de mobilier, vente et location d'outils et d'accessoires, quincaillerie, concessionnaire auto, etc.) dans la portion ouest du tronçon;
- Permettre des lieux de rassemblement en lien avec les espaces commerciaux adjacents (café-terrasse, restaurant, etc.);
- Autoriser l'usage résidentiel sur le tronçon, de préférence lorsque cet usage est combiné avec un usage commercial.



5 CONCEPT ET INTERVENTIONS D'AMÉNAGEMENT

5.1. Le concept d'aménagement

Le concept d'aménagement est une représentation graphique des enjeux et objectifs d'aménagement privilégiés pour l'aire d'étude. Il transcrit spatialement la vision générale qui sera privilégiée pour les futurs développements du secteur. Le concept d'aménagement met en valeur les lieux, positionne les activités et souligne les liens entre les différents usages, proposant une ligne directrice, une ambiance et des dispositions qui définissent l'image que l'on veut donner au secteur. Par la suite, le concept devra être précisé, développé et validé à l'aide d'analyses et de relevés de terrain précis avant l'étape de réalisation. De plus, certaines interventions sur le chemin de Saint-Élie devront être validées avec le Ministère des Transport du Québec.

L'élaboration du concept d'aménagement s'est grandement inspirée de la vocation et de l'image désirées pour le Secteur de Saint-Élie, établies dans le *Scénario de développement* de septembre 2011.

Vocation

« Situé au carrefour d'axes routiers et de sentiers récréatifs, ce secteur paisible de la ville de Sherbrooke offre aux résidents et aux familles un environnement champêtre et sécuritaire propice à la détente. Son offre commerciale distinctive répond également aux besoins des gens de passage dans un souci de développement durable. »

Image

« Porte d'entrée de la ville de Sherbrooke, le secteur familial et champêtre de Saint-Élie offre une qualité de vie urbaine dans un cadre sécuritaire. Sa route historique relie harmonieusement les secteurs de Saint-Élie dans le respect de l'environnement naturel et des vues panoramiques sur les monts environnants. Ses bâtiments et son affichage y confèrent un caractère unique et illustrent l'ambiance conviviale qui y règne. »

Source : Commerce Sherbrooke, Scénario de développement-Septembre 2011, page 23.

Le concept d'aménagement s'illustre sur deux échelles. Les interventions d'ordre général sont répertoriées sur le concept global d'aménagement, qui réunit le secteur d'intervention détaillé et le secteur élargi de la présente étude.

Le plan 6 illustre le concept global d'aménagement du secteur d'intervention détaillé et du secteur élargi.

Par la suite, le concept d'aménagement détaillé propose des interventions plus précises dans le secteur d'intervention détaillé du PPU.

Les plans 7A et 7B illustrent les interventions spécifiques du secteur d'intervention détaillé.

5.2. Les interventions d'aménagement physique

Les interventions d'aménagement sont l'aboutissement des enjeux et des objectifs d'aménagement énoncés au chapitre 4. Ils présentent les divers moyens d'aménagement et font appel à des niveaux d'intervention à la fois ponctuels et généraux.

La présente section vise à décrire les aménagements physiques proposés qui rehausseront la qualité de vie et le milieu visuel du chemin de Saint-Élie. Ces moyens physiques renforceront l'identité propre du secteur et permettront de guider les interventions futures lors de la réalisation par phases des différents projets dans le cadre de ce PPU.

Afin de bien catégoriser et décrire les interventions proposées, deux classifications sont définies : les interventions générales et les interventions spécifiques.

Interventions générales

Les interventions générales s'étendent sur l'ensemble du territoire étudié, incluant les limites établies du PPU et les limites de son secteur élargi. Dans la majorité des cas, les aménagements généraux proposés sont de type linéaire et structurant, facilitant les déplacements des piétons et des cyclistes sur l'ensemble du territoire d'étude et vers les attraits externes (parcs, quartiers résidentiels, etc.).

1 - Verdissement du chemin de Saint-Élie, du chemin Dion au chemin Laliberté

- Aménager une zone végétale entre les propriétés publiques (emprise) et privées (terrains riverains) pour améliorer les qualités esthétiques et uniformiser le caractère du chemin de Saint-Élie à l'aide de plantation linéaire, et ce, du chemin Dion au chemin Laliberté.

2 - Aménagement pour faciliter les déplacements des piétons et cyclistes

- Faciliter les déplacements piétonniers entre les secteurs résidentiels limitrophes et le secteur commercial du chemin de Saint-Élie en reconfigurant les rues transversales par l'ajout de trottoirs et de mobilier urbain;
- Prolonger le lien cyclable utilitaire vers le noyau villageois sur les accotements du chemin de Saint Élie, de la rue Croteau au chemin Laliberté.

3 - Liens privilégiés avec les parcs et les écoles

- Marquer et sécuriser les chemins d'accès aux parcs par l'ajout de trottoirs, de signalisation et de verdissement;
- Marquer et sécuriser les corridors scolaires par l'ajout de trottoirs et de signalisation.

4 - Création de liens vers les secteurs résidentiels avoisinants

- Implanter de nouveaux trottoirs sur les rues transversales au chemin de Saint-Élie pour sécuriser les déplacements piétonniers;
- Créer un lien piéton entre le chemin de Saint-Élie et le secteur résidentiel au nord de la future école.

Interventions spécifiques

Les interventions spécifiques touchent des secteurs précis présents dans les limites du territoire du PPU (intersections, entrées, etc.). Des aménagements spécifiques sont alors proposés pour chaque secteur, tant à l'intérieur du domaine public que sur l'interface privée. Les actions proposées s'appuient sur une volonté d'esthétisme et d'harmonie ainsi que sur les aspects de sécurité et de fonctionnalité. Ces composantes assurent alors une amélioration notable de l'environnement urbain.

Les interventions spécifiques sont illustrées et détaillées dans les planches qui suivent.

1 - Marquage de certaines des intersections par des aménagements distinctifs

- Proposer une signature de style champêtre pour le secteur (affichage, signalisation, verdissement, mobilier urbain, etc.);
- Souligner les entrées du secteur commercial (les intersections du chemin de Saint-Élie/boulevard Circé et chemin de Saint-Élie/chemin Dion) par des aménagements de type porte d'entrée;
- Marquer le seuil secondaire du secteur commercial (intersection du chemin de Saint-Élie/chemin Hamel) par un aménagement distinctif (plantation, affichage, intégration de mobilier urbain, etc.);
- Faciliter et sécuriser les déplacements des piétons par l'ajout d'un trottoir du côté est du chemin Hamel;
- Faciliter et sécuriser les déplacements des piétons en marquant les traverses piétonnes et en ajoutant des trottoirs de chaque côté de la rue Croteau.

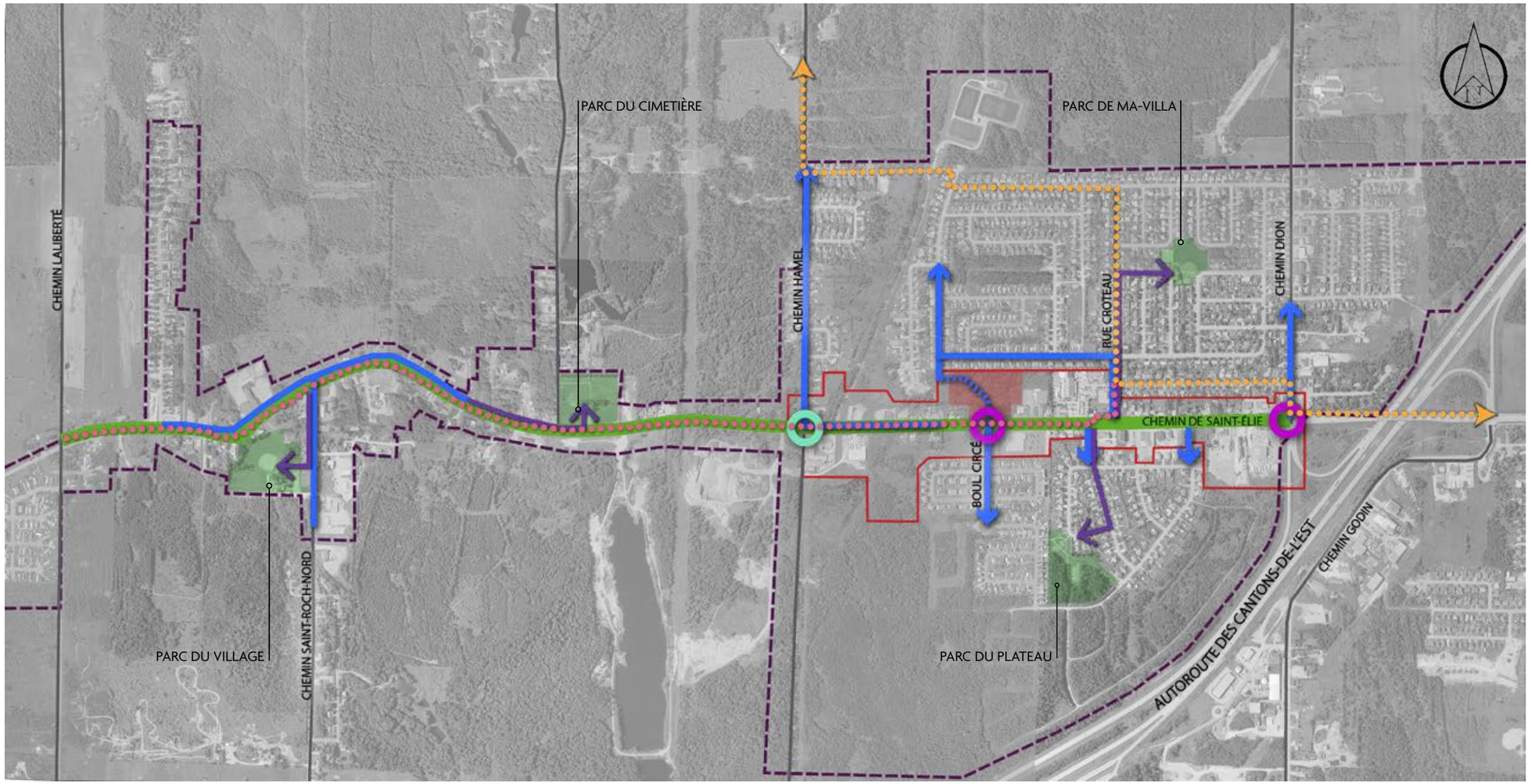
2 - Création d'un lieu de rassemblement

- Créer un lieu de rassemblement communautaire (intérieur et/ou extérieur) en complémentarité avec la nouvelle école et permettant les rassemblements collectifs;
- Lier le lieu de rassemblement aux quartiers résidentiels adjacents par l'ajout de liens piétonniers.

3 - Consolidation du développement résidentiel et commercial

- Prolonger la rue des Outardes et la rue du Cardinal;
- Insérer de nouveaux bâtiments commerciaux et institutionnels le long du chemin de Saint-Élie en respectant les marges de recul et les gabarits des bâtiments existants;
- Créer une zone tampon végétalisée entre les secteurs commerciaux et les nouveaux secteurs résidentiels adjacents;
- Planifier l'implantation d'une nouvelle école sur les terrains au nord du boulevard Circé.

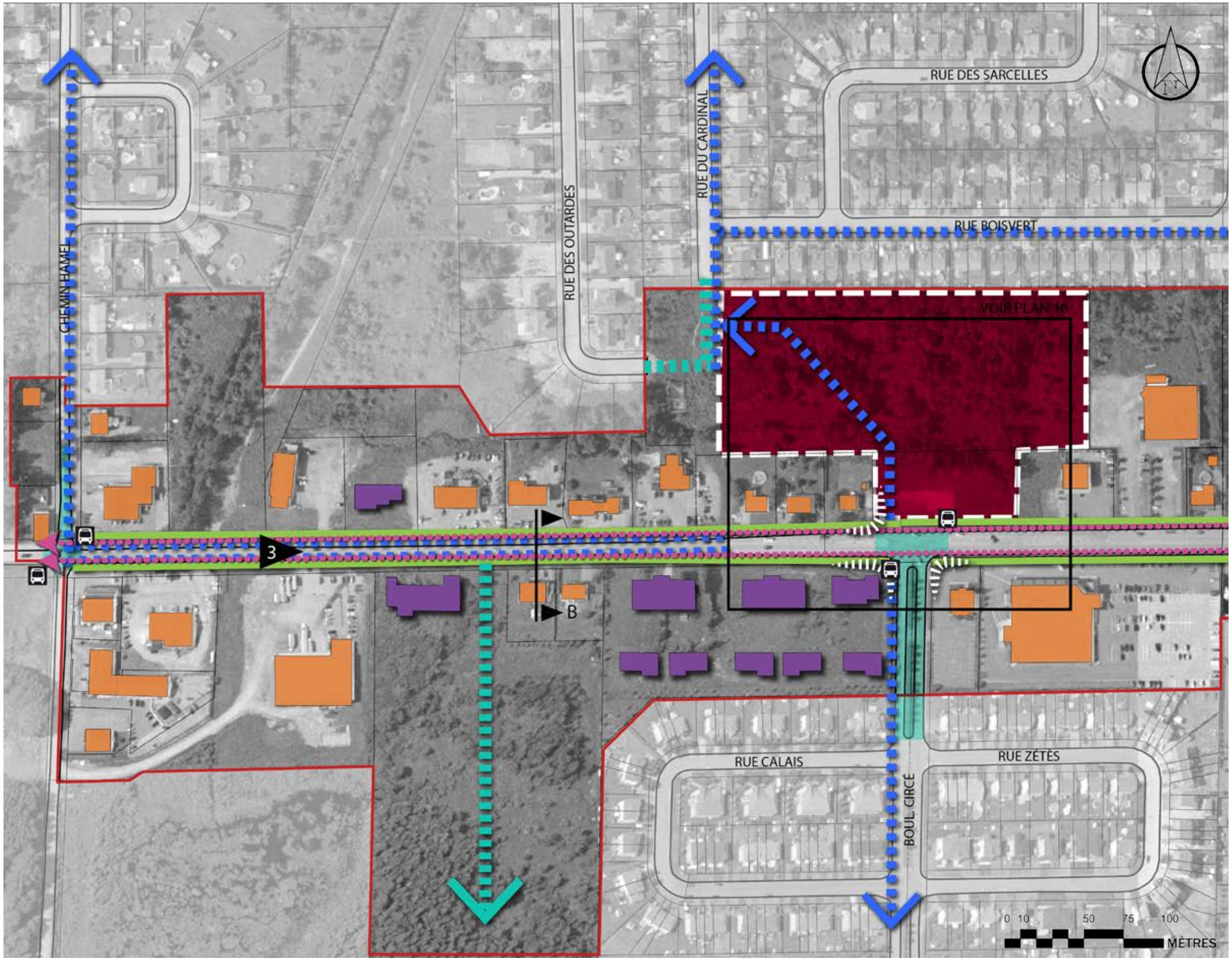
CONCEPT GLOBAL D'AMÉNAGEMENT



plan 7A

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT DÉTAILLÉ

Secteur ouest

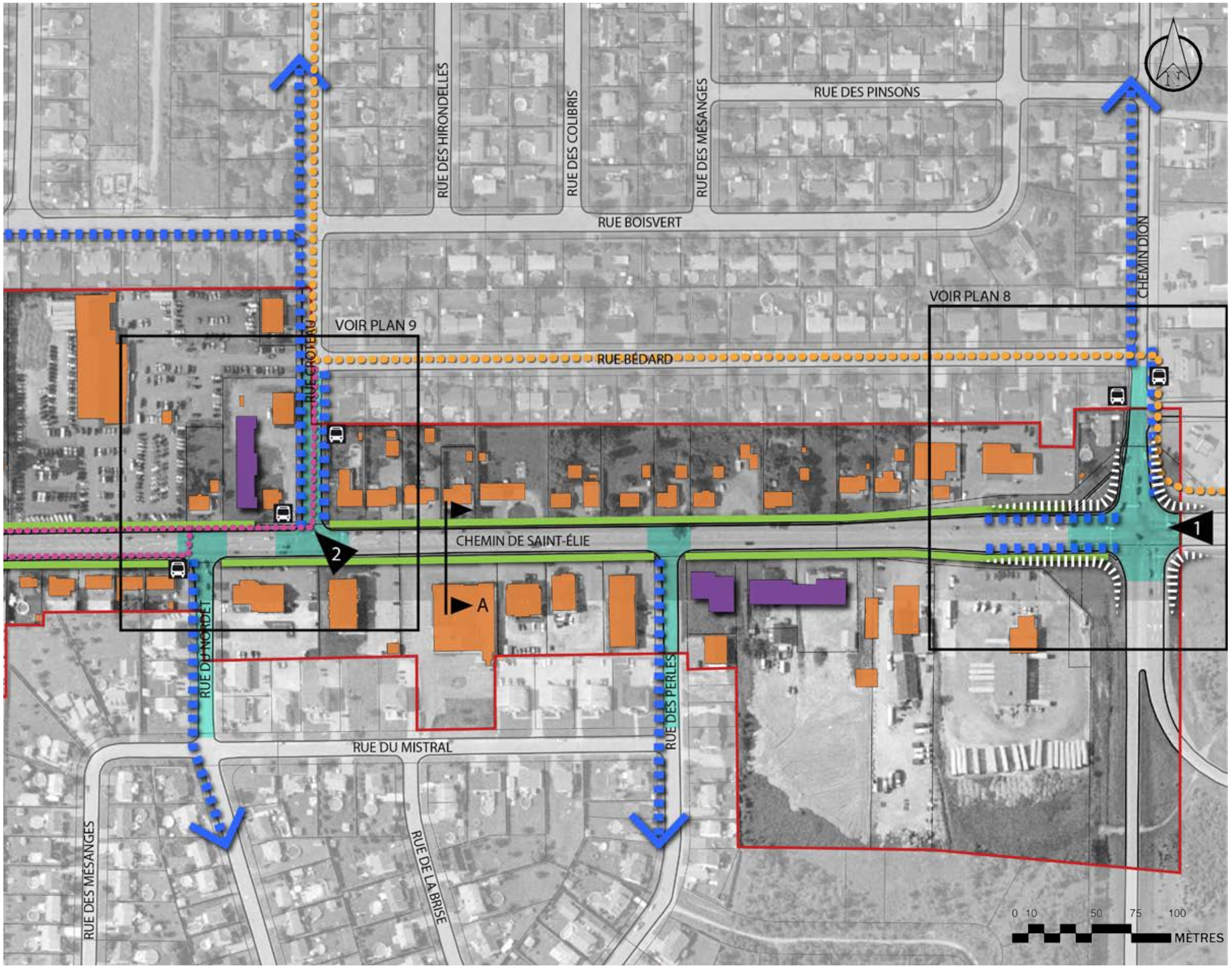


- LIMITE DU PPU
- BÂTIMENT EXISTANT
- BÂTIMENT PROJETÉ
- ARRÊT D'AUTOBUS DE LA STS
- LIEN CYCLABLE EXISTANT
- LIEN CYCLABLE PROJETÉ
- NOUVEAU LIEN PIÉTON
- VERDISSEMENT DU TRONÇON
- RUE PROJETÉE
- AMÉNAGEMENT DES ENTRÉES DU SECTEUR COMMERCIAL
- MARQUAGE DES INTERSECTIONS PAR DES AMÉNAGEMENTS DISTINCTIFS
- CRÉATION D'UN LIEU DE RASSEMBLEMENT
- NO. DE LA VUE

plan 7B

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT DÉTAILLÉ

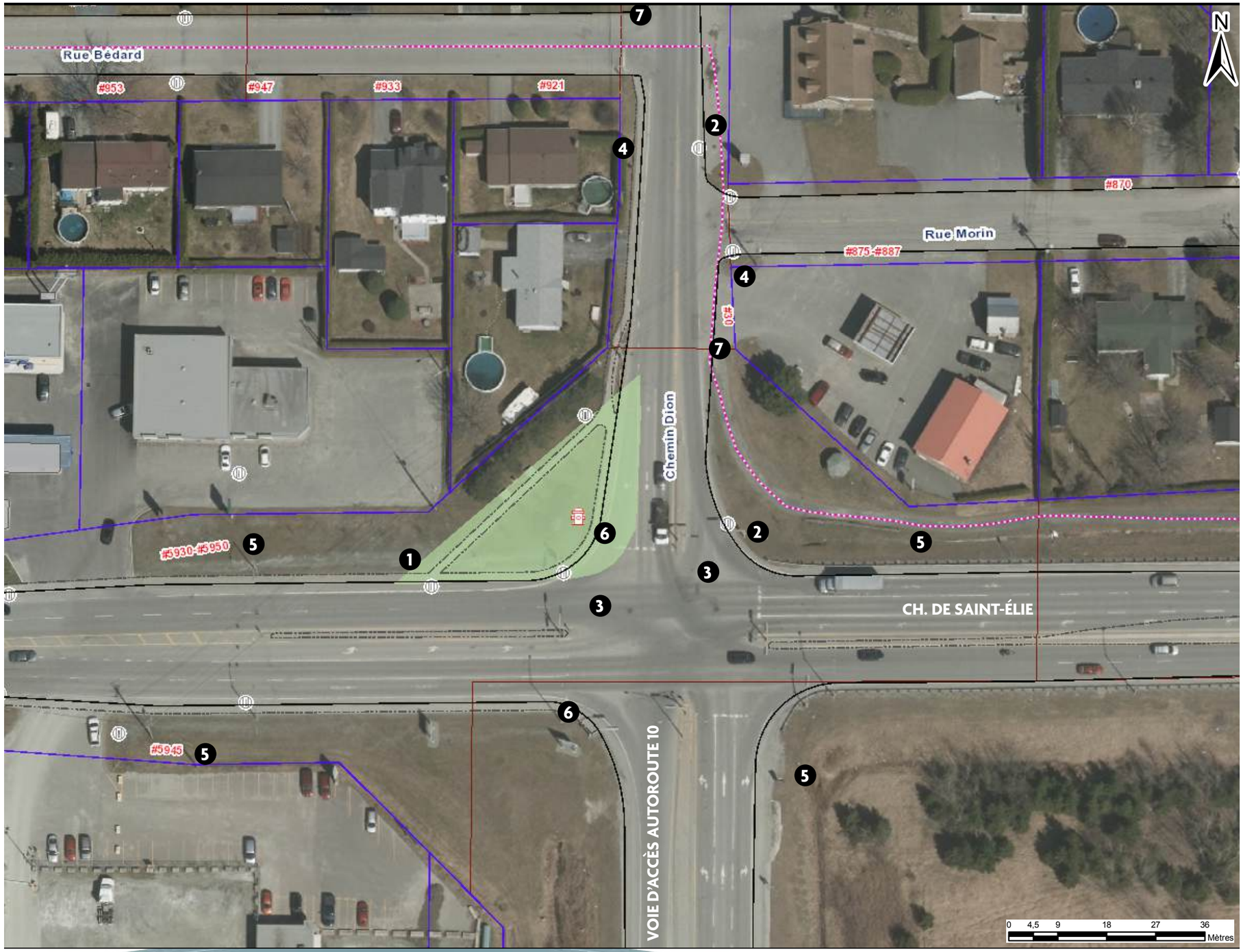
Secteur est



- LIMITE DU PPU
- BÂTIMENT EXISTANT
- BÂTIMENT PROJETÉ
- ARRÊT D'AUTOBUS DE LA STS
- LIEN CYCLABLE EXISTANT
- LIEN CYCLABLE PROJETÉ
- NOUVEAU LIEN PIÉTON
- VERDISSEMENT DU TRONÇON
- RUE PROJETÉE
- AMÉNAGEMENT DES ENTRÉES DU SECTEUR COMMERCIAL
- MARQUAGE DES INTERSECTIONS PAR DES AMÉNAGEMENTS DISTINCTIFS
- CRÉATION D'UN LIEU DE RASSEMBLEMENT
- NO. DE LA VUE

AMÉNAGEMENT EXISTANT

Carrefour chemin de Saint-Élie et chemin Dion



1 ***Création d'une porte d'entrée au secteur commercial :***

- Insertion d'une structure signalétique identitaire du secteur;
- Utilisation de pierre de maçonnerie (style champêtre);
- Aménagement paysager soutenu;
- Insertion d'un panneau électronique à message variable.

2 ***Aménagement d'un lien cyclable :***

- Mise en valeur de la halte existante;
- Prolongement du lien cyclable dans l'emprise jusqu'à la rue Bédard (réduction de la largeur du chemin Dion);
- Aménagement d'une traverse sécuritaire sur le chemin Dion à l'intersection de la rue Bédard.

3 ***Accentuation des traverses piétonnes :***

- Marquage au sol.

4 ***Aménagement des arrêts d'autobus :***

- Implantation de mobilier urbain distinctif.

5 ***Plantation linéaire structurante :***

- Verdissement des abords de rue;
- Diminution du champs visuel;
- Intégration et uniformisation des enseignes commerciales.

6 ***Aménagement d'avancées de trottoir :***

- Diminution de la largeur de la rue (chemin Dion);
- Réduction de la vitesse automobile;
- Implantation de mobilier urbain distinctif;
- Aménagement paysager soutenu.

7 ***Prolongation du trottoir jusqu'à la rue des Alouettes :***

- Canalisation du fossé de drainage;
- Verdissement des abords de rue.

AMÉNAGEMENT PROPOSÉ
PORTE D'ENTRÉE EST DU SECTEUR COMMERCIAL

Carrefour chemin de Saint-Élie et chemin Dion

1 *Création d'une porte d'entrée au secteur commercial :*

- Insertion d'une structure signalétique identitaire du secteur;
- Utilisation de pierre de maçonnerie (style champêtre);
- Aménagement paysager soutenu;
- Insertion d'un panneau électronique à message variable.

2 *Aménagement d'un lien cyclable :*

- Mise en valeur de la halte existante;
- Prolongement du lien cyclable dans l'emprise jusqu'à la rue Bédard (réduction de la largeur du chemin Dion);
- Aménagement d'une traverse sécuritaire sur le chemin Dion à l'intersection de la rue Bédard.

3 *Accentuation des traverses piétonnes :*

- Marquage au sol.

4 *Aménagement des arrêts d'autobus :*

- Implantation de mobilier urbain distinctif.

5 *Plantation linéaire structurante :*

- Verdissement des abords de rue;
- Diminution du champs visuel;
- Intégration et uniformisation des enseignes commerciales.

6 *Aménagement d'avancées de trottoir :*

- Diminution de la largeur de la rue (chemin Dion);
- Réduction de la vitesse automobile;
- Implantation de mobilier urbain distinctif;
- Aménagement paysager soutenu.

7 *Prolongation du trottoir jusqu'à la rue des Alouettes :*

- Canalisation du fossé de drainage;
- Verdissement des abords de rue.

AMÉNAGEMENT DE LA PORTE D'ENTRÉE EST DU SECTEUR COMMERCIAL

Carrefour chemin de Saint-Élie et chemin Dion

vue 1



Aménagement proposé côté sud



Aménagement proposé côté nord

Avant



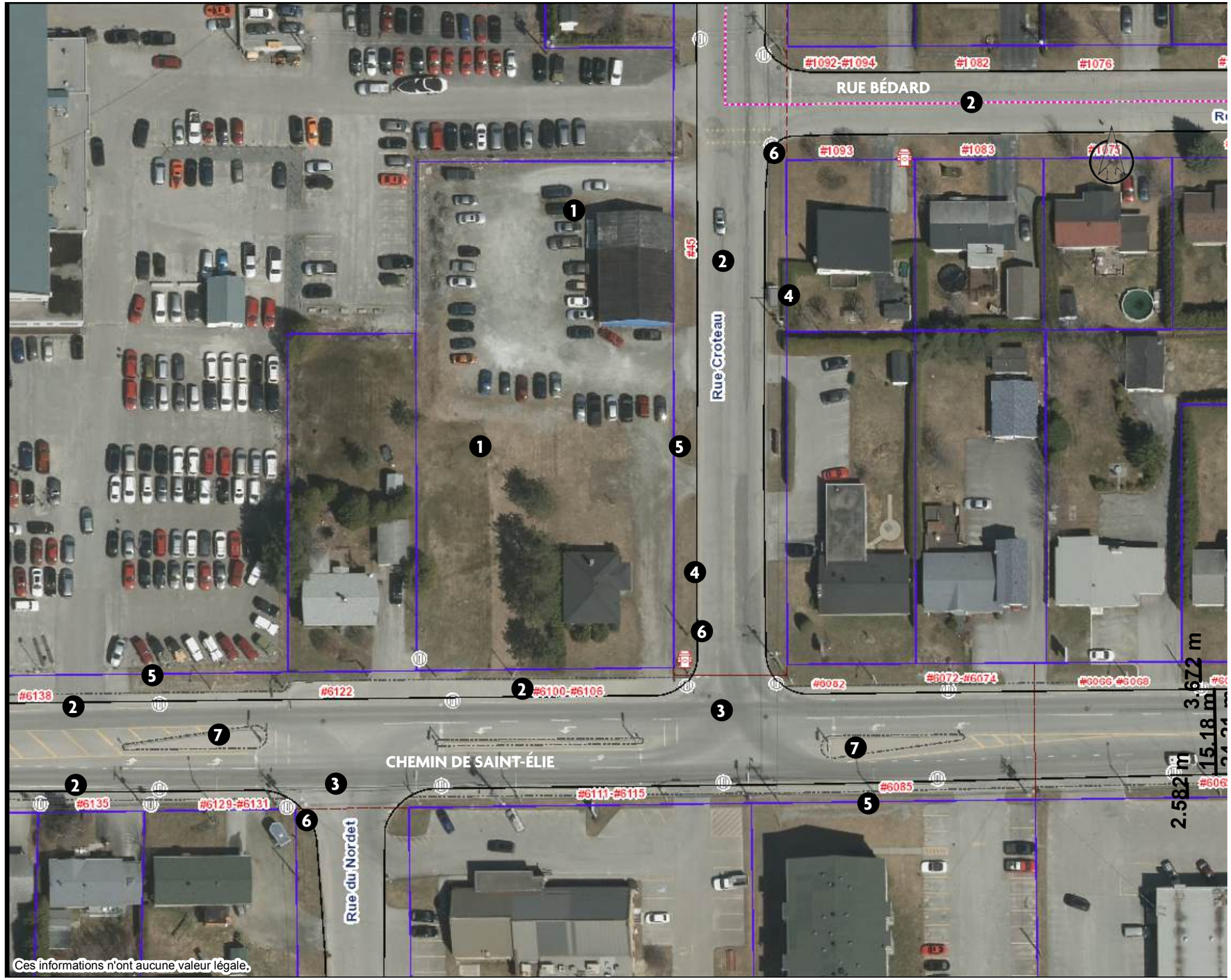


Avant

COUPE DU CHEMIN DE SAINT-ÉLIE

Entre la rue Croteau et la rue des Perles
Vue vers l'est





plan 9A

CARREFOUR EXISTANT

Chemin de Saint-Élie et rue Croteau

1 ***Implantation d'un bâtiment commercial :***

- Intégration d'un bâtiment à usage commercial (+/- 940 m²);
- Aire de socialisation (ex. : café-terrasse) et lieu d'activités à caractère culturel;
- Îlot de verdure;
- Implantation de mobilier urbain distinctif;
- Aménagement d'un stationnement en cours arrière d'une capacité de 27 places.

2 ***Aménagement d'un lien cyclable utilitaire***

3 ***Accentuation des traverses piétonnes :***

- Marquage au sol.

4 ***Aménagement des arrêts d'autobus :***

- Implantation de mobilier urbain distinctif.

5 ***Plantation linéaire structurante :***

- Verdissement des abords de rue;
- Diminution du champs visuel;
- Intégration et uniformisation des enseignes commerciales.

6 ***Aménagement de nouveaux trottoirs dans les rues transversales :***

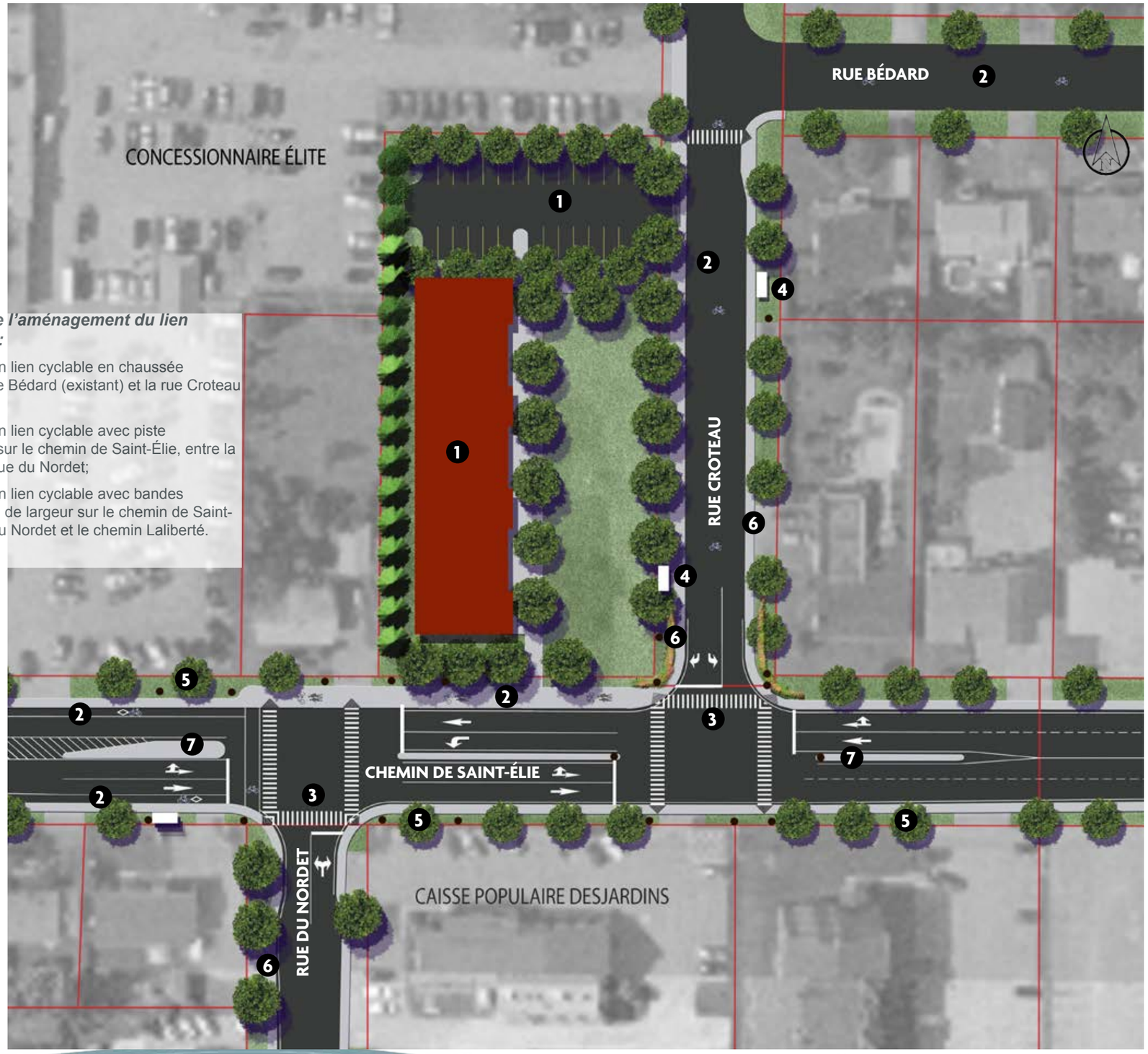
- Prolongation des trottoirs dans les rues transversales (du chemin de Saint-Élie aux rues Bédard et Mistral);
- Aménagement paysager soutenu.

7 ***Réaménagement des terre-pleins centraux :***

- Permet l'implantation de bande cyclable sur le chemin de Saint-Élie (intersection rue du Nordet et chemin de Saint-Élie);
- Modification du sens des voies de virage.

RÉAMÉNAGEMENT D'UN CARREFOUR PROPOSÉ

Chemin de Saint-Élie et rue Croteau



1 ***Implantation d'un bâtiment commercial :***

- Intégration d'un bâtiment à usage commercial (+/- 940 m²);
- Aire de socialisation (ex. : café-terrasse) et lieu d'activités à caractère culturel;
- Îlot de verdure;
- Implantation de mobilier urbain distinctif;
- Aménagement d'un stationnement en cours arrière d'une capacité de 27 places.

2 ***Caractéristique de l'aménagement du lien cyclable utilitaire :***

- Aménagement d'un lien cyclable en chaussée désignée sur la rue Bédard (existant) et la rue Croteau (proposé);
- Aménagement d'un lien cyclable avec piste multifonctionnelle sur le chemin de Saint-Élie, entre la rue Croteau et la rue du Nordet;
- Aménagement d'un lien cyclable avec bandes cyclables de 1,5 m de largeur sur le chemin de Saint-Élie, entre la rue du Nordet et le chemin Laliberté.

3 ***Accentuation des traverses piétonnes :***

- Marquage au sol.

4 ***Aménagement des arrêts d'autobus :***

- Implantation de mobilier urbain distinctif.

5 ***Plantation linéaire structurante :***

- Verdissement des abords de rue;
- Diminution du champs visuel;
- Intégration et uniformisation des enseignes commerciales.

6 ***Aménagement de nouveaux trottoirs dans les rues transversales :***

- Prolongation des trottoirs dans les rues transversales (du chemin de Saint-Élie aux rues Bédard et Mistral);
- Aménagement paysager soutenu.

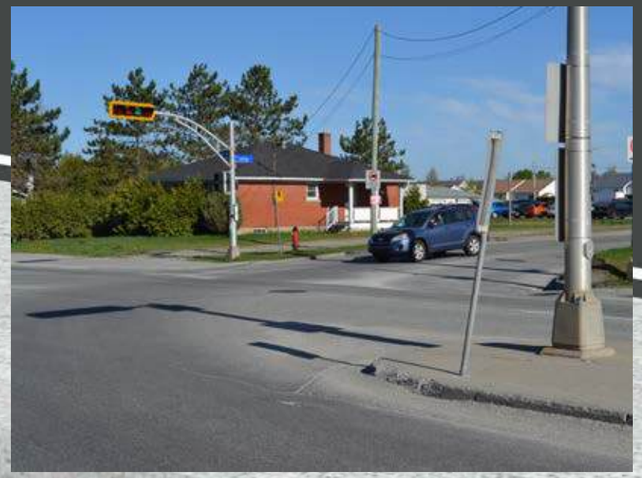
7 ***Réaménagement des terre-pleins centraux :***

- Permet l'implantation de bande cyclable sur le chemin de Saint-Élie (intersection rue du Nordet et chemin de Saint-Élie);
- Modification du sens des voies de virage.

vue 2

RÉAMÉNAGEMENT D'UN CARREFOUR PROPOSÉ

Chemin de Saint-Élie et rue Croteau



plan 10A

AMÉNAGEMENT EXISTANT

Carrefour chemin de Saint-Élie et boulevard Circé

1 ***Création d'une porte d'entrée au secteur commercial :***

- ⑩Insertion d'une structure signalétique identitaire du secteur commercial;
- ⑩Utilisation de pierre de maçonnerie (style champêtre);
- ⑩Aménagement paysager soutenu.

2 ***Création d'un lien piétonnier vers le nord :***

- ⑩Création d'un lien avec le secteur résidentiel;
- ⑩Ajout de feux de circulation à l'intersection et alignement des accès avec le boulevard Circé.

3 ***Accentuation des traverses piétonnes :***

- ⑩Marquage au sol.

4 ***Consolidation de la trame bâtie :***

- ⑩Ajout de nouveaux bâtiments qui respectent les marges de recul maximales et minimales.

5 ***Plantation linéaire structurante :***

- ⑩Verdissement des abords de rue;
- ⑩Diminution du champs visuel;
- ⑩Intégration et uniformisation des enseignes commerciales.

6 ***Prolongation des trottoirs dans les rues transversales (du chemin de Saint-Élie aux rue Zètes et Calaïs)***

7 ***Aménagement des arrêts d'autobus :***

- ⑩Implantation de mobilier urbain distinctif.

8 ***Aménagement d'un lien cyclable avec bandes cyclables :***

- ⑩Relocalisation de la portion nord du trottoir.

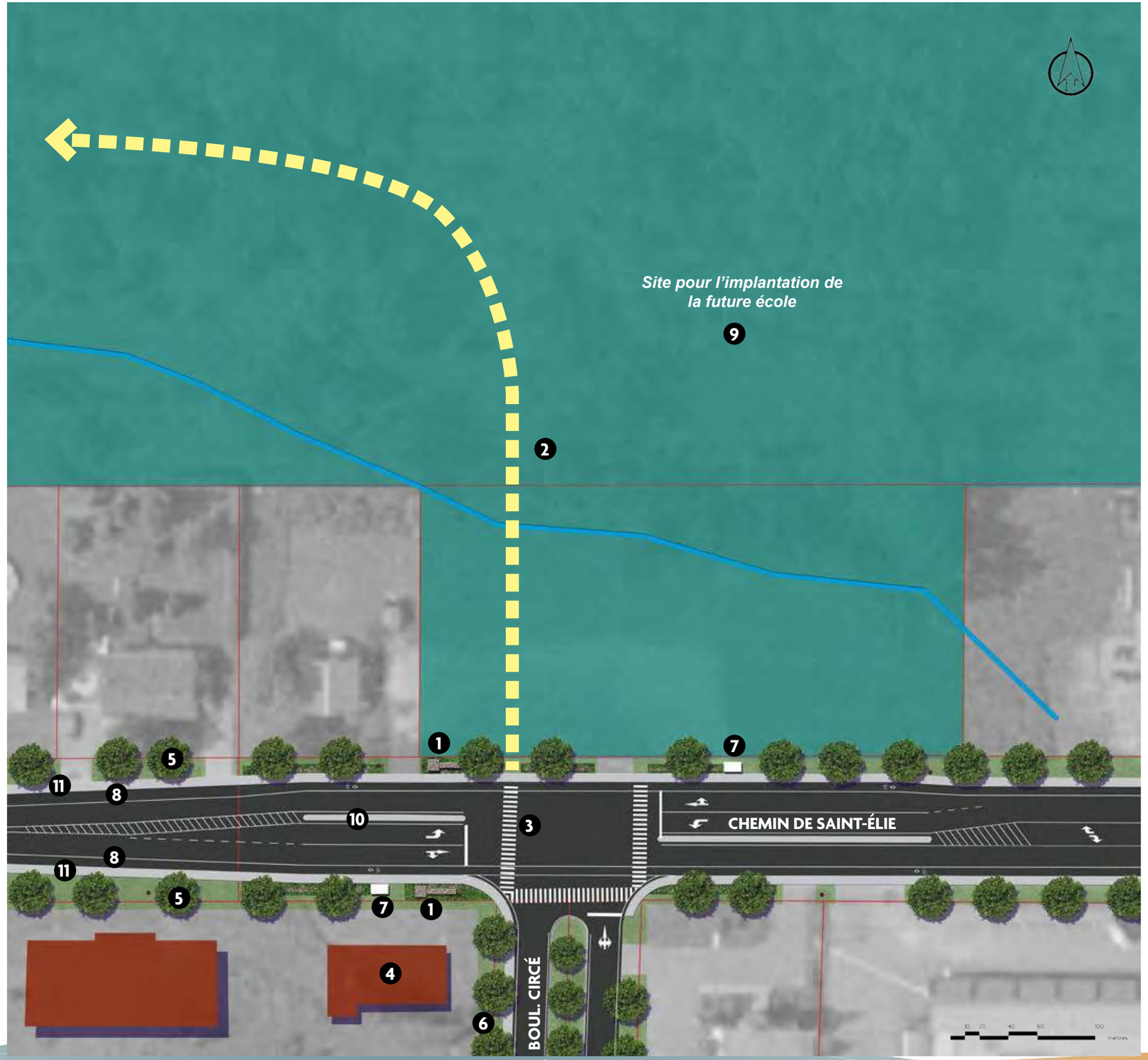
9 ***Aménagement d'un lieu de rassemblement :***

- ⑩Aménagement d'un lieu de sociabilisation et de rassemblement collectif intégré au site de la future école.

10 ***Réduction du terre-plein central pour permettre l'ajout d'une voie de virage à gauche (futur accès à l'école)***

11 ***Prolongement des trottoirs sur le chemin de Saint-Élie***

une valeur légale.



plan 10B

AMÉNAGEMENT DE LA PORTE D'ENTRÉE OUEST DU SECTEUR COMMERCIAL

Carrefour chemin de Saint-Élie et boulevard Circé

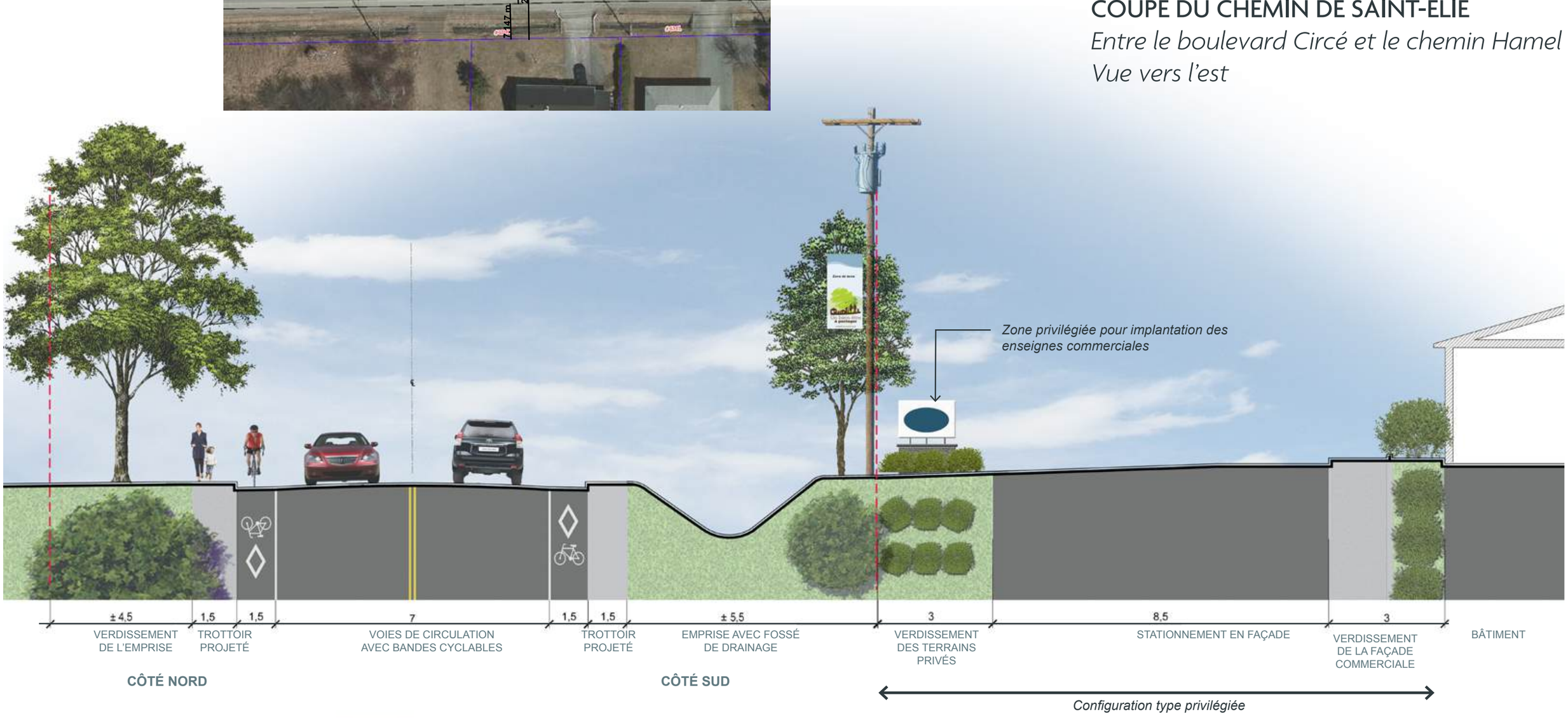
1. ***Création d'une porte d'entrée au secteur commercial :***
   - Insertion d'une structure signalétique identitaire du secteur commercial;
   - Utilisation de pierre de maçonnerie (style champêtre);
   - Aménagement paysager soutenu.
2. ***Création d'un lien piétonnier vers le nord :***
   - Création d'un lien avec le secteur résidentiel;
   - Ajout de feux de circulation à l'intersection et alignement des accès avec le boulevard Circé.
3. ***Accentuation des traverses piétonnes :***
   - Marquage au sol.
4. ***Consolidation de la trame bâtie :***
   - Ajout de nouveaux bâtiments qui respectent les marges de recul maximales et minimales.
5. ***Plantation linéaire structurante :***
   - Verdissement des abords de rue;
   - Diminution du champs visuel;
   - Intégration et uniformisation des enseignes commerciales.
6. ***Prolongation des trottoirs dans les rues transversales (du chemin de Saint-Élie aux rue Zètes et Calaïs)***
7. ***Aménagement des arrêts d'autobus :***
   - Implantation de mobilier urbain distinctif.
8. ***Aménagement d'un lien cyclable avec bandes cyclables :***
   - Relocalisation de la portion nord du trottoir.
9. ***Aménagement d'un lieu de rassemblement :***
   - Aménagement d'un lieu de sociabilisation et de rassemblement collectif intégré au site de la future école.
10. ***Réduction du terre-plein central pour permettre l'ajout d'une voie de virage à gauche (futur accès à l'école)***
11. ***Prolongement des trottoirs sur le chemin de Saint-Élie***



Avant

COUPE DU CHEMIN DE SAINT-ÉLIE

Entre le boulevard Circé et le chemin Hamel
Vue vers l'est



VUE D'UN TRONÇON DU CHEMIN DE SAINT-ÉLIE

Entre le boulevard Circé et le chemin Hamel, vue vers l'est



CÔTÉ NORD CÔTÉ SUD

AVANT

Chemin de Saint-Élie, vue vers l'est



CÔTÉ NORD CÔTÉ SUD

APRÈS

Chemin de Saint-Élie, vue vers l'est



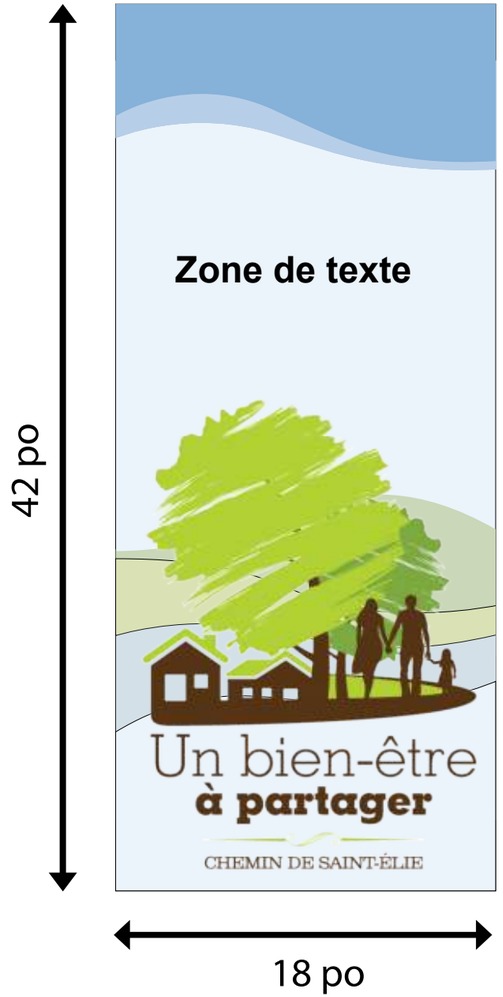












Mobilier urbain proposé
Signature identitaire de style champêtre

Oriflamme

Arbres feuillus et conifères



ACER GINNALA
Érable de l'Amur
H. 6,0 m L. 6,0 m
Dégagement des fils électriques : s. o.



CELTIS OCCIDENTALIS
Micocoulier occidental
H. 15,0 m L. 8,0 m
Dégagement des fils électriques : 6,5 m



QUERCUS RUBRA
Chêne rouge
H. 24,0 m L. 24,0 m
Dégagement des fils électriques : 14,5 m



SYRINGA RETICULATA 'IVORY SILK'
Lilas japonais 'Ivory silk'
H. 8,0 m L. 6,0 m
Dégagement des fils électriques : 3,5 m



PICES PUNGENS
Épinette du Colorado
H. 20,0 m L. 8,0 m
Dégagement des fils électriques : 5,5 m

Arbustes



ROSA RUGOSA 'HENRY HUDSON'
Rosier rugueux 'Henry Hudson'
H. 0,6 m L. 1,2 m
Période de floraison : Juin-Juillet

Vivaces et graminées



HEMEROCALLIS 'STELLA SUPREME'
Hémérocalle 'Stella supreme'
H. 0,4 m L. 0,4 m
Période de floraison : Juillet-Septembre



LEUCANTHEMUM SUPERBUM 'ALASKA'
Marguerite 'Alaska'
H. 1,0 m L. 0,85 m
Période de floraison : Juin-Septembre



CALAMAGROSTIS ACU. 'KARL FOERSTER'
Calamagrostide 'Karl Foerster'
H. 1,5 m L. 0,5 m
Période de floraison : Août-Octobre



HELICTOTRICHON SEMPREVIRENS
Herbe bleue
H. 0,7 m L. 0,6 m
Période de floraison : s. o.

5.3. Les affectations du sol et la densité d'occupation

De façon générale, le parcours du chemin de Saint-Élie fait passer l'usager par plusieurs secteurs distincts. En effet, d'est en ouest, le quartier commercial fait place à un secteur peu développé, puis au noyau villageois plus traditionnel. Les affectations du sol doivent donc refléter cette réalité et orienter le développement futur vers la répartition souhaitée des usages sur le territoire. Il paraît donc pertinent de modifier l'affectation du sol de certains secteurs. Ainsi, l'ensemble du territoire, incluant le secteur d'intervention détaillé et le secteur élargi, a été divisé en six aires d'affectations. Ces affectations, de ce fait, illustrent certaines subtilités recherchées dans les différentes classes d'usages.

La réglementation devra tendre vers ces usages de façon non exclusive, c'est-à-dire que celle-ci pourra permettre un ou des usages supplémentaires s'il est convenu que ces usages sont complémentaires à l'environnement et que leur présence sera bénéfique pour la vitalisation du secteur.

Le plan 11 illustre les différentes affectations du sol.

C1 - Commercial de proximité, de quartier et local

Cette aire d'affectation est localisée à l'est du secteur d'intervention détaillé, entre le chemin Dion et un peu après le boulevard Circé. Il s'agit du noyau commercial principal du chemin de Saint-Élie composé de commerce de détail et de commerce de services.

En ce qui a trait à la fonction résidentielle, le PPU reconnaît les usages existants, mais désire encourager les usages commerciaux de proximité et de quartier, les commerces à desserte locale ainsi que les usages institutionnels dans ce secteur. En plus des aménagements proposés, il importe de prévoir les usages qui seront compatibles avec la vocation donnée au secteur. Ces usages doivent assurer le dynamisme recherché en répondant aux objectifs énoncés au chapitre précédent. Les bâtiments strictement résidentiels ne seront pas autorisés afin d'assurer le dynamisme du secteur commercial et les bâtiments existants pourront donc continuer d'exister, protégés par droits acquis. De plus, des logements pourront aussi être implantés aux étages supérieurs des commerces ou en arrière-lot de projet d'ensemble mixte (commercial en bordure du chemin de Saint-Élie et résidentiel en arrière-lot pour les lots plus profonds).

Classes d'usages autorisés - Aire d'affectation C1	
Usages commerciaux - Groupe "C"	Commerce de détail de quartier et de voisinage
	Commerce de services de quartier et de voisinage
Usages publics - Groupe "P"	Administration publique
	Établissement institutionnel d'éducation et de santé
Usages publics - Groupe "P" (suite)	Équipement d'utilités publiques
	Parcs et espaces verts
Usages résidentiels - Groupe "R"	Logement aux étages seulement
	Résidence trifamiliale en arrière-lot seulement (projet d'ensemble mixte)
	Résidence multifamiliale (4 à 12 logements) en arrière-lot seulement (projet d'ensemble mixte)

C2 - Commerce artériel

Cette aire d'affectation est localisée à l'ouest du secteur d'intervention détaillé et se prolonge jusqu'au chemin Gendron. Il s'agit, en quelque sorte, d'une extension du noyau commercial localisée à l'est du chemin de Saint-Élie et composée de commerce de détail, commerce de de gros ainsi que de commerce de services. Dans cette aire d'affectation, le PPU désire encourager la mixité des usages commerciaux artériels.

Classes d'usages autorisés - Aire d'affectation C2	
Usages commerciaux - Groupe "C"	Commerce de détail de quartier et de voisinage
	Commerce de services de quartier et de voisinage
	Commerce de gros
	Commerce de détail et de services contraignants
	Terrain de camping
Usages pulics - Groupe "P"	Administration publique
	Établissement institutionnel d'éducation et de santé
	Équipement d'utilités publiques
	Parcs et espaces verts
Usages résidentiels - Groupe "R"	Logement aux étages seulement
	Résidence trifamiliale en arrière-lot seulement (projet d'ensemble mixte)
	Résidence multifamiliale (4 à 8 logements) en arrière-lot seulement (projet d'ensemble mixte)

M1 - Commercial et résidentiel

Cette aire d'affectation est localisée à l'extrême est du secteur d'étude élargi, sur le chemin Dion. Le secteur est caractérisé par une mixité d'usages résidentiels de moyenne densité (4 à 8 logements), de commerce de proximité, de commerce de quartier et de commerce à desserte locale.

Classes d'usages authorisés - Aire d'affectation M1	
Usages commerciaux - Groupe "C"	Commerce de détail de quartier et de voisinage
	Commerce de services de quartier et de voisinage
Usages résidentiels - Groupe "R"	Résidence bifamiliale
	Résidence trifamiliale
	Résidence multifamiliale (4 à 8 logements)
	Logement aux étages
Usages publics - Groupe "P"	Administration publique
	Établissement institutionnel d'éducation et de santé
	Équipement d'utilités publiques
	Parcs et espaces verts

R1 - Résidentiel

Cette aire d'affectation localisée sur le chemin Dion est définie par un usage résidentiel de faible densité.

Classes d'usages authorisés - Aire d'affectation R1	
Usages résidentiels - Groupe "R"	Résidence unifamiliale isolée
	Résidence unifamiliale jumelée

M2 - Noyau villageois

Cette dernière aire d'affectation est localisée à la limite ouest du secteur d'étude élargi, où l'on retrouve le cœur du village de Saint-Élie constitué de l'église, de l'école, de quelques commerces, d'une salle communautaire et de résidences privées. Le secteur est caractérisé par une mixité d'usages résidentiels, commerciaux de proximité et d'usages institutionnels.

Classes d'usages authorisés - Aire d'affectation M2	
Usages commerciaux - Groupe "C"	Commerce de détail de quartier et de voisinage
	Commerce de services de quartier et de voisinage
Usages résidentiels - Groupe "R"	Résidence unifamiliale
	Résidence bifamiliale
	Résidence trifamiliale
	Résidence multifamiliale (4 à 8 logements)
	Logement aux étages
Usages publics - Groupe "P"	Administration publique
	Établissement institutionnel d'éducation et de santé
	Équipement d'utilités publiques
	Parcs et espaces verts

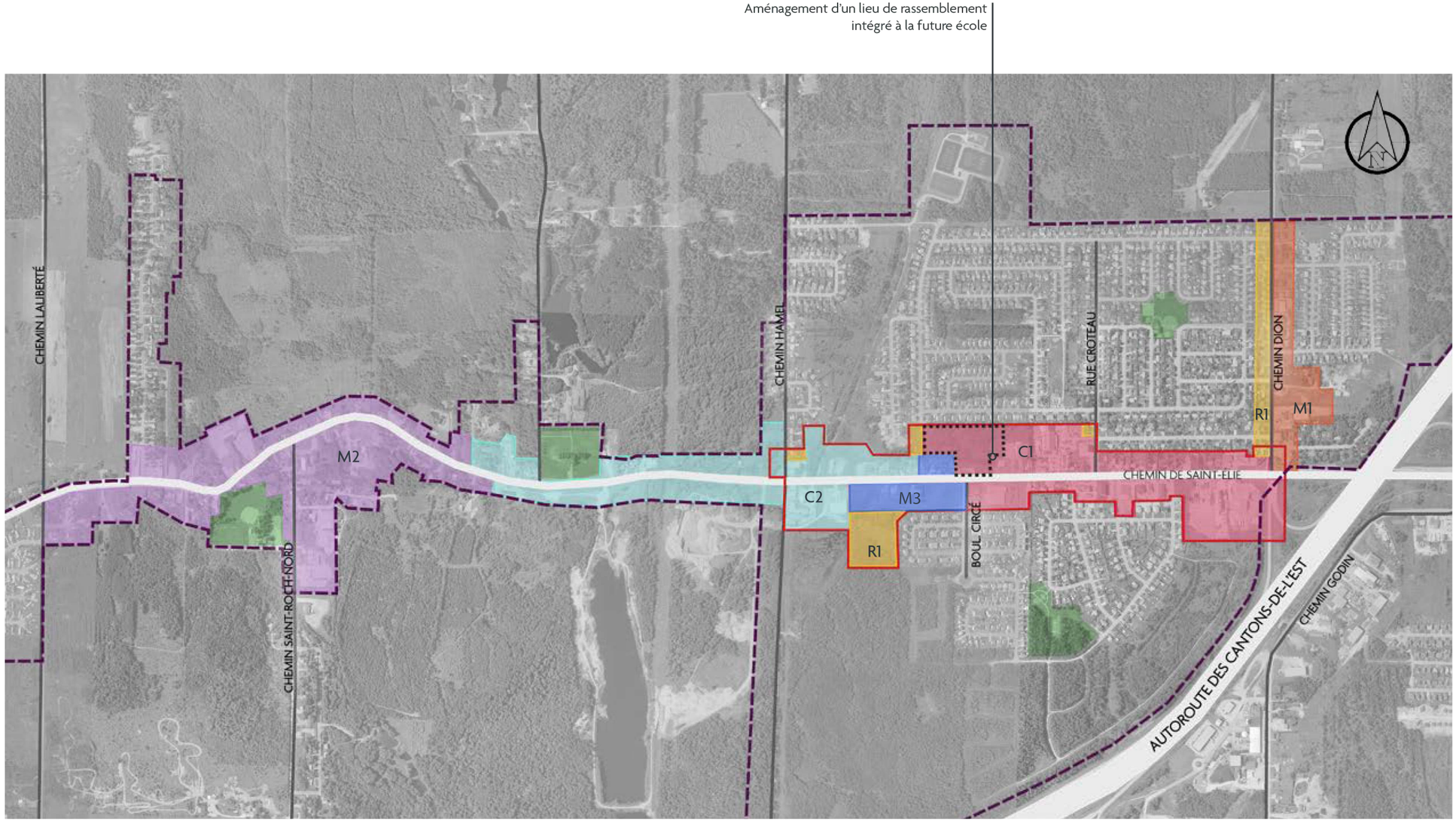
M3 - Mixte de transition

Cette aire d'affectation se situe dans le secteur ouest du secteur d'intervention détaillé, à l'angle du boulevard Circé et du chemin de Saint-Élie. Le secteur est caractérisé par la présence d'espaces vacants pouvant faire l'objet d'un réaménagement. Dans cette affectation, le PPU souhaite augmenter la densité de logements tout en encourageant la présence d'usages commerciaux, publics ou mixtes.

Classes d'usages autorisés - Aire d'affectation M3	
Usages commerciaux - Groupe "C"	Commerce de détail de quartier et de voisinage
	Commerce de services de quartier et de voisinage
Usages résidentiels - Groupe "R"	Résidence multifamiliale (4 à 12 logements)
Usages publics - Groupe "P"	Administration publique
	Équipement d'utilités publiques
	Parcs et espaces verts

plan 11

AFFECTATIONS DU SOL



LIMITE DU PPU

PÉRIMÈTRE URBAIN

AIRE D'AFFECTATION

- C1 COMMERCIAL DE PROXIMITÉ DE QUARTIER ET LOCAL
- C2 COMMERCIAL ARTÉRIEL
- M1 COMMERCIAL ET RÉSIDENTIEL
- R1 RÉSIDENTIEL
- M2 NOYAU VILLAGEOIS
- M3 MIXTE DE TRANSITION

5.4. Identification et caractérisation des terrains pouvant faire l'objet d'interventions particulières

Les lots suivants pourraient être redéveloppés au gré des opportunités selon les affectations et les objectifs du présent document.

Lots identifiés pour le lieu de rassemblement intégré au site de l'école

Lot	5 199 705 du cadastre du Québec
Adresse	rue du Cardinal
Propriétaire	9217-6130 Québec inc..
Superficie	28 244 m²
Utilisation actuelle	Espace de terrain non aménagé et non exploité

Lot	5 033 528 du cadastre du Québec
Adresse	6226, chemin de Saint-Élie
Propriétaire	Jacqueline Gingras
Superficie	4 182 m²
Utilisation actuelle	Espace de terrain non aménagé et non exploité

Autres terrains vacants

Intersection chemin de Saint-Élie et rue des Perles

Lot	3 195 426 du cadastre du Québec
Adresse	chemin de Saint-Élie
Propriétaire	9174-4128 Québec inc.
Superficie	1 486 m²
Utilisation actuelle	Espace de terrain non aménagé et non exploité

Intersection chemin de Saint-Élie et boulevard Circé (sud)

Lot	3 194 752 du cadastre du Québec
Adresse	6277, chemin de Saint-Élie
Propriétaire	Développements Caldi inc.
Superficie	15 645 m²
Utilisation actuelle	Terrain avec un logement

Chemin de Saint-Élie entre boulevard Circé et chemin Hamel (nord)

Lot	3 194 404 du cadastre du Québec
Adresse	chemin de Saint-Élie
Propriétaire	Entreprise C.M. Martineau inc.
Superficie	5 149 m²
Utilisation actuelle	Espace de terrain non aménagé et non exploité

Chemin de Saint-Élie entre boulevard Circé et chemin Hamel (sud)

Lot	3 194 410 du cadastre du Québec
Adresse	chemin de Saint-Élie
Propriétaire	Gestion immobilière Mayer Vlachos inc.
Superficie	52 640 m²
Utilisation actuelle	Espace de terrain non aménagé et non exploité

Intersection chemin de Saint-Élie et rue Croteau

Lot	4 310 793 du cadastre du Québec
Adresse	6106, chemin de Saint-Élie
Propriétaire	Groupe Jean Coutu (PJC) inc.
Superficie	4 124 m²
Utilisation actuelle	vacant et maison abandonnée

Terrain voisin du garage automobile RLJ

Lot	3 194 756 du cadastre du Québec
Adresse	chemin de Saint-Élie
Propriétaire	9217-6130 Québec inc.
Superficie	920 m²
Utilisation actuelle	Espace de terrain non aménagé et non exploité



6

PLAN D'ACTION ET PROGRAMME DE MISE EN ŒUVRE

Le plan d'action et la mise en œuvre du PPU touchent un ensemble d'interventions sur les domaines publics et privés. Ce sont ces actions tangibles qui concrétisent la volonté affirmée de revitaliser le secteur à l'étude.

Le présent exercice de réflexion est un moment stratégique permettant de déterminer et de planifier les interventions physiques à réaliser et les programmes à mettre en place. Toutefois, il n'est légalement pas obligatoire de mettre en œuvre l'ensemble des éléments identifiés, ni même de respecter scrupuleusement l'échéancier défini. De façon réaliste, on comprendra que les priorités sont changeantes, les opportunités de projets amenés par des promoteurs et la disponibilité des fonds monétaires pourront influencer l'exécution effective des éléments du plan d'action.

Il est possible de distinguer trois volets au programme de mise en œuvre, soit :

- la modification de la réglementation d'urbanisme relativement aux constats énoncés dans le présent document;
- la mise en oeuvre d'un programme d'aménagement édictant les travaux devant être réalisés par la Ville;
- l'élaboration d'études connexes.

6.1. Stratégie de mise en œuvre du cadre réglementaire

La réglementation d'urbanisme actuelle devra être modifiée afin de concrétiser la réflexion amorcée dans le PPU. En ce sens, en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, l'aire d'application du PPU doit être identifiée au Plan d'urbanisme de la municipalité, ou dans son Schéma d'aménagement et de développement si celui-ci intègre les dispositions d'un plan d'urbanisme.

De plus, le Règlement de zonage en vigueur devra être modifié afin d'assurer la conformité avec le PPU, entre autres, au niveau des limites de zones et des usages permis dans chacune de celles-ci.

La démarche menant à la modification des outils réglementaires devrait être réalisée rapidement afin de mettre en œuvre les orientations du PPU en considérant évidemment les délais prescrits par la Loi. Ainsi, des situations inconvenantes causées par le dépôt de nouveaux projets en contradiction avec le PPU pourront être évitées.

De façon plus précise, les dispositions ou ajustements suivants devront être prévus à l'intérieur des règlements d'urbanisme.

Règlement de zonage

- Ajuster les limites et les normes des zones afin de tenir compte des limites du PPU et des orientations de celui-ci;
- Prévoir des normes d'implantation assurant des marges de recul avant minimales et maximales (par exemple min. 6 m et max. de 14 m), des cœfficients d'occupation du sol minimums et maximums, ainsi qu'un nombre d'étages minimum et maximum;
- Prévoir, à court terme, des normes d'aménagement des propriétés riveraines pour assurer une végétalisation adéquate des terrains privés. Un guide d'aménagement des terrains riverains est souhaitable;
- Prévoir, à court terme, des normes d'affichage assurant un concept intégré et uniforme de l'affichage. Les normes devront, entre autres, se référer aux éléments suivants : dimensions, localisation, matériaux et éclairage (un programme de subvention à cet effet serait souhaitable). Un guide d'affichage semblable à ce qui a été réalisé ailleurs sur le territoire semble avisé.

Règlement sur la démolition des immeubles

- Interdire la démolition de bâtiments ayant pour but la transformation des propriétés riveraines en stationnements privés.

Règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)

L'introduction d'un Règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) permettrait d'assurer un encadrement du développement mieux adapté aux situations particulières présentes sur le chemin de Saint-Élie. Par conséquent, le PPU affirme l'importance et l'utilité d'implanter, à moyen terme, ce type de Règlement sur l'ensemble du territoire d'étude. À titre indicatif, les éléments suivants pourraient être traités au Règlement sur les PIIA :

- Rénovation, restauration, transformation ou agrandissement d'un bâtiment principal existant;
- Insertion ou construction d'un bâtiment principal;
- Recyclage d'un bâtiment principal existant (ex. : de résidentiel à commercial);
- Installation ou modification d'une enseigne;
- Aménagement de terrasses;
- Aménagement des aires de stationnement et de transbordement.

Délais de modifications de la réglementation

Afin de mettre en œuvre les objectifs visés au présent PPU, il importe de modifier les Règlements visés dans un délai réaliste de 1 an ou 2 ans après l'adoption du PPU.

6.2. Stratégie de mise en œuvre des interventions physiques

La stratégie de mise en œuvre propose une réalisation des travaux en huit activités distinctes, qui pourront être réalisées indépendamment ou parallèlement l'une à l'autre par phases.

1. Verdissement du chemin de Saint-Élie et aménagement de nouveaux trottoirs;
2. Aménagement des deux portes d'entrée au secteur commercial;
3. Réaménagement de l'intersection du chemin Dion et du chemin de Saint-Élie, et aménagement de nouveaux trottoirs;
4. Réaménagement de l'intersection de la rue Croteau et du chemin de Saint-Élie, et aménagement de nouveaux trottoirs;
5. Réaménagement de l'intersection du boulevard Circé et du chemin de Saint-Élie, et aménagement de nouveaux trottoirs;
6. Réaménagement de l'intersection de la rue du Nordet et du chemin de Saint-Élie, et aménagement de nouveaux trottoirs;
7. Réaménagement de l'intersection du chemin Hamel et du chemin de Saint-Élie, et aménagement de nouveaux trottoirs;
8. Option d'aménagement d'une piste cyclable utilitaire sur les accotements.

Par ailleurs, le plan de mise en œuvre énonce seulement l'ensemble des aménagements physiques proposés qui sont nécessaires pour atteindre les objectifs d'une remise en valeur du territoire. L'ajout de nouveaux bâtiments pour consolider la trame bâtie du secteur n'est pas pris en charge dans le plan de mise en œuvre. La construction et la consolidation de la trame devront être réalisées en partenariat avec les différents entrepreneurs locaux. Bien que pleinement souhaités, certains des aménagements décrits dans les différentes activités pourraient être remis à plus tard, voire même rejetés pour des considérations budgétaires.

Tableau synthèse des coûts des aménagements physiques

Cette section énumère, sous forme de tableau synthèse, les activités et les coûts prévus dans le cadre de la mise en œuvre des interventions physiques proposées dans la section précédente. Ces estimations sont d'ordre général et pourront servir de guide lors de la préparation des budgets annuels.

Des études plus approfondies devront être réalisées afin de valider les coûts d'aménagement. Ces études pourront être réalisées dans le cadre de projets de plan directeur pour des secteurs précis d'intervention et échelonnées dans le temps.

Les coûts retrouvés à l'intérieur de l'estimation ne tiennent pas compte de l'état actuel des infrastructures. Bien que majoritairement en bon état, certaines infrastructures pourraient nécessiter à court et à moyen termes des investissements pour l'entretien ou le remplacement de celles-ci. Ces interventions se traduiront par la révision à la baisse des coûts apparaissant à l'intérieur du tableau synthèse, puisque celles-ci seront souvent réalisées au même moment que l'entretien ou le remplacement des infrastructures.

Activités	*Description*	*Coûts*
1	Verdissement du chemin de Saint-Élie et aménagement de nouveaux trottoirs	526 300 $
2	Aménagement des deux portes d'entrée au secteur commercial	247 000 $
3	Réaménagement de l'intersection du chemin de Saint-Élie et du chemin Dion, et aménagement de nouveaux trottoirs	282 600 $
4	Réaménagement de l'intersection du chemin de Saint-Élie et de la rue Croteau, et aménagement de nouveaux trottoirs	125 300 $
5	Réaménagement de l'intersection du chemin de Saint-Élie et du boulevard Circé, et aménagement de nouveaux trottoirs Option d'installation de nouveaux feux de circulation (Circé / Saint-Éie)	157 500 $ (*)
6	Réaménagement de l'intersection du chemin de Saint-Élie et de la rue Nordet, et aménagement de nouveaux trottoirs	123 200 $
7	Réaménagement de l'intersection du chemin de Saint-Élie et du chemin Hamel, et aménagement de nouveaux trottoirs	190 200 $
8	Option d'aménagement d'une piste cyclable utilitaire sur les accotements	(*)
	Montant total - Programme d'aménagement	***1 652 100 $***

Notes :

- *Le montant global est en dollars courants (2014). Pour tous travaux réalisés durant les années subséquentes, les coûts doivent être majorés en moyenne de 4 % par année.*
- *Les honoraires professionnels sont exclus de la présente estimation. Certains travaux pouvant être réalisés en régie interne.*

(*) Les coûts associés à cette option seront déterminés par une étude connexe, le tout si requis en vertu de cette étude.

6.3. Études connexes

Les différentes études connexes proposées dans le présent document pourront être réalisées au gré des opportunités et selon la disponibilité des budgets.

Activités	*Description*	*Coûts*
1	Étude et analyse des besoins et des coûts associés à l'aménagement d'un lien cyclable utilitaire entre le secteur commercial et le noyau villageois de Saint-Élie	10 000 $
2	Guide sur l'affichage et l'aménagement des terrains riverains (dans l'objectif d'améliorer l'esthétisme visuel du secteur à l'étude et mettre en place des balises visant une certaine uniformisation)	20 000 $
3	Étude de circulation à l'intersection du boulevard Circé et du chemin de Saint-Élie pour l'implantation de nouveaux feux de circulation	10 000 $

6.4. Sommaire de la mise en œuvre du PPU

Le tableau suivant présente les différentes interventions prévues au présent PPU, sous forme d'un sommaire.

Activités	*Catégories*	*Description*	*Coûts*
1	Modification de la réglementation	Honoraires professionnels	15 000 $
2	Programme d'aménagement	Verdissement du chemin de Saint-Élie et aménagement de nouveaux trottoirs	526 300 $
		Aménagement des deux portes d'entrée au secteur commercial	247 000 $
		Réaménagement de l'intersection du chemin de Saint-Élie et du chemin Dion, et aménagement de nouveaux trottoirs	282 600 $
		Réaménagement de l'intersection du chemin de Saint-Élie et de la rue Croteau, et aménagement de nouveaux trottoirs	125 300 $
		Réaménagement de l'intersection du chemin de Saint-Élie et du boulevard Circé, et aménagement de nouveaux trottoirs	157 500 $
		Option d'installation de nouveaux feux de circulation (Circé/Saint-Élie)	(*)
		Réaménagement de l'intersection du chemin de Saint-Élie et de la rue Nordet, et aménagement de nouveaux trottoirs	123 200 $
		Réaménagement de l'intersection du chemin de Saint-Élie et du chemin Hamel, et aménagement de nouveaux trottoirs	190 200 $
		Option d'aménagement d'une piste cyclable utilitaire sur les accotements	(*)
3	Études connexes	Étude et analyse des besoins et des coûts associés à l'aménagement d'un lien cyclable utilitaire entre le secteur commercial et le noyau villageois de Saint-Élie	10 000 $
		Guide sur l'affichage et l'aménagement des terrains riverains	20 000 $
		Étude de circulation à l'intersection du boulevard Circé et du chemin de Saint-Élie pour l'implantation de nouveaux feux de circulation	10 000 $
		Total	***1 707 100 $***
		Imprévus (20 %)	341 420 $
		Grand total	***2 048 520 $***

(*) Les coûts associés à cette option seront déterminés par une étude connexe, le tout si requis en vertu de cette étude.

6.5. Phasage de la mise en œuvre du PPU

La mise en œuvre du PPU se fera par phases sur une période de 15 à 20 ans. La période de mise en œuvre devra tenir compte de la capacité de payer de la Ville, des disponibilités budgétaires, de l'état des infrastructures et des subventions gouvernementales.

		Phase 1	**Phase 2**	**Phase 3**	**Phase 4**
Activités	*Description*	*Coûts*	*Coûts*	*Coûts*	*Coûts*
1.0	Mise en oeuvre de la réglementation	15 000 $			
2.1	Verdissement du chemin de Saint-Élie et aménagement de nouveaux trottoirs		175 400 $	175 400 $	175 500 $
2.2	Aménagement des portes d'entrée au secteur commercial - phase 1 (intersection chemin Dion)	164 700 $			
2.3	Aménagement des portes d'entrée au secteur commercial - phase 2 (intersection boulevard Circé)		82 300 $		
2.4	Réaménagement de l'intersection du chemin de Saint-Élie et du chemin Dion, et aménagement de nouveaux trottoirs		282 600 $		
2.5	Réaménagement de l'intersection du chemin de Saint-Élie et de la rue Croteau, et aménagement de nouveaux trottoirs			125 300 $	
2.6	Réaménagement de l'intersection du chemin de Saint-Élie et du boulevard Circé, et aménagement de nouveaux trottoirs	157 500 $			
2.7	Option d'installation de nouveaux feux de circulation	(*)			
2.8	Réaménagement de l'intersection du chemin de Saint-Élie et de la rue du Nordet, et aménagement de nouveaux trottoirs			123 200 $	
2.9	Réaménagement de l'intersection du chemin de Saint-Élie et du chemin Hamel, et aménagement de nouveaux trottoirs				190 200 $
2.10	Option d'aménagement d'une piste cyclable utilitaire sur les accotements	(*)			
3.1	Étude et analyse des besoins et des coûts associés à l'aménagement d'un lien cyclable entre le secteur commercial et le noyau villageois de Saint-Élie	10 000 $			
3.2	Guide sur l'affichage et l'aménagement des terrains riverains (dans l'objectif d'améliorer l'esthétisme visuel du secteur à l'étude et mettre en place des balises visant une certaine uniformisation)	20 000 $			
3.3	Étude de circulation à l'intersection du boulevard Circé et du chemin de Saint-Élie pour l'implantation de nouveaux feux de circulation	10 000 $			
	Total	***377 200 $***	***540 300 $***	***423 900 $***	***365 700 $***
	Imprévus (20 %)	75 440 $	108 100 $	84 800 $	73 100 $
	Grand total	***452 640 $***	***648 400 $***	***508 700 $***	***438 800 $***

(*) Les coûts associés à cette option seront déterminés par une étude connexe, le tout si requis en vertu de l'étude.

7 CONCLUSION

Le Programme particulier d'urbanisme du chemin de Saint-Élie offre un programme d'actions et d'aménagements urbains contribuant fortement à la mise en valeur du secteur délimité entre le chemin Dion et le chemin Hamel.

Les différentes analyses, les diagnostics et les interventions des citoyens ont permis de définir des objectifs et moyens d'intervention par phase qui serviront à bonifier et à démarquer le secteur. Les interventions qui s'échelonneront sur les années à venir renforceront l'identité propre de Saint-Élie et en feront un nouveau milieu de vie en accord avec les aspirations de ses citoyens. Certains des éléments proposés pourront être bonifiés lors d'une étape ultérieure de conception, soit à la réalisation plus définitive des plans préliminaires.

Un document tel que le Programme particulier d'urbanisme se veut la bougie d'allumage d'une revitalisation efficace et concrète du secteur. La participation entière et dynamique des différents intervenants sera nécessaire afin de faire du secteur d'étude un lieu à la fois esthétique, propice à la vie de quartier et où l'activité commerciale est florissante.



8

LE COMITÉ AVISEUR

Christelle Lefèvre, Synergie St-Élie
Julien Lachance, conseiller municipal, Ville de Sherbrooke
Jacques Quirion, commerçant
Diane Asselin, directrice de l'Arrondissement de Rock Forest–Saint-Élie–Deauville, Ville de Sherbrooke
Éric Laroche, commerçant
René Girard, chef de la Division de l'urbanisme, des permis et de l'inspection, Ville de Sherbrooke
Nathalie Langlois, citoyenne
Philippe Cadieux, Commerce Sherbrooke
Janine Maynard, citoyenne
Suzanne Bergeron, Urbaniste-designer coordonnatrice, Division de l'urbanisme, des permis et de l'inspection, Ville de Sherbrooke
Esther Béland, commerçante



ANNEXE 1

REMUE-MÉNINGES SUR L'AVENIR DU SECTEUR

11 OCTOBRE 2012

Compte rendu de la consultation

Date :	Le 26 octobre 2012	Date de la réunion :	Le 11 octobre 2012
Nom du projet :	SHEV-00052377		
Objet :	Consultation publique portant sur l'aménagement physique du chemin de Saint-Élie		
Emplacement :	Centre communautaire Richard-Gingras	Préparé par :	Donald Bonsant

1. INTRODUCTION

Dans le cadre de l'élaboration de son nouveau programme particulier d'urbanisme, la Ville de Sherbrooke et l'équipe du Développement du chemin de Saint-Élie désiraient consulter divers intervenants de la population afin d'avoir leur vision sur l'avenir de leur secteur de la ville en ce qui a trait à l'organisation et à l'aménagement de celui-ci. Cette consultation publique a été tenue en plus des démarches légales obligatoires de la *Loi sur l'Aménagement et l'Urbanisme*. Elle s'est déroulée au Centre communautaire Richard-Gingras le 11 octobre 2012, c'est-à-dire en amont du processus de rédaction du *Programme Particulier d'Urbanisme*. La population avait alors l'occasion de contribuer à la vision de leur secteur, et donc à leur avenir.

2. DÉROULEMENT DE LA CONSULTATION

La consultation a débuté par un mot d'ouverture du conseiller municipal, Monsieur Julien Lachance. Par la suite, M. Donald Bonsant, urbaniste associé chez **exp**, a effectué une mise en situation ainsi qu'une description du secteur. Les personnes présentes à l'assemblée ont par la suite été divisées en trois équipes de discussion. Quatre questions ont été posées à chacune des tables, soit :

1- Quel est votre niveau de fierté par rapport au secteur d'étude (chemin de Saint-Élie, entre le chemin Dion et le chemin Hamel) et pourquoi?

2- Selon la vocation convoitée, quelle devrait être la fonction du secteur d'étude selon vous?

3- Quelles devraient être les priorités ou actions à réaliser dans le secteur d'étude en matière de : Développement durable; Milieu bâti; Fonction résidentielle; Fonction commerciale et de services; Services municipaux et utilités publiques; Autres fonctions (ex : fonction industrielle); Infrastructures (égout, aqueduc, hydro, etc.); Transport, stationnement, liens pédestres et cyclables; Affichage, signalisation et signalétique d'entrée du secteur, et Aménagement des espaces libres, végétations, parcs et espaces verts.

4- Si vous aviez une seule décision ou une seule action à prendre (immédiatement) pour le secteur d'étude, quelle serait-elle?

Les trois équipes ont eu des discussions sur les quatre questions durant une période de 1 h. Par la suite, une assemblée plénière a eu lieu afin que l'ensemble des intervenants puissent partager leurs points de vue concernant la vision du secteur à l'étude. En conclusion, Monsieur le conseiller a formulé le mot de la fin.

3. LISTE DES PARTICIPANTS

Voici la liste des vingt-trois (23) participants ainsi que l'équipe qui était associée à leur groupe :

ÉQUIPE 1	ÉQUIPE 2	ÉQUIPE 3
M. Robert Phaneuf M^{me} Jeanine Maynard M^{me} Nathalie Langlois M^{me} Christelle Lefèvre M. Éric Laroche M. Clément Roy M. Pierre Labrecque M^{me} Sylvie Perreault M. Jacques Quirion Mme Esther Béland M. Philippe Boulet Animatrice : M^{me} Suzanne Bergeron	M. François Forand M. Jean-Paul Laventure M. Martin Bilodeau M. Joël Beaulieu M^{me} Paula Otis M. Jean-Pierre Fréchette Animateur : M. Philippe Cadieux	M. Philippe Dumas M. Jean Sirois M. Alexandre Blanchette M^{me} Jocelyne Massé M. Harold Côté M. Adrien Gagnon Animateur : M. Jérémy Dépault

150, rue de Vimy, Sherbrooke, QC J1J 3M7, CANADA
T: +1.819.562.3871 • www.exp.com

4. RETRANSCRIPTION DES ÉLÉMENTS PAR ÉQUIPE

Voici la liste des éléments qui ont été rédigés par l'ensemble des intervenants en lien avec les quatre questions :

Question 1 :	**Quel est votre niveau de fierté par rapport au secteur d'étude (chemin de Saint-Élie, entre le chemin Dion et le chemin Hamel) et pourquoi?**	
Équipe 1	<u>Fierté</u> • Sens d'appartenance très fort; • Les gens sont impliqués; • Le nom de Saint-Élie est important.	<u>Moins fier</u> • Esthétique de la rue à améliorer (présence de plusieurs poteaux et pancartes); • Les commerces ne sont pas assez visibles; • Inexistence de lien entre le village et la porte d'entrée; • Manque de végétation et d'aménagements paysagers; • Beaucoup de disparités entre les commerces et les résidences.
Équipe 2	<u>Fierté</u> • Le niveau de fierté est moyen, car il y a beaucoup place à amélioration.	<u>Moins fier</u> • L'esthétisme de la rue à améliorer; • Conflit entre les usagers de la route, principalement entre les véhicules et les vélos; • Manque de végétation.
Équipe 3	<u>Fierté</u> • Commodité (biens et services); • Proximité avec les axes routiers (autoroutes); • Ambiance campagnarde à proximité; • Pleins d'arbres, secteur paisible comparativement à la route 220; • Bonne vie communautaire; • Vitalité et volonté d'amélioration.	<u>Moins fier</u> • Ce secteur n'est pas visuellement attrayant; • Les fils électriques, les câbles et les poteaux sont trop visibles; • Problèmes de circulation, car confuse et stressante; • Difficile d'accéder au centre-ville sur les heures de pointe; • Configuration pour l'accès à l'autoroute non appropriée; • Le secteur manque de sécurité.
Bilan de la consultation	**Quel est votre niveau de fierté par rapport au secteur d'étude (chemin de Saint-Élie, entre le chemin Dion et le chemin Hamel) et pourquoi?** Les participants semblent indiquer que le niveau de fierté est relativement bas, principalement à cause de la pollution visuelle engendrée, entre autres, par la multitude de fils électriques, la disparité entre les divers bâtiments et le manque de végétation. De plus, il apparaît que la circulation cause un problème dans la convivialité et la sécurité entre les usagers de la route. Tout de même, les gens semblent apprécier l'ambiance générale de ce secteur de la ville.	

*Les Services **exp** inc.*

Consultation publique portant sur l'élaboration du PPU du chemin de Saint-Élie
SHEV-00052377
26 octobre 2012

Question 2 :	**Selon la vocation convoitée, quelle devrait être la fonction du secteur d'étude selon vous?**
Équipe 1	• Cette portion de la rue devrait être exclusivement vouée à la fonction commerciale de proximité et de services à la population; • Aucune industrie.
Équipe 2	• Meilleur qualité de vie; • Favoriser une vocation commerciale du secteur d'étude; • Création d'un parc; • Aménagement de pistes cyclables.
Équipe 3	• Ce secteur devrait être davantage voué à une vocation commerciale et être un pôle de service pour la population; • Favoriser un affichage commercial uniforme; • Amélioration de l'éclairage et de l'aménagement lumineux.
Bilan de la consultation	**Selon la vocation convoitée, quelle devrait être la fonction du secteur d'étude selon vous?** La vocation du secteur d'étude semble définitivement en être une vouée à la fonction commerciale, comprenant une bonne diversité commerciale et des services à la population. L'amélioration visuelle de cette artère est une autre préoccupation importante.

Question 3 : Quelles devraient être les priorités ou actions à réaliser dans le secteur d'étude en matière de : Développement durable; Milieu bâti; Fonction résidentielle; Fonction commerciale et de services; Services municipaux et utilités publiques; Autres fonctions (ex : fonction industrielle); Infrastructures (égout, aqueduc, hydro, etc.); Transport, stationnement, liens pédestres et cyclables; Affichage, signalisation et signalétique d'entrée du secteur, et Aménagement des espaces libres, végétations, parcs et espaces verts?	
Équipe 1	• Permettre seulement la fonction commerciale; • Amélioration des infrastructures, principalement celles reliées aux égouts; • Installation de luminaires décoratifs; • Amélioration de l'esthétisme des commerces (plus d'homogénéité); • Aménagement d'abribus; • Régler les problèmes de congestion; • Installation de feux de circulation près de la station-service « Shell »; • Enlever les trottoirs existants et les remplacer par une piste cyclable jumelée avec un espace piéton; • Créer des stationnements municipaux, sans utilisation de gravier; • Réalisation de pistes cyclables entre le village et le chemin Dion; • Installation d'une enseigne « accueillante » à l'entrée du secteur annonçant l'arrondissement St-Élie; • Avoir des arbres alignés sur la rue; • Avoir un programme incitatif à la plantation d'arbres sur les propriétés privées; • Avoir plus de verdure.
Équipe 2	• Élargir les trottoirs; • Aménagement facilitant l'utilisation du vélo; • Améliorer les types de matériaux utilisés pour les façades; • Avoir une uniformité dans les bâtiments, tout en ayant un caractère distinctif; • Avoir une meilleure diversité dans les commerces; • Aménagement d'un débarcadère; • Cacher les poubelles de la rue; • Il y a beaucoup de fils, câbles et filages en bordure de la rue; • Régler les problèmes routiers près de la rue Hamel; • Promouvoir le réseau cyclable; • Aménagement de pistes cyclables et piétonnes plus larges; • Aménagement d'un carrefour giratoire; • Avoir des normes d'affichage; • Amélioration de l'éclairage; • Plantation de plus d'arbres; • Aménagement d'un parc.

Équipe 3	• Améliorer l'esthétisme des bâtiments, principalement des façades; • Raffiner l'éclairage; • Diminuer le nombre de fils et de poteaux électriques; • Améliorer la sécurité entre les divers modes de déplacement; • Améliorer le visuel en ayant plus de verdure et de fleurs.
Bilan de la consultation	**Quelles devraient être les priorités ou actions à réaliser dans le secteur d'étude :** • Améliorer la circulation routière tout en aménageant des voies cyclables et piétonnes sécuritaires adéquates; • Améliorer l'esthétisme des bâtiments, de l'affichage et du mobilier urbain; • Diminuer la pollution visuelle de la rue, particulièrement en ce qui concerne les fils et poteaux électriques; • Augmenter la végétation (arbres, fleurs, verdure, etc.) en bordure de la rue et sur les propriétés privées.

Question 4 : Si vous aviez une seule décision ou une seule action à prendre (immédiatement) pour le secteur d'étude, quelle serait-elle?	
Équipe 1	• Éliminer la congestion; • Améliorer l'esthétisme; • Avoir une piste cyclable et piétonnière plus sécuritaire; • Aménagement d'un stationnement municipal relié au parc urbain.
Équipe 2	• Améliorer la sécurité; • Assurer la sécurité et la fluidité routière (carrefour giratoire); • Exproprier les résidences pour faire place au commerce; • Uniformiser l'apparence visuelle de la rue; • Uniformiser les limites de vitesse.
Équipe 3	• Amélioration des infrastructures au niveau routier; • Enfouir les fils électriques; • Amélioration de l'éclairage; • Amélioration de la sécurité des piétons et de la population locale; • Avoir de la cohérence dans les diverses interventions.
Bilan de la consultation	**Si vous aviez une seule décision ou une seule action à prendre (immédiatement) pour le secteur d'étude, quelle serait-elle?**
	Les propositions énoncées se rejoignent toutes pour l'ensemble des tables. Les actions proposées visent très majoritairement des améliorations au niveau de la circulation, particulièrement la fluidité et la sécurité. D'autres propositions visent l'amélioration de l'esthétisme du tronçon de rue, spécialement sur l'emprise publique.

Soumis par :

Les Services **exp** inc.

Donald Bonsant, Urbaniste
Directeur Aménagement, urbanisme et développement durable



ANNEXE 2

CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET DE PPU

18 SEPTEMBRE 2014

Assemblée publique de consultation

tenue le 18 septembre 2014, à 19 h,

au centre Richard-Gingras (salle B Gérald-Gosselin)

situé au

4503, chemin Saint-Roch Nord, à Sherbrooke

PROCÈS-VERBAL

SONT PRÉSENTS :

Président de l'assemblée Membre du conseil municipal	**Julien Lachance** **Annie Godbout**

ONT ÉGALEMENT PARTICIPÉ À L'ASSEMBLÉE :

Secrétaire de l'assemblée	**Diane Asselin**
Directrice du Service de la planification et du développement urbain de la Ville de Sherbrooke	**Danielle Gilbert**
Urbaniste-designer coordonnatrice de la Section du design urbain et du patrimoine à la Division de l'urbanisme, des permis et de l'inspection de la Ville de Sherbrooke	**Suzanne Bergeron**
Chef de la Division des infrastructures, du transport et de la construction de la Ville de Sherbrooke	**Jocelyn Grenier**
Urbaniste et directeur principal en aménagement, urbanisme et développement durable pour la firme Les Services exp inc.	**Donald Bonsant**
Animateur de l'assemblée	**Paul Thibault**

---

1. **Ouverture de l'assemblée**

   À 19 h, le président de l'assemblée, Julien Lachance, déclare l'assemblée ouverte.

---

2. **Projet de règlement n° 966 adoptant le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du chemin de Saint-Élie et modifiant le règlement n° 222 adoptant le Plan d'urbanisme de l'ancienne Municipalité de Saint-Élie-d'Orford**

   Le président de l'assemblée, Julien Lachance, présente le projet de règlement n° 966, tel qu'adopté par le conseil municipal le 18 août 2014, ayant pour objet:

   - d'adopter le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du chemin de Saint-Élie afin de:
     - préciser et identifier des moyens d'intervention pour une planification de mise en valeur du secteur de Saint-Élie, situé entre les chemins Dions et Hamel;
     - aller de l'avant avec un plan d'action pour la consolidation et la revitalisation de ce secteur;
     - assurer la création d'un milieu de vie agréable et sécuritaire de ce secteur;
     - permettre l'amélioration de l'environnement urbain de ce secteur;
     - soutenir le développement et la consolidation du potentiel commercial de ce secteur.
   - de modifier le règlement n° 222 adoptant le Plan d'urbanisme de l'ancienne Municipalité de Saint-Élie-d'Orford afin d'assujettir le secteur de Saint-Élie, situé sur le chemin de Saint-Élie, entre les chemins Dion et Hamel, à un programme particulier d'urbanisme.

   Il cède la parole à Mme Suzanne Bergeron, urbaniste-designer coordonnatrice de la Section du design urbain et du patrimoine à la Division de l'urbanisme, des permis et de l'inspection et à M. Donald Bonsant, urbaniste et directeur principal en aménagement, urbanisme et développement durable pour la firme Les Services exp inc., lesquels expliquent le projet de règlement n° 966.

   Interventions des personnes présentes:

   1. M. Michel Dupras, consultant M.D., représentant de Développement Caldi (Alain Dicaire)

      M. Michel Dupras mentionne que le concept développé avec l'accompagnement de la Ville de Sherbrooke, pour le projet à implanter à l'intersection du boulevard Circé et du chemin de Saint-Élie, comprend quelques bâtiments commerciaux en façade du chemin de Saint-Élie et quelques bâtiments résidentiels en arrière. Il précise qu'avec l'arrivée de l'école, la qualité architecturale du projet a été considérablement rehaussée et s'apparente davantage avec celle de l'école. Entre autres, le projet comportera moins d'immeubles mais sera de trois étages pour une plus haute densité, aura un toit plat,...

      Il demande si le trottoir du côté sud sera maintenu et sur quelle distance.

      M. Jocelyn Grenier mentionne que le lien piétonnier principal est prévu du côté nord. Quant au trottoir du côté sud, il devrait être maintenu; peut-être sera-t-il reconfiguré, mais à court terme il ne serait pas prolongé sur une très grande longueur.

      Mme Danielle Gilbert rappelle que le plan particulier d'urbanisme (PPU) représente une ligne directrice, soit une orientation, et que l'on s'assurera que le PPU ne soit pas incompatible avec les modifications au zonage.

2. M. Denis Bouchard

M. Denis Bouchard mentionne qu'avec l'arrivée de l'école, il y aura augmentation de l'achalandage à l'intersection de la rue Croteau et de la Route 220. Conséquemment cela accroîtra le danger pour les piétons qui arrivent sur la rue Croteau étant donné l'absence de trottoirs.

M. Bouchard veut savoir s'il est prévu que la rue du Cardinal débouche sur la Route 220.

M. Bouchard s'enquiert de ce que l'on veut dire par lieu de rassemblement à proximité de l'école.

M. Jocelyn Grenier mentionne que, depuis quelques années, le conseil municipal est enclin à privilégier les corridors scolaires. L'arrivée de l'école va modifier la circulation autour de l'école et la Ville est déjà en discussion avec le MTQ pour le sensibiliser à cette nouvelle réalité.

Mme Suzanne Bergeron mentionne que le réseau véhiculaire ne sera pas prolongé. Seul un lien piétonnier est prévu et peut-être un lien cyclable. Il y aura prolongement des trottoirs pour l'installation d'un corridor scolaire en arrière de l'école.

Mme Bergeron précise que la Ville a des échanges avec la Commission scolaire de la Région-de-Sherbrooke (CSRS) afin de prévoir un mécanisme de partage de ses locaux intérieurs et de ses terrains extérieurs dans l'objectif de permettre une plus large utilisation par la communauté.

Mme Danielle Gilbert ajoute que le lieu de rassemblement ne veut pas dire un nouveau centre communautaire. La Ville est à évaluer avec la CSRS les possibilités d'accroître l'utilisation de l'espace communautaire.

3. M. Michel Laroche (Groupe Laroche)

M. Michel Laroche mentionne qu'une étude de circulation fait état que 15 000 autos par jour circulent en face de son centre commercial de proximité implanté depuis quelques années sur le chemin de Saint-Élie. Il demande à ce que l'ajout d'un feu de circulation synchronisé soit prévu au PPU et que la voie d'accès soit doublée vis-à-vis son centre commercial. L'amélioration de la porte d'entrée sur le chemin de Saint-Élie à Sherbrooke serait une plus-value pour les commerçants du chemin de Saint-Élie.

Mme Danielle Gilbert rappelle que le chemin de Saint-Élie est régi par le MTQ et que cela amène la Ville à tenir de nombreuses discussions déjà en cours avec ce dernier.

4. M. Dany Lenquette

M. Dany Lenquette mentionne que le réseau cyclable ne se rend qu'au chemin Laliberté et, qu'au-delà, le secteur habité par plusieurs jeunes familles semble avoir été oublié. Il demande pourquoi ne pas prolonger le réseau jusqu'au secteur de la rue Brunelle fréquenté par plusieurs jeunes familles qui marchent et circulent à vélo.

M. Julien Lachance souligne qu'à cette hauteur du chemin de Saint-Élie, la vitesse est de 90 km/heure et que, pour le moment, cela pose une difficulté additionnelle pour rendre cette partie sécuritaire.

5. M. Jean-Charles Hénault (chemin Saint-Roch Nord)

M. Jean-Charles Hénault demande s'il est possible d'installer des dos d'âne sur la Route 220, plus spécifiquement à la hauteur de la nouvelle école, afin d'y réduire la vitesse.

M. Jocelyn Grenier rappelle que la Route 220 est de juridiction provinciale et que le MTQ n'installe aucun dos d'âne sur une route numérotée. Seuls des rétrécissements pourraient être recevables par le MTQ.

6. M. Éric Bouchard (IGA)

M. Éric Bouchard mentionne que l'arrivée de la nouvelle école amènera une augmentation de la circulation, ne serait-ce que les autobus scolaires. Il demande si les aménagements prévus au PPU sont suffisants pour éviter la congestion du matin sur le chemin de Saint-Élie.

M. Bouchard invite à être prudent sur le choix de la végétation de façon à ne pas obstruer l'affichage des commerces.

M. Jocelyn Grenier mentionne qu'à la lumière de l'étude de circulation réalisée à l'intersection du boulevard Circé et de la Route 220, l'achalandage sera peu accru par l'arrivée des autobus scolaires et des parents qui déposeront leurs enfants à l'école et ne devrait pas créer de problématique additionnelle. De plus, les aménagements de ce secteur favoriseront davantage les déplacements pour les piétons et les cyclistes.

M. Donald Bonsant précise que la hauteur des végétaux sera suffisamment basse pour ne pas nuire à la visibilité des commerces. En général, la végétation tient compte de l'inventaire de l'existant dont, entre autres, l'affichage des commerces.

7. M. Bernard Godin

M. Bernard Godin demande des précisions sur le pavage au coin de la Route 220 et du chemin Hamel. Il souhaite qu'une attention soit apportée aux aménagements paysagers en lien avec les entrées des commerces.

M. Jocelyn Grenier mentionne que la Ville a demandé au MTQ que le pavage couvre le plus largement possible le chemin de Saint-Élie afin d'avoir un accotement adéquat pour permettre l'aménagement d'une piste cyclable.

M. Donald Bonsant mentionne qu'il peut arriver que des travaux de réfection des entrées soient nécessaires, mais en général les aménagements tiennent compte de ce qui existe.

Mme Danielle Gilbert ajoute que, dans le respect du PPU et des règlements de la Ville, il arrive que certaines entrées de commerces doivent être réaménagées, mais cela est toujours fait en collaboration avec les commerçants.

8. M. Jean Chapdelaine

M. Jean Chapdelaine demande s'il y aura un feu de circulation à l'intersection de la Route 220 et du boulevard Circé.

M. Jocelyn Grenier mentionne que le débit minimal d'écoliers est un facteur qui sera considéré par le MTQ.

9. Mme Christelle Lefebvre

Mme Christelle Lefebvre demande à ce que le village de Saint-Élie ne soit pas oublié et s'enquiert de ce qui y est prévu être réalisé dans le présent projet de PPU.

Mme Lefebvre veut connaître la vocation du bâtiment prévu le long de la rue Croteau.

Mme Lefebvre demande à quel moment le MTQ est consulté dans le présent processus et dans quel ordre ces consultations se font.

Mme Lefebvre demande si le PPU tient compte d'un certain arrimage avec l'arrivée du prolongement des boulevards de Portland et René-Lévesque, si la Ville a tenu compte de la gestion des eaux et s'il y aura un cahier de charges pour l'affichage.

M. Julien Lachance rappelle qu'un des éléments importants dans le PPU, c'est que le secteur d'étude et d'intervention soit circonscrit de façon à ne pas diluer les actions.

Mme Suzanne Bergeron mentionne que le bâtiment qui longe la rue Croteau est une propriété privée. La représentation sur le plan n'est qu'une image d'un aménagement qui pourrait être réalisé et non de ce qui doit nécessairement être réalisé.

Mme Christelle Lefebvre (suite)

Quant à la consultation auprès du MTQ, Mme Suzanne Bergeron mentionne que le PPU a déjà été présenté au MTQ.

Mme Danielle Gilbert rappelle que le PPU est une orientation. Il représente l'idée, les lignes directrices de là où la Ville veut aller; il n'est pas une représentation réelle et factuelle de ce qui sera fait.

Concernant le boulevard René-Lévesque, M. Jocelyn Grenier mentionne que la Ville travaille de concert avec le MTQ. Quant à la gestion des eaux, il précise que chaque projet est analysé pour tenir compte de l'écoulement des eaux.

Mme Suzanne Bergeron mentionne qu'un mandat a été donné à un consultant externe afin de produire un document sur l'affichage qui visera à aider les commerçants et les citoyens lorsqu'ils doivent afficher.

10. Mme Caroline Lauzon

Mme Caroline Lauzon demande des précisions sur les trottoirs qui seront aménagés sur les rues Croteau et Boisvert.

M. Jocelyn Grenier mentionne qu'il y aura assurément un seul trottoir parce que ce sont des rues locales. Le trottoir sera construit sur l'emprise de la Ville, mais il n'est pas encore défini de quel côté il sera construit.

11. M. Bernard Godin

M. Bernard Godin demande s'il est prévu une ouverture éventuelle de la rue du Cardinal sur la Route 220.

Mme Suzanne Bergeron mentionne que non et qu'il est impossible de le faire compte tenu des constructions actuelles.

12. M. Théodore Lambert

M. Théodore Lambert s'inquiète de l'affluence des élèves sur la rue du Cardinal et sur la rue Boisvert. Il ajoute que l'ouverture de la rue du Cardinal sur la Route 220 saurait satisfaire un très grand nombre de résidents du secteur.

Mme Danielle Gilbert mentionne que seule l'entrée du personnel est prévue sur la rue du Cardinal. Elle souligne que le débarcadère des autobus et l'emplacement où les parents déposeront leurs jeunes seront situés sur le chemin de Saint-Élie et non sur la rue du Cardinal. Quant à l'ouverture de la rue du Cardinal sur la Route 220, la consultation publique a eu lieu au cours de l'été 2014. Pour le moment, cette éventualité n'est pas prévue.

13. M. André Doyon (rue Boisvert)

M. André Doyon croit qu'il devrait y avoir deux trottoirs sur le chemin Dion et que la vitesse devrait être limitée sur la rue Boisvert.

Aucune autre des personnes présentes dans la salle ne demande à être entendue au sujet de ces documents.

---

3. **Levée de l'assemblée**

L'assemblée est levée.

- ADOPTÉ –

Sherbrooke, province de Québec, le 18 septembre 2014.

Le président,

Julien Lachance

La secrétaire

Diane Asselin

(Ajoutée par l'art. 27 de 1000-3-1)

Ville de Sherbrooke

Arrondissement de Lennoxville
Secteur du centre de services du noyau urbain

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME



Décembre 2007
Révisé le 22 avril 2008

TEKNIKA HBA

VILLE DE SHERBROOKE

Programme particulier d'urbanisme
Arrondissement de Lennoxville
Secteur du centre de services du noyau urbain de Lennoxville

Préparé par :

Direction Urbanisme et aménagement du territoire
Teknika HBA inc.

150, rue de Vimy
Sherbrooke (Québec) J1J 3M7
Tél. : 819 562-3871
Téléc. : 819 563-3850
www.teknika-hba.com

Sherbrooke
Le 18 décembre 2007

Révisé le 22 avril 2008, suite à la consultation publique du 8 avril 2008

Dossier : SHE3-599

X:\Projets\SHE3\599\SECRETARIAT\RAP-S69156(22 avril 2008.).doc

TABLE DES MATIÈRES

Page

AVANT-PROPOS 1
Le contexte de l'intervention 1
Les objectifs de l'étude 1
L'approche méthodologique 2

1. INTRODUCTION 3
1.1 Le territoire du PPU 3
1.2 Le contexte régional et municipal 4
1.3 La structure locale et l'organisation spatiale 5

2. LE DIAGNOSTIC 7
2.1 La fonction commerciale 7
2.2 La fonction résidentielle 7
2.3 Le milieu bâti 7
2.4 L'affichage 12
2.5 Le transport, la circulation et le stationnement 12
2.5.1 La circulation 12
2.5.2 Les cyclistes 13
2.5.3 Les piétons 13
2.5.4 Le stationnement 16
2.6 L'aménagement des espaces libres et les aménagements paysagers 16
2.7 Les infrastructures 18

3. LES ENJEUX ET LES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT 20
3.1 Les enjeux et objectifs d'aménagement 20

4. LE CONCEPT ET LES INTERVENTIONS D'AMÉNAGEMENT 22
4.1 Aménagements physiques particuliers 22
4.1.1 L'enfouissement des fils aériens 25
4.1.2 L'intersection Queen/College 25
4.1.3 L'aménagement de portes d'entrée 26
4.1.4 L'installation de traverses piétonnières 26
4.1.5 Le développement de liens cyclables 26

4.1.6 L'aménagement de l'interface public/privé 27
4.1.7 La réappropriation des emprises ferroviaires 28
4.1.8 La synchronisation des feux avec la traverse ferrovière 28
4.1.9 La consolidation du circuit culturel et patrimonial 28
4.1.10 Les aménagements ponctuels 29
4.2 Affectation du sol et densité d'occupation 30
4.2.1 Aire d'habitation 30
4.2.2 Aire publique 30
4.2.3 Aire institutionnelle 31
4.2.4 Aire commerciale 31
4.2.5 Zone de requalification (industriel léger / commercial / habitation /) 32
5. LE PLAN D'ACTION – PROGRAMMES DE MISE EN ŒUVRE 34
5.1 Modification de la réglementation d'urbanisme 34
5.1.1 Au règlement d'urbanisme 35
5.1.2 Au règlement de zonage 35
5.1.3 Au règlement sur les PIIA 36
5.1.4 Au règlement sur les usages conditionnels 36
5.2 Programme d'aménagement 36
5.3 Programme de subvention 36
5.4 Programme d'acquisition 37
5.5 Programme d'immobilisation – Réquisition et coût de construction 37
6. CONCLUSION 39
7. LE COMITÉ AVISEUR 40

LISTE DES ANNEXES

Annexe A Bilan de la consultation

Annexe B Plan de cadastre du secteur du PPU

Annexe C Mobilier urbain

AVANT-PROPOS

Le contexte de l'intervention

La Ville de Sherbrooke a confié à Teknika HBA et à sa direction Urbanisme et aménagement du territoire, le mandat de réaliser un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le noyau urbain de Lennoxville.

La réalisation du PPU reflète une préoccupation particulière des élus et des représentants du milieu concernant l'avenir de ce secteur, les problèmes qui l'affectent et ses possibilités de mise en valeur. Par la réalisation de ce document, la Ville de Sherbrooke souhaite exprimer son désir profond d'aller de l'avant dans un plan d'action pour la consolidation future du secteur à l'étude, et ce, sur une période de 15 à 20 années. En effet, la mise en œuvre de cette planification pourra être réalisée en plusieurs étapes réparties durant cette période. Des consultations auprès de la population pourront être réalisées sur divers projets inclus au présent document.

Comme le prévoit la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, ce projet fut soumis à diverses consultations publiques et révisé en fonction des commentaires reçus.

Les objectifs de l'étude

Le dynamisme des autorités municipales de Sherbrooke en matière de développement et de mise en valeur de son territoire se reflète par un grand nombre d'actions et de gestes entrepris au cours des dernières années. Le secteur de Lennoxville n'est pas laissé pour compte. Le dossier du prolongement de l'autoroute 410 (voie de contournement de Lennoxville et voie de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke) et l'étude de revitalisation réalisée par les consultants Amenatech inc. (axe de la route 108) sont des initiatives qui annoncent des changements positifs. Le document *2005/2015 – Vision de développement/Orientations d'aménagement/Plan d'action* identifie un ensemble de balises toutes significatives à l'intérieur desquelles la réalisation du PPU de Lennoxville devient une priorité à court terme.

Dans ce contexte, le PPU doit être un outil de concertation et d'action. Il doit souligner une vision de développement porteuse d'avenir en assurant la consolidation des actifs, notamment sur la rue Queen et sur le lien compris entre la rue Queen et l'Université Bishop's, le long de la rue College (route 108). Cette vision a comme but premier d'assurer aux citoyens actuels et futurs, un environnement unique et de qualité; un espace bien structuré, accueillant et animé.

La vision a aussi pour but la revitalisation du secteur et l'accroissement du dynamisme du milieu afin d'assurer une diversité commerciale pouvant augmenter la vitalité du secteur. C'est donc en ce sens que le PPU proposera une planification approfondie et précise du secteur faisant l'objet du mandat.

L'approche méthodologique

L'approche méthodologique adoptée pour la réalisation du mandat repose avant tout sur l'aboutissement et les grandes conclusions qu'apporteront les étapes de travail suivantes :

- réalisation d'un diagnostic – constat de la situation existante;
- identification des enjeux et des objectifs d'aménagement;
- élaboration du concept, définition des interventions et des modalités de mise en œuvre.

Le travail a été réalisé en étroite collaboration avec les gens du milieu, les autorités municipales et un comité aviseur. Par ailleurs, un ensemble de rencontres de travail a été nécessaire tout au long du mandat. De plus, le concept d'aménagement fut validé et revu lors d'une séance de remue-méninges, lors de concertations réunissant des représentants du milieu et lors de visites techniques avec le comité aviseur du périmètre d'intervention.

Pour la recherche et l'atteinte des résultats, le travail suivant a été nécessaire :

- recherche d'informations pertinentes;
- relevé de l'utilisation du sol;
- relevé photographique;
- analyse de la documentation existante et synthèse des résultats obtenus;
- visites du territoire à l'étude;
- coordination avec les acteurs intéressés au développement de l'arrondissement.

1. INTRODUCTION

Conformément à l'approche méthodologique privilégiée, la première étape de la réalisation du PPU consiste à élaborer un diagnostic. La problématique de mise en valeur du noyau urbain de Lennoxville est dégagée à partir des données factuelles recueillies, et ce, à l'égard de chaque thématique, fonction ou composante pertinente. Le diagnostic ou le constat de la situation existante porte donc sur les éléments suivants :



- le territoire du PPU;
- le contexte régional et municipal;
- la structure locale et l'organisation spatiale;
- la fonction commerciale;
- la fonction résidentielle;
- le milieu bâti;
- l'affichage et la signalisation;
- le transport, la circulation et le stationnement;
- l'aménagement des espaces libres et les aménagements paysagers.



Chacun des thèmes est traité directement et met en évidence les principaux constats ou éléments nécessaires à l'annonce d'un diagnostic clair. Ces constats sont accompagnés de notes explicatives qui permettent d'en saisir la portée. Toutes ces données sont regroupées sur des schémas ou planches synthèses et illustrées, lorsque nécessaire, à l'aide de photographies pertinentes aidant la bonne compréhension des énoncés. Par ailleurs, certains éléments d'inventaire sont parfois effleurés compte tenu du peu d'influence qu'ils exercent dans l'établissement du diagnostic.

1.1 Le territoire du PPU

Le territoire à l'étude se situe en bordure des rues Queen et College en formant un quadrilatère de forme irrégulière. Au nord, il prend appui sur la rue Academy tandis qu'il est limité au sud par la rue Downs et la limite de la propriété de l'usine AFT. Dans l'axe est-ouest de la rue College, le PPU est limité à l'est par le pont St-Francis, sur la route 108, au seuil de l'Université Bishop's, et à l'ouest, par la limite des propriétés commerciales/résidentielles bordant la rue

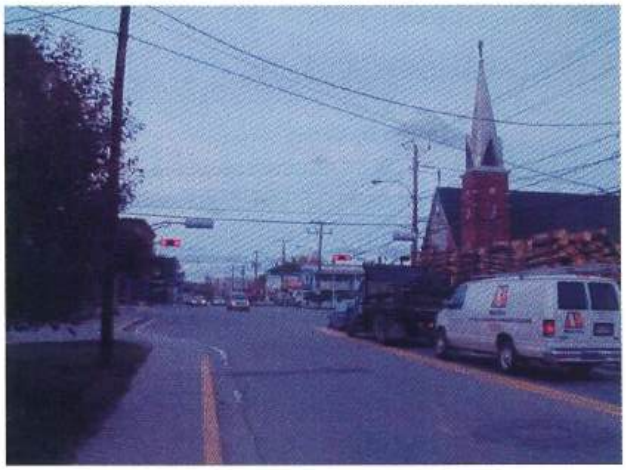
Queen. Pour les besoins de l'étude, nous avons considéré les limites des lots des propriétés incluses dans le présent PPU.

Le territoire couvre une superficie de 25,64 hectares (63,36 acres) densément occupée et les fonctions urbaines de ce territoire sont mixtes, intégrant des milieux résidentiels, commerciaux, de services et institutionnels ainsi qu'une faible composante industrielle. La planche de la page 6 précise l'aire d'étude et localise les éléments clefs du territoire.

1.2 Le contexte régional et municipal

On se rappelle qu'avant le regroupement municipal, l'arrondissement de Lennoxville était une ville autonome et somme toute particulière, possédant un cachet relié à son histoire propre et à la langue anglaise fortement utilisée. Historiquement, Lennoxville est considéré comme pôle régional institutionnel et de services. Le chemin de fer et la présence de l'Université Bishop's ont fortement influencé le développement de l'arrondissement et l'ambiance qui s'en dégage. Le nombre et l'importance des établissements commerciaux, de services et institutionnels assurent une autonomie fonctionnelle et un rayonnement qui débordent sur la grande région sherbrookoise.

Le territoire à l'étude constitue la porte d'entrée sud-est de la ville de Sherbrooke. Les limites territoriales du PPU regroupent un ensemble de fonctions qui forment le cœur même de l'arrondissement, soit le noyau urbain. Il faut se rappeler que les rues Queen et College (routes 143 et 108) apportent un achalandage soutenu et qu'elles ont contribué historiquement au développement du secteur, mais cet achalandage crée aujourd'hui son lot d'irritants et c'est d'ailleurs pour cette raison que le prolongement de l'autoroute 410 ou voie de contournement de Lennoxville est souhaité par plusieurs. Le ministère des Transports est le maître d'œuvre de ces futurs travaux et les études préliminaires, ainsi que les analyses nécessaires sont en cours d'approbation et d'autorisation. Ce projet majeur aura plusieurs incidences sur le développement et la mise en valeur du cœur de cet arrondissement.



Dans le plan d'urbanisme esquissé en 2006 (mais rejeté lors du référendum) et dans les différents documents d'accompagnement de la Ville de Sherbrooke, l'arrondissement de Lennoxville est clairement présenté à la fois comme un centre de service local, comme un noyau historique et comme un pôle historique structurant. De plus, dans ce même document, il est aussi reconnu comme un secteur prioritaire de développement. Même si ce plan d'urbanisme n'est pas en vigueur, le constat et la vision identifiés sont certainement d'actualité. Le caractère et l'ambiance même qui y règnent, associés notamment à l'usage de la langue anglaise, contribuent à une certaine unification que l'on retrouve sur l'ensemble de ce territoire, et qui le démarque même du reste de la ville (66 % de la population de cet arrondissement est anglophone). Cet arrondissement possède en soi une certaine notoriété.

1.3 La structure locale et l'organisation spatiale

Le secteur fortement urbanisé est organisé autour d'axes majeurs du réseau de circulation régionale. Tel qu'indiqué au préalable, il est traversé par les rues Queen (route 143) et College (route 108), et ce positionnement crée un important achalandage. La trame urbaine a également été structurée et limitée par la présence des rivières Saint-François et Massawippi, et par les voies ferrées qui constituaient des atouts pour le développement économique, mais également des limites ou barrières à l'expansion urbaine.

La structure urbaine se caractérise par la densité, l'ensemble des fonctions urbaines et l'utilisation du sol qui constituent le noyau urbain de l'arrondissement de Lennoxville. Ce noyau est fortement imprégné par des fonctions commerciales, institutionnelles et de services localisées principalement sur la rue Queen qui se démarque par une densité relativement forte et qui constitue un noyau traditionnel, soit celui d'un ancien centre-ville.

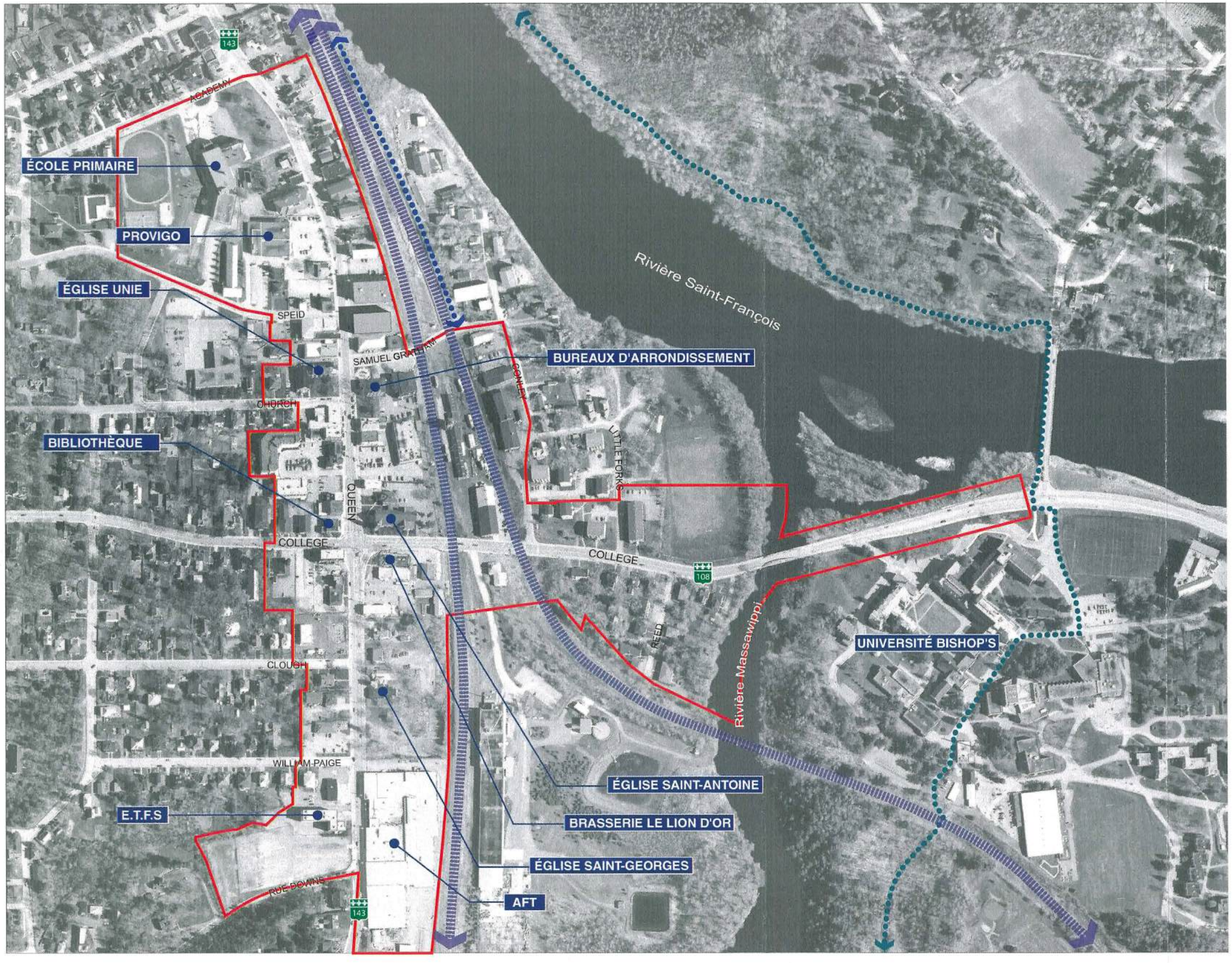
En résumé, l'organisation du territoire s'articule autour des grandes caractéristiques suivantes :

- secteur central multifonctionnel construit autour du carrefour des routes 143 (rue Queen) et 108;
- développement limité à l'est par la rivière Saint-François et les infrastructures ferroviaires;
- corridors visuels linéaires imprégnés davantage par l'architecture et le caractère patrimonial des lieux;
- présence d'emprises ferroviaires importantes;
- absence d'espaces libres;
- insertion de quelques projets architecturaux de qualité.

Ville de Sherbrooke

Programme particulier d'urbanisme
SECTEUR LENNOXVILLE

1 L'AIRE D'ÉTUDE



Légende

- Limite du P.P.U.
- Piste cyclable (Route verte / Axe de la Massawippi)
- Piste cyclable locale
- Voie ferrée

N

0 100 200m

Échelle graphique

TECHNIKA HBA

Révisé le 18 décembre 2007

SHE3-599

2. LE DIAGNOSTIC

2.1 La fonction commerciale



La fonction commerciale se situe, avant tout, le long de la rue Queen. Elle intègre des commerces et services d'appoint à vocation principalement locale. Ceux-ci semblent bien répondre à la demande des citoyens, car il y a peu de locaux vacants. On y observe depuis plusieurs années l'arrivée de nouveaux établissements de même que plusieurs projets de rénovation d'immeubles et de remplacement d'usage.

2.2 La fonction résidentielle



La lecture de la planche n° 2 : La structure urbaine montre clairement que l'utilisation résidentielle est répartie selon deux types bien distincts. Elle est composée de bâtiments isolés dans le secteur contigu aux rues College et Reed et la densité d'occupation est de faible à moyenne. Le nombre d'étages est majoritairement de deux, avec quelques bâtiments à trois étages. Ce petit territoire confiné entre les voies ferrées et la rivière Massawippi intègre sept bâtiments possédant des caractéristiques d'intérêt patrimonial. La fonction résidentielle prend une autre forme en bordure de la rue Queen. Elle devient alors mixte et on y retrouve des commerces au rez-de-chaussée des bâtiments tandis que des logements sont situés à l'étage. Le gabarit des édifices compte, ici aussi, de deux à trois étages.

2.3 Le milieu bâti



L'inventaire et l'analyse du milieu bâti révèlent une ambiance intéressante associée aux caractéristiques patrimoniales et architecturales de l'environnement construit. Ce constat place le secteur d'étude comme un haut lieu historique et culturel qui rayonne même sur toute l'Estrie. Tel qu'identifié conjointement par Culture et

Communications Québec, la Ville de Sherbrooke et l'arrondissement de Lennoxville, on dénombre à l'intérieur des limites du PPU dix-huit bâtiments possédant des caractéristiques patrimoniales. De plus, à l'intérieur même du campus universitaire de Bishop's, on y retrouve quelques bâtiments d'intérêt patrimonial dont la chapelle « St. Mark's » (1853) classée monument historique, « Divinity House » (1891), « McGreen Hall » (1846) et « Johnson Science Building ». À proximité du campus universitaire, plus précisément sur la rive nord de la rivière St-François, on y retrouve un autre ensemble d'intérêt patrimonial. Il s'agit du « Bishop's College School » fondé en 1836. La planche n° 3 localise ces bâtiments d'intérêt patrimonial.

L'ensemble des immeubles de l'arrondissement intègre les influences, les grands courants et les modes architecturales de la fin du 19e siècle. De façon générale, on y retrouve surtout des édifices d'influence cubiste, vernaculaire et vernaculaire américaine, victorienne et second empire. Le milieu bâti se défini également selon les types de vocation que l'on y retrouve et de leurs principales caractéristiques intrinsèques. On peut donc le résumer de la façon suivante :

.1 **Le milieu bâti résidentiel :**

- isolé et jumelé;
- homogénéité des structures associée à la volumétrie, au revêtement extérieur (brique et clin de bois), à la fenestration, à l'occupation du sol, etc.;
- superficie plus importante des terrains intégrant des résidences isolées;
- alignement des bâtiments;
- ambiance particulière associée au style architectural.



.2 **Le milieu bâti commercial :**

- encadrement soutenu de la rue;
- marge de recul minimale (sauf quelques exceptions);
- plusieurs modifications et altérations de la structure d'origine;
- interventions récentes peu significatives;
- ajout de logements aux étages.



.3 **Le milieu bâti institutionnel :**



- localisation soutenue sur la rue Queen;
- volumétrie importante;
- marge de recul significative;
- architecture particulière.

Le milieu bâti est, de façon générale, en bonne condition. Toutefois, les modifications apportées aux édifices existants n'atteignent pas toutes les mêmes critères d'esthétisme et portent même atteinte à leur authenticité. Depuis quelques années, on a vu apparaître des projets de facture architecturale intéressante et soucieuse d'une intégration au milieu parmi lesquels on peut citer en exemple, la résidence pour personnes âgées « Le Manoir St-Francis » et la salle communautaire Amédée-Beaudouin. Par contre, on relève quelques « incidents » d'intégration architecturale comme les ratés des bâtiments abritant la chaîne de restauration rapide McDonald's, le marché Provigo et ceux du restaurant Pizzaville. La planche n° 3 situe les bâtiments discordants.

Plusieurs édifices retiennent l'attention souvent comme point repère ou encore par leur fonction importante dans le milieu. Et, à cet effet, on retient notamment l'école primaire de Lennoxville, le marché Provigo, le bureau de l'arrondissement de Lennoxville, les églises Saint-Antoine, Saint-Georges et Unie, les résidences du Manoir St-Francis, l'usine AFT et l'Université Bishop's.

De façon générale, on retient sur le milieu bâti les considérations suivantes :

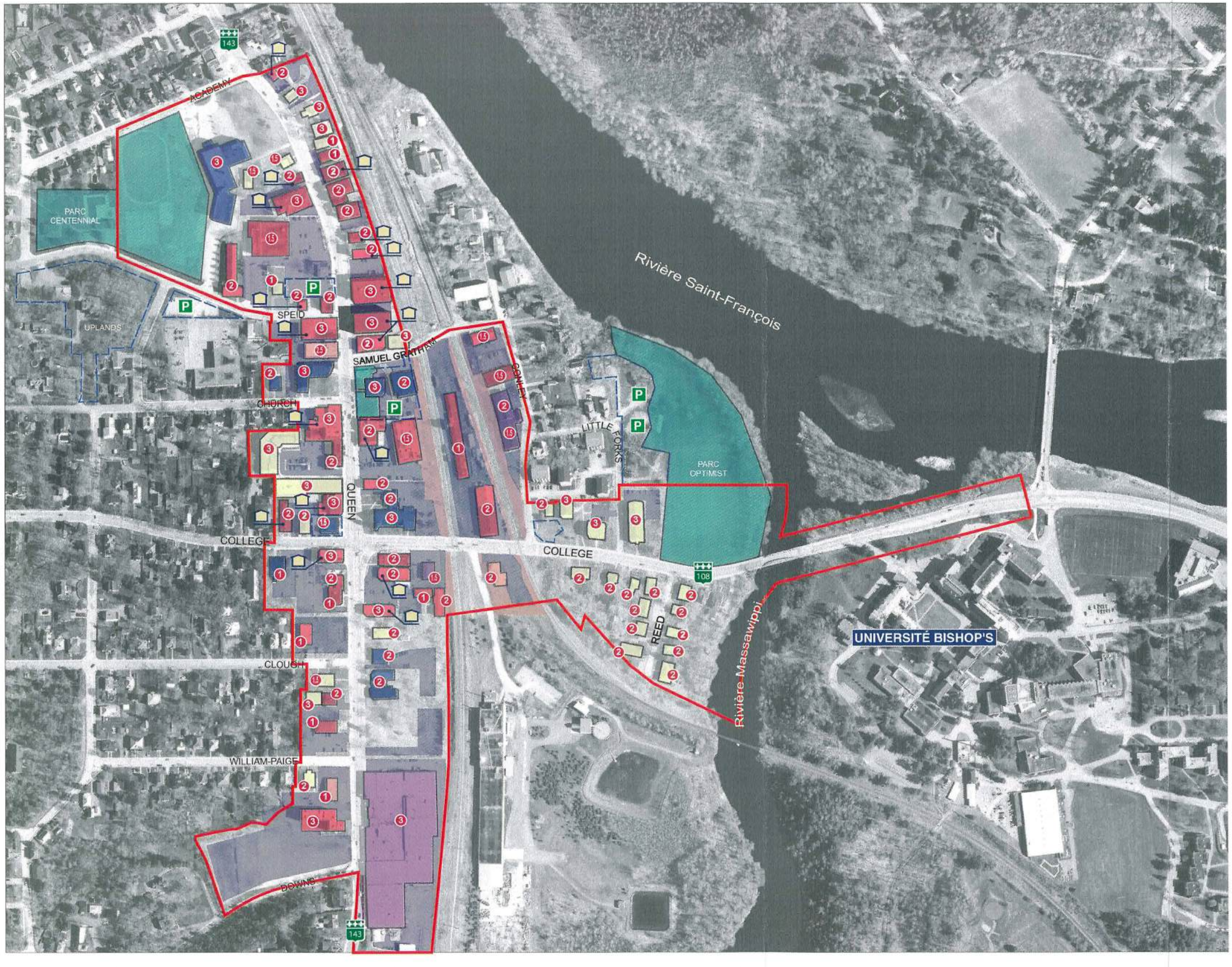
- une architecture plutôt homogène. La morphologie ou encore l'aspect extérieur du cadre bâti est varié, mais intègre des éléments qui créent un ensemble harmonieux. Immeubles à toit plat ou en pente, de 2 à 3 étages, structure souvent isolée ayant peu de recul par rapport à la rue, revêtement extérieur en déclin ou en brique et style vieillot, constituent un paysage architectural relativement uniforme. Cette homogénéité ne signifie pas que tous les bâtiments sont identiques, mais qu'il y a ici une base ou une richesse qui distingue le secteur;
- la présence de bâtiments d'intérêt patrimonial;

- la présence de bâtiments discordants ou en mauvais état qui occasionne une rupture et un certain « inconfort » visuel. Cette « détérioration visuelle » est occasionnée par le vieillissement, l'utilisation de matériaux de revêtement disparates, un manque d'entretien général ou encore des modifications et transformations réalisées sans égard avec l'architecture ou la volumétrie originale;
- l'insertion d'édifices à caractère industriel;
- l'inventaire architectural et patrimonial datant des années 80.

Ville de Sherbrooke

Programme particulier d'urbanisme
SECTEUR LENNOXVILLE

2 LA STRUCTURE URBAINE



Légende

- Limite du PPU

UTILISATION DU SOL

- Résidentiel faible densité
- Commercial
- Publique et institutionnel
- Industriel
- Espace vert
- Vacant
- Surface fortement minéralisée
- Friche ferroviaire
- Propriété municipale
- Logements à l'étage
- 0 Nombre d'étages

N

0 100 200m

Échelle graphique

TECHNIKA HBA

Révisé le 18 décembre 2007

SHE3-599

2.4 L'affichage



L'affichage se compose majoritairement d'enseignes positionnées à plat sur le bâtiment ou perpendiculaires, soit en porte-à-faux. On retrouve aussi quelques enseignes sur socles ou sur poteaux. On découvre quelques intégrations réussies qui sont composées principalement de bois, de couleurs sobres et aux messages simples et clairs. Leurs dimensions sont harmonieuses et proportionnelles au bâtiment identifié.



Mais on retrouve aussi des enseignes dont les proportions sont démesurées et qui intègrent des matériaux de moindre qualité ou des couleurs trop contrastantes. Par ailleurs, les messages sont lourds, surchargés d'information. Leur localisation fait en sorte qu'elles ne s'intègrent pas à l'édifice auquel elles sont apposées, ni au milieu et contribue à dégrader la scène visuelle de la rue Queen. Aussi, on dénombre plusieurs supports à enseigne non utilisés ainsi qu'un important affichage sur vitrine.

2.5 Le transport, la circulation et le stationnement

2.5.1 La circulation

Le noyau urbain de Lennoxville est un lieu de convergence historique entre les routes 108 et 143. Cette convergence crée des impacts importants sur la circulation notamment à l'intersection de ces deux routes collectrices. Ce lieu est même devenu, aux fils des ans, l'un des principaux problèmes de la circulation des véhicules lourds sur le territoire de Sherbrooke.

À cette intersection, des feux de circulation avec passages protégés pour piétons sont en opération. Compte tenu du fort taux d'achalandage, ce lieu a connu de nombreuses modifications afin d'améliorer la sécurité des usagers et notamment la circulation piétonnière importante provenant du campus de l'Université Bishop's.

Au moment de la rédaction du présent document, le prolongement de l'autoroute 410, depuis le boulevard de l'Université jusqu'à l'extrémité est de l'arrondissement Lennoxville, est projeté. Le Bureau des audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a déposé son rapport final en janvier 2007 et le dossier est à l'étape de l'analyse

environnementale par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des parcs. Cette section de l'autoroute 410 contournerait l'agglomération urbaine de Sherbrooke par le sud. Il est jugé que ce projet amènerait plusieurs impacts positifs pour l'aménagement du territoire, en particulier pour le noyau urbain de Lennoxville.

Sur le plan de la circulation routière, l'aménagement d'un nouvel axe est-ouest au sud de Sherbrooke permettrait de décongestionner le réseau routier existant en réduisant la circulation de transit, notamment des véhicules lourds. Il est effectivement estimé que la circulation de camions au cœur de l'arrondissement de Lennoxville diminuerait de 62 % (Source : Étude d'impact sur l'environnement du projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410, juin 2005). Allégé de la circulation de transit, le secteur à l'étude pourrait donc voir sa trame urbaine consolidée en offrant un milieu de vie plus attrayant. De plus, cette réaffectation de la circulation permettrait d'améliorer de façon importante la sécurité des résidants, des piétons et des usagers du secteur. Enfin, la qualité de l'air serait particulièrement améliorée et le niveau de bruit ambiant serait significativement réduit. Le plan 2 de la page suivante identifie l'ensemble des infrastructures de transport.

2.5.2 Les cyclistes

La piste cyclable régionale (route Verte – Axe de la Massawippi) est située au sud-est du PPU et relie notamment le centre-ville de Sherbrooke au village de North Hatley. Toutefois, aucun lien n'associe ce circuit majeur au centre du noyau urbain de Lennoxville. Un tronçon plus informel, longe l'emprise ferroviaire entre le motel La Marquise et la rue Samuel-Gratham en se terminant toutefois en cul-de-sac au droit de cette dernière rue et à proximité du bureau de l'arrondissement.



2.5.3 Les piétons

Par ailleurs, les circulations piétonnières s'effectuent le long de la rue Queen et dans l'axe est-ouest, en bordure de la rue College. Cette circulation importante est occasionnée par la présence du pôle universitaire Bishop's, du Collège Champlain et de la zone résidentielle de moyenne et forte densité située plus à l'ouest de l'aire d'étude. Ce secteur résidentiel répond à une forte demande de la clientèle étudiante et l'achalandage est soutenu.

Il est particulièrement intéressant de constater une forte présence de piétons circulant à l'intérieur des limites du PPU. Cet achalandage occasionne cependant quelques irritants car les usagers utilisent souvent l'emprise ferroviaire comme lieu de passage ou traversent la voie ferrée à des endroits où il n'y a pas de traverses identifiées, ni même de trottoir. De plus, la largeur réduite de certains trottoirs, l'absence de traverse piétonnière marquée, en plus de l'inexistence de quelques liens piétonniers (trottoirs) ne contribuent pas à sécuriser et identifier clairement le cheminement des piétons.

Ville de Sherbrooke

Programme particulier d'urbanisme
SECTEUR LENNOXVILLE

2a TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES



Légende

- Limite du PPU
- Piste cyclable (Route verte / Axe de la Massawippi)
- Piste cyclable locale
- Voie ferrée

INFRASTRUCTURES

- Ligne de transport d'énergie
- Pont
- Traverse piétonnière
- Trottoir de béton
- P Stationnement municipal

N

0 100 200m

Échelle graphique

TECHNIKA HBA

Révisé le 18 décembre 2007

SHE3-599

2.5.4 *Le stationnement*



Concernant le stationnement, il est permis en bordure et le long de la rue Queen. On retrouve également un stationnement public en marge du bureau d'arrondissement. Des visites sur le site ont permis de constater un taux de roulement important et, a priori, il ne semble pas y avoir une pénurie de cases de stationnement. Toutefois, plus on s'approche de l'intersection Queen/College, plus l'occupation des espaces de stationnement est forte. Il faut se rappeler que l'on retrouve ici des commerces de pointe exigeant des arrêts d'une plus courte durée. Les commerces de plus grande superficie et les industries possèdent, quant à eux, des aires de stationnement intégrant un nombre de cases qui semble suffisant à la demande. Si le nombre de cases est suffisant, l'organisation spatiale de ces espaces laisse cependant d'immenses trouées minéralisées et peu esthétiques. De plus, un nouveau stationnement hors-rue et localisé à proximité de l'intersection Queen/College, pourrait compléter les espaces existants afin d'assurer une desserte plus adéquate.

2.6 L'aménagement des espaces libres et les aménagements paysagers

Le territoire intègre peu d'espaces vacants. À cet effet, il faut se rappeler que les limites du PPU constituent le centre-ville historique de l'ancienne ville de Lennoxville d'où la forte densité d'occupation du milieu bâti. À l'époque, les espaces ou lieux de repos se situaient davantage en retrait afin de laisser la priorité au milieu des affaires.

Par contre, l'existence des quelques espaces libres créent des trouées physiques qui brisent les alignements du milieu bâti et contribuent à créer un impact visuel négatif.

Les lieux intègrent trois parcs ou espaces publics, mais comportent peu d'espaces paysagers attrayants ou d'aménagements significatifs. Seule une placette publique, le parc des Vétérans, localisée au droit des bureaux de l'arrondissement, peut être ici mentionnée comme espace bien aménagé, structuré et en relation avec le milieu d'insertion. Le parc Centennial incorpore des équipements sportifs à caractères municipaux (courts de tennis, piscine extérieure, terrain de soccer) et un sous-espace plus léger associé aux jeux et à la détente. On retrouve là peu d'interventions significatives, porteuses d'émotions ou rappelant l'aspect plus historique du milieu. Le parc Optimist qui

était à l'époque un espace pour la pratique du baseball sert aujourd'hui comme site d'entraînement pour les équipes sportives de l'Université Bishop's. Cette vaste pelouse est sans intérêt et son seuil sur la rue College est faiblement aménagé. Bien qu'il soit situé en partie en zone inondable, le terrain est sous-exploité compte tenu d'une localisation avantageuse en bordure du noyau urbain, des rivières Saint-François et Massawippi ainsi que du campus de l'Université Bishop's.



Au niveau des aménagements paysagers ou du mobilier urbain plus distinctif, on relève quelques aménagements intéressants notamment en bordure des récents projets immobiliers. Ces efforts, peu nombreux, se concentrent autour du marché Provigo et des résidences pour personnes retraitées, le Manoir St-Francis. Le parc des Vétérans, petite place publique conviviale, présente un aménagement soutenu et est visuellement intéressant. Aussi, en bordure des rues College et Queen, le mobilier urbain est quasi-inexistant et ne peut donc contribuer à la mise en valeur recherchée.



Le dernier site qui demande une attention particulière est l'emprise ferroviaire. Elle constitue certainement l'élément le plus significatif du PPU. Évidemment, son positionnement stratégique relève de l'histoire qui a permis la constitution de la trame urbaine que l'on connaît aujourd'hui et à l'intérieur de laquelle s'est greffé un amalgame serré de commerces, de résidences, d'institutions et de petites industries. L'emprise ferroviaire (ancienne cours de triage) présente un certain potentiel d'aménagement, mais elle est toutefois de propriété privée et l'aspect visuel des lieux est davantage associé à une emprise ferroviaire industrielle. Aujourd'hui, ce corridor emprunte des allures d'arrière-cours et de friches industrielles intégrant quelques structures rappelant le passé. Ces édifices possèdent des revêtements préfabriqués et sont peu attrayants.

La planche n° 3 de la page suivante présente une synthèse des caractéristiques relevées à l'intérieur des limites du PPU.

2.7 Les infrastructures

Des lignes de transport d'énergie (Hydro) aérienne implantées principalement à la limite de l'emprise des rues créent une discordance visuelle relativement au niveau des bâtiments du secteur et des enseignes commerciales. De plus, la présence du pont Massawippi et des voies ferrées occasionne des barrières importantes aux déplacements des usagers et aux développements du secteur. La page 2A en page 13 identifie l'ensemble des infrastructures.

Ville de Sherbrooke

Programme particulier d'urbanisme
SECTEUR LENNOXVILLE

3 DIAGNOSTIC ET CONSTAT

FAIBLESSES / CONTRAINTES

- Présence d'ouvrages discordants.
- Insertion d'édifices à caractère industriel.
- Présence d'une emprise ferroviaire d'importance.
- Entretien de certains bâtiments délaissés.
- Rénovation de faible qualité architecturale.
- Peu d'espaces paysagers attractifs et significatifs.
- Absence de mobiliers urbains distinctifs.
- Présence de cours d'eau sous-exploités.
- Aucun lien cyclable avec le centre du noyau urbain.
- Présence du réseau de services aériens.
- Portion du territoire située en zone innondable.
- Affichage disparate.
- Présence d'une circulation lourde importante.

FORCES / POTENTIELS

- Caractère patrimonial.
- Présence de bâtiments possédant une architecture intéressante.
- Paysage architectural plutôt homogène.
- Noyau urbain stucturé et autonome.
- Présence de résidences à proximité
- Mixité des usages.
- Projet de prolongement de l'autoroute 410.
- Présence de deux cours d'eau.
- Proximité de la piste cyclable (route verte).
- Proximité de l'université Bishop's.
- Clientèle étudiante importante et captive.
- L'emprise ferroviaire et espaces libres.

Légende

- Limite du PPU
- Zone inondable (0-20 ans)
- Zone inondable (0-100 ans)
- Voie ferrée
- Principale porte d'entrée
- Intersection stratégique
- Intersection conflictuelle (voie ferrée)
- Bâtiment
- Bâtiment d'intérêt patrimonial
- Bâtiment discordant
- Bâtiment en mauvais état
- Bâtiment de volumétrie incompatible
- Usage incompatible
- Repère visuel
- Rupture de la trame urbaine
- Marge de recul importante
- Trouée visuelle
- Végétation structurante
- Talus et/ou escarpement
- Interface résidentiel
- Élément d'intérêt particulier

N

0 100 200m

Échelle graphique

TECHNIKA HBA

Révisé le 18 décembre 2007

SHE3-599

3. LES ENJEUX ET LES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Le diagnostic énoncé au chapitre 2 permet maintenant d'identifier les enjeux fondamentaux associés à une mise en valeur de cet espace central du noyau urbain de Lennoxville. La Ville a choisi de se doter d'un programme particulier d'urbanisme afin de mieux encadrer les actions futures et de définir une vision du développement à venir, laquelle se traduira par des actions concrètes et par une réglementation d'urbanisme appropriée.

3.1 Les enjeux et objectifs d'aménagement

À la lumière du constat sur la situation actuelle, les préoccupations sont énoncées sous forme d'enjeux spécifiques visant un développement durable en association et en équilibre avec le développement économique, et la préservation des actifs tant patrimoniaux qu'environnementaux. Ces enjeux et les objectifs qui en découlent sont :

1. **Le maintien du caractère spécifique du centre de services du noyau urbain de Lennoxville (vie de quartier, « college town », université, bilinguisme)**

   - Assurer une mixité au niveau des usages favorisant la vie de quartier;
   - préserver la fonction résidentielle et favoriser le renouvellement de la population;
   - développer un concept d'aménagement répondant tant aux besoins des résidents, qu'à ceux des commerçants ou des étudiants;
   - Assurer la revitalisation ainsi que le dynamisme commercial du secteur.

2. **La protection du cadre bâti d'intérêt**

   - Protéger le caractère patrimonial du secteur;
   - encourager la restauration des bâtiments dans le respect des caractéristiques patrimoniales du secteur;
   - encadrer les interventions sur le milieu en maintenant et bonifiant les outils réglementaires applicables au secteur;
   - caractériser le milieu bâti en mettant à jour les études et inventaires patrimoniaux et architecturaux.

3. **L'amélioration de l'environnement urbain du secteur**

   - Proposer des aménagements structurants sur l'interface publique – privée comprise sur les rues Queen et College;
   - assurer une meilleure intégration de l'affichage;
   - développer un concept identifiant un mobilier urbain distinctif;
   - prévoir l'enfouissement ou la relocalisation du réseau de service aérien;
   - proposer un éclairage de rue contribuant à contrer la pollution lumineuse;
   - minimiser l'impact des espaces de stationnement;
   - développer des scènes paysagères distinctes.

4. Le « lien », la « ramification » du secteur du PPU avec les grandes composantes de l'arrondissement

- Créer des liens piétonniers sécuritaires et fonctionnels entre les institutions Bishop's University, Bishop's College School et le bureau de l'arrondissement et le secteur du PPU;
- développer un lien entre la piste cyclable régionale et le secteur du PPU;
- créer une fenêtre visant à exploiter le potentiel récréo-touristique des rivières St-François et Massawippi et de leurs berges;
- bonifier et consolider le circuit culturel et patrimonial.

4. LE CONCEPT ET LES INTERVENTIONS D'AMÉNAGEMENT

La représentation schématique propose la vision future et désirée pour la mise en valeur du territoire à l'étude. Elle est l'aboutissement des objectifs fixés à la section 3.2, présente divers moyens d'aménagement et fait appel à divers scénarios d'interventions à la fois ponctuels et généraux. Le concept d'aménagement est présenté à la page suivante.

4.1 Aménagements physiques particuliers

Le concept esquissé s'appuie sur les grands enjeux, les objectifs, les forces et les faiblesses du milieu d'insertion. Il s'appuie également sur la connaissance du territoire, des normes et des expériences antérieures. Les principales composantes du concept d'aménagement sont :

- les aménagements linéaires – réseau piétonnier et cyclable;
- les interventions à l'intérieur du domaine public;
- les propositions d'aménagement sur l'interface privée;
- la localisation des lieux d'intérêt et des aménagements ponctuels.

Cette section décrit les aménagements physiques projetés dans le cadre du PPU. Ces interventions permettront d'améliorer la qualité de vie et le milieu visuel, tout en renforçant l'identité de ce noyau urbanisé de l'arrondissement. Il énonce particulièrement un ensemble de noyau qui vise notamment la réalisation de circuits piétonniers sécuritaires. Ces mesures sont identifiées à l'intérieur du présent chapitre et de ses sous-sections où elles s'Intègrent avec d'autres mesures d'interventions.

Le concept d'aménagement physique du noyau urbain de Lennoxville met en évidence la nécessité de promouvoir le développement du pôle institutionnel, l'Université Bishop's, le Collège Champlain et l'artère commerciale et de services qu'est la rue Queen. Le projet s'appuie sur une mise en valeur globale qui intègre le volet esthétique et le volet fonctionnel des lieux et traite du tronçon particulier qui relie les deux pôles majeurs.

Le plan-concept est illustré sur la planche n° 4 ainsi que le croquis d'ambiance des pages suivantes. Ils identifient les grandes composantes du noyau urbain s'articulant notamment autour des rues Queen et College et ils proposent de mettre en évidence les éléments distinctifs, d'assurer des liens et un environnement de qualité entre les deux pôles. Finalement, le plan d'aménagement favorise un milieu humain cohérent en proposant une image représentative et distinctive de la communauté de Lennoxville.

Ville de Sherbrooke

Programme particulier d'urbanisme
SECTEUR LENNOXVILLE

4 CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

AMÉNAGEMENT D'UNE PORTE D'ENTRÉE INTÉGRANT SIGNALISATION, MARQUAGE AU SOL, MOBILIER ET PLANTATIONS

Vers le centre-ville de Sherbrooke

ÉCRAN VÉGÉTAL DISSIMULANT LES ARRIÈRE-COURS

RÉAPPROPRIATION DE L'EMPRISE FERROVIAIRE PAR L'AMÉNAGEMENT D'UN LIEN MULTIFONCTIONNEL (PIÉTONNIER ET CYCLABLE) ET CLÔTURE ORNEMENTALE LE LONG DE LA VOIE FERRÉE

PROLONGEMENT DU TROTTOIR DE BÉTON EXISTANT JUSQU'AU PONT

MARQUAGE DE L'INTERSECTION À L'AIDE DE SURFACES EN PAVÉS DE BÉTON RAPPELANT LE CARACTÈRE HISTORIQUE DE CETTE INTERSECTION

TRAVERSE PIÉTONNIÈRE INTÉGRANT MARQUAGE AU SOL IMPORTANT POUR ACCENTUER LA SÉCURITÉ DES PASSANTS

AMÉNAGEMENT D'UNE PORTE D'ENTRÉE INTÉGRANT SIGNALISATION, MARQUAGE AU SOL, MOBILIER ET PLANTATIONS

AMÉNAGEMENT DE LA RUE CONLEY FAVORISANT LE PIÉTON EN UTILISANT DES PRINCIPES DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION - *'TRAFFIC CALMING'* (avancés de trottoir, pavés de béton, plantations et mobilier urbain)

AMÉNAGEMENT D'UN LIEN CYCLABLE EN APPUI À CELUI DE LA RUE COLLEGE (phase ultérieure)

AMÉNAGEMENT D'UN LIEN CYCLABLE SE RACCORDANT À LA ROUTE VERTE (axe de la Massawippi)

ESCALIER ET TROTTOIR RELIANT LE PONT AU CAMPUS

SENTIER PIÉTONNIER DONNANT ACCÈS VISUEL AU PLAN D'EAU INTÉGRANT INTERPRÉTATION DU POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE DU SECTEUR

Rivière Saint-François

Rivière Massawippi

ROUTE VERTE

ACADEMY
PARC CENTENNIAL
OPEID
MUSÉE UPLANDS
SAMUEL GRATHAM
CONLEY
CHURCH
QUEEN
COLLEGE
CLOUGH
WILLIAM-PAIGE
DOWN
LITTLE FORKS
PARC OPTIMIST
REED
BERGES
SITE ARCHÉOLOGIQUE
BERGES
108
COLLEGE CHAMPLAIN
UNIVERSITÉ BISHOP'S
143
Vers North-Hatley

Légende

- Limite du PPU
- Voie ferrée
- Lien piétonnier proposé
- Lien cyclable proposé
- Lien multifonctionnel proposé (piétonnier et cyclable)
- Circuit culturel et patrimonial (consolidation à l'aide d'insertions dans le trottoir et signalisation spécifique)
- Traverse piétonne proposée
- Traitement de seuil (réaménagement des trottoirs, implantation de mobilier urbain distinctif et aménagement paysager)
- Phase 1 / Phase 2 — Enfouissement des fils aériens
- Plantation linéaire structurante
- Patrimoine naturel (conservation et mise en valeur des berges)
- Bâtiment
- Bâtiment dont l'augmentation de la volumétrie est souhaitable
- Insertion souhaitable de nouveaux bâtiments
- Accès au plan d'eau
- Stationnement pour vélos
- Élément d'intérêt particulier
- Feu de circulation à synchroniser avec le passage des trains

N

0 100 200m

Échelle graphique

TECHNIBA

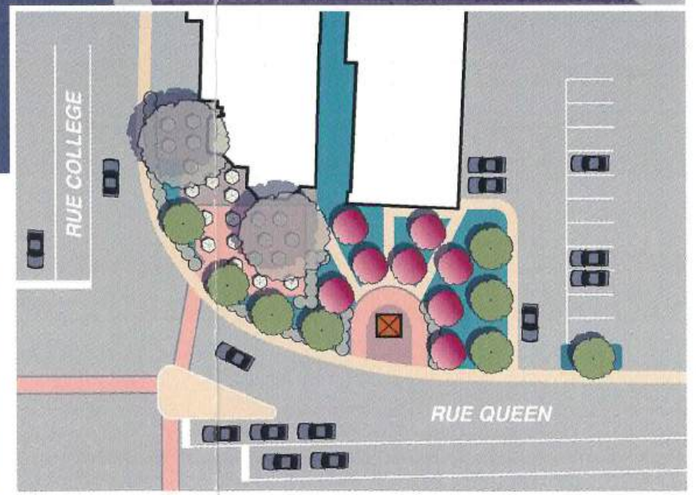
Révisé le 18 décembre 2007

SHE3-599

VUE DE L'INTERSECTION RUE QUEEN ET COLLÈGE EN DIRECTION SUD



SITUATION EXISTANTE



VUE EN PLAN (PROPOSITION)

Tel qu'indiqué au préalable, le projet d'actions physiques s'appuie sur une volonté d'esthétisme et d'harmonie ainsi que sur un axe plus fonctionnel. Ces deux composantes de l'aménagement nous assurent une amélioration notable de l'environnement urbain. Les actions physiques proposées se définissent de la façon suivante :

4.1.1 L'enfouissement des fils aériens

La présence de services publics aériens et de poteaux de support sur la rue Queen constitue une nuisance visuelle importante. Afin d'améliorer l'esthétisme de cette artère majeure, le plan schématique d'aménagement propose d'enfouir l'ensemble de ces fils aériens qui constituent le premier plan visuel des usagers de la rue. Les points de vue et perspectives seront alors orientés avantageusement sur l'interface et l'alignement du cadre bâti qui possède par ailleurs, plusieurs qualités architecturales. L'enfouissement des services aériens doit débuter à l'intersection des rues Queen et College pour s'étendre jusqu'aux extrémités du secteur du PPU sur la rue Queen.

L'enlèvement de ces nuisances se fait en deux phases : la première étant l'embellissement de la rue Queen (entre la rue Academy et la propriété de AFT) et la deuxième concernant la rue College, à l'intérieur du tronçon compris entre le pont St-Francis et la rue Queen. Compte tenu de cette intervention, il va de soi que de nouveaux luminaires seront installés afin de remplacer l'éclairage actuel. Ces nouveaux luminaires sont illustrés à l'annexe C du présent document et contribuent à réduire la pollution lumineuse.

4.1.2 L'intersection Queen/College

Pour souligner le passage au droit d'une intersection majeure, le plan-concept propose un marquage significatif de la chaussée. Ce resurfaçage à l'aide de pavés de béton vise à proposer une surface rappelant le caractère historique du lieu. Il va de soi que les matériaux et le design utilisés reflèteront l'aspect patrimonial recherché. Cette installation favorisera également la sécurité des piétons qui emprunteront les nouvelles traverses. Le croquis d'ambiance de la page précédente illustre bien les aménagements souhaités.

Mentionnons également qu'avec le prolongement futur de l'autoroute 410 et la diminution probable de la circulation à cet endroit, il y aurait sans doute lieu de revoir la configuration de cette intersection en y prévoyant notamment l'élimination de la voie d'accès à la rue College. Ainsi, une partie de l'emprise de la rue Queen serait récupérée à des fins d'aménagement public.

Par contre, cette intervention devra faire l'objet d'études en circulation et obtenir également l'autorisation de la part du ministère des Transports du Québec compte tenu qu'il s'agit d'une intersection de deux routes importantes (route 143 et 108). On parle donc ici de travaux à long terme.

4.1.3 L'aménagement de portes d'entrée

Le programme d'aménagement prévoit l'insertion de deux portes d'entrée (éléments signalétiques d'envergure) soulignant le passage vers un nouveau milieu. Ces éléments signalétiques et décoratifs seront positionnés sur la rue Queen, aux limites du territoire d'étude. Au nord, une porte d'entrée se dressera à l'intersection des rues Queen et Academy, tandis qu'au sud, elle se situera à proximité de la rue Downs.

Ces portes d'entrée seront constituées d'un panneau d'affichage autour duquel gravitera un marquage particulier de la chaussée, un mobilier urbain distinctif (luminaires, bancs, paniers à rebuts et bacs à fleurs) et une plantation soutenue de plantes vivaces. En plus d'identifier le seuil d'un territoire spécifique, les portes d'entrée contribuent à diminuer la vitesse des véhicules en modifiant la continuité visuelle et la nature même du type de roulement sur la chaussée. L'annexe C illustre le mobilier urbain proposé.

4.1.4 L'installation de traverses piétonnières

L'achalandage important (piétons et véhicules) et l'insertion d'un tronçon cyclable reliant les rues Samuel-Gratham et College nécessite l'installation de plusieurs traverses de piétons. Ces passages sécuritaires s'avèrent nécessaires compte tenu du nouveau lien cyclable proposé et du flux important de la circulation des piétons et des véhicules à cet endroit.

4.1.5 Le développement de liens cyclables

Tel qu'identifié à la planche 4, le secteur Lennoxville est desservi à l'est par la route Verte qui relie le centre-ville de Sherbrooke (au nord) au village de North Hatley (au sud). Cette piste cyclable assure, dans l'axe nord-sud, une bonne desserte de l'Université Bishop's, pôle institutionnel majeur.

Afin de prendre en compte l'achalandage et les mouvements des cyclistes dans l'axe est-ouest, le plan d'aménagement propose les liens nord sud entre les rues Samuel-Gratham/rue College et le lien est ouest de la rue College/route Verte, en direction sud, sud-est. Ces deux tronçons sont prévus à l'intérieur de l'emprise ferroviaire et visent à intercepter les flux de circulation en provenance de l'ouest. Le concept identifie un nouveau lien cyclable qui bordera la rue College et assurera la sécurité de ce type d'usagers et suggère aussi une option qui longe la voie ferrée vers le sud-est. Il faut rappeler que cette section qui relie le noyau commercial, l'Université Bishop's et la route Verte est déjà fortement utilisée, mais de façon informelle.

Finalement, un lien cyclable est également prévu le long de la voie ferrée en direction sud et se raccordant à la route Verte via l'axe de la Massawippi.

4.1.6 L'aménagement de l'interface public/privé

Cette section énonce certaines interventions au traitement du seuil situé à la limite de l'emprise public. Ces aménagements ont pour objet une amélioration de l'environnement visuel, la création de « liens paysagers » harmonieux et continus et le renforcement de l'identité historique de l'arrondissement de Lennoxville.

Cette composante majeure s'applique aux rues Queen et College et propose notamment un réaménagement du trottoir par des surlargeurs et par l'insertion de pavés, la délimitation des cases de stationnement sur rue, l'implantation d'un mobilier urbain distinctif de nouveaux lampadaires et d'aménagements paysagers à la fois significatifs et symboliques. Ces aménagements riverains, plus ponctuels, tiendront compte des espaces disponibles et des contraintes physiques rencontrées. Ils ne doivent pas nuire à la libre circulation, mais plutôt participer à l'amélioration de la qualité de vie et à la sécurité des piétons, en plus de bien délimiter les intersections et les voies de circulation des propriétés privées.

Tous les nouveaux luminaires seront munis de systèmes d'éclairage minimisant la pollution lumineuse et les besoins énergétiques. Aujourd'hui, la plupart des grands manufacturiers utilisent ces nouveaux outils en respect de l'environnement.

En recherchant une continuité à l'intérieur même du territoire d'étude, ces emplacements intègreront les mêmes éléments d'aménagement. Aussi, les végétaux seront de même nature et l'ensemble proposera une enfilade de décors et placettes qui animeront les rues Queen et College. Le croquis d'ambiance illustre les aménagements souhaités.

4.1.7 La réappropriation des emprises ferroviaires

Le PPU propose le réaménagement de cet îlot central laissé pour compte. Il faut rappeler que cet espace enclavé est bordé par les rues Samuel-Grantham et College, et limité par les emprises de deux voies ferrées importantes. Notons aussi que le commerce « Clarke & Son » est devenu, au fil des ans, un point de repère dans le noyau urbain de Lennoxville.

Le plan d'aménagement propose la réhabilitation de cette ancienne cours de triage à des fins d'aménagements publics. Les abords de ces emprises ferroviaires laissent place à l'implantation d'une promenade verte. Une bande de verdure, orientée nord-sud, propose des liens piétonniers et cyclables, et permet l'ajout d'une clôture ornementale et sécuritaire. Cet espace charnière devient ainsi un lieu de convergence qui contribue aux relations souhaitées entre le secteur dense de la rue Queen, les îlots résidentiels des rues Conley et Reed et l'axe de la rue College fortement fréquentée par la clientèle étudiante.

4.1.8 La synchronisation des feux avec la traverse ferrovière

Le programme propose ici la synchronisation des feux de circulation à l'intersection majeure, Queen-College, avec le passage des trains au droit de la rue College. Il faut rappeler que ce lieu maintient un fort volume de circulation et occasionne souvent des nuisances et des conflits. Cette meilleure gestion de la circulation libèrera les voies en direction ouest et améliorera la sécurité de ce point névralgique où se maintient un flux important de circulation.

4.1.9 La consolidation du circuit culturel et patrimonial

Le concept d'aménagement propose la consolidation du circuit culturel et patrimonial. Afin d'offrir de meilleures connaissances du contexte patrimonial de Lennoxville, il est proposé d'intégrer aux trottoirs existants des insertions informatives et une signalisation didactique pour une plus grande compréhension des lieux. Les insertions en filigrane, combinées à l'implantation d'un mobilier urbain distinctif et d'aménagements paysagers viendront marquer et animer

avantageusement ce parcours piétonnier privilégié. Le balisage de cette promenade s'insère étroitement dans la planification de l'interface public/privé, décrit précédemment. A cet effet, il est essentiel de procéder à la mise à jour de l'inventaire patrimonial réalisé dans les années 1980 de façon à être en mesure d'identifier les bâtiments avec un potentiel de citation historique ainsi que les caractéristiques d'aménagement particulier applicables au règlement sur le PIIA.

4.1.10 Les aménagements ponctuels

La présente section identifie un ensemble d'interventions qui tirent profits de potentiels jugés ici plus ponctuels sur le plan géographique ou nécessitant moins de travaux d'importance. Le plan concept identifie ces interventions comme étant :

- la construction d'un escalier à la limite est du pont de la route 108 reliant la rue College au réseau piétonnier du campus de l'Université Bishop's;
- l'aménagement d'un sentier piétonnier à l'ouest du campus de l'Université Bishop's et en bordure de la rivière Massawippi. Ce tronçon consolidera le réseau piétonnier du campus, apportera un « accès visuel » à la rivière et permettra la découverte et l'interprétation du potentiel archéologique du secteur;
- l'implantation d'une section de trottoir reliant le pont St-Francis (route 108) au trottoir existant localisé en face de l'Université (côté nord près du pont Massawippi);
- la conservation et la mise en valeur des berges des rivières Massawippi et St-François;
- la création de deux points d'accès aux plans d'eau. À cet effet, un premier accès se situe en bordure de la rivière Saint-François, tout au nord du parc Optimist, tandis que le 2e se situe au confluent des rivières Massawippi et Saint-François;
- l'aménagement de la rue Conley en proposant des interventions favorisant le piéton et utilisant des principes de modération de la circulation (« Traffic Calming »). Le concept prévoit l'utilisation d'avancées de trottoir, de surfaces en pavé de béton et l'implantation de mobilier urbain et d'aménagement paysager. En plus d'embellir, les aménagements contribueront notamment à réduire la vitesse et dissuader la circulation de transit, minimiser les conflits entre les usagers de la rue et rendre ce secteur plus convivial;
- tel que mentionné à l'article 2.5.4 du présent document, il serait souhaitable d'identifier les opportunités d'acquisition de terrains qui se présenteront au cours des prochaines années, afin d'aménager un stationnement public dans l'aire d'étude.
- la plantation d'arbres feuillus. Le concept d'aménagement propose la plantation massive d'arbres feuillus à des endroits stratégiques. Cette intervention fait la promotion et le maintien d'un environnement de qualité et notamment en matière d'esthétisme, d'environnement et de sécurité. Elle s'avère importante dans le traitement de la promenade verte (ancienne emprise ferroviaire) afin de dissimuler l'enfilade des arrière-cours qui constituent

une nuisance visuelle ainsi que pour minimiser l'impact des espaces de stationnement hors-rue. Le traitement par les végétaux se fait de façon linéaire afin d'offrir un meilleur encadrement, un alignement et une continuité et afin de dissimuler quelques « trouées urbaines » parsemées, notamment, sur la rue Queen. Pour viser l'harmonie recherchée et le développement de scènes paysagères distinctes, il est nécessaire de limiter le nombre d'essences et de favoriser l'usage de plantes indigènes, nobles et résistant aux conditions urbaines.

4.2 Affectation du sol et densité d'occupation

Le territoire du PPU est divisé en aires d'affectation du sol. Ces aires d'affectation servent à planifier le développement en définissant les usages permis dans chacune d'entre elles. La délimitation des différentes aires d'affectation est montrée à la planche n°5 et une description des différents types d'affectation est exposée ci-dessous.

Les aires d'affectation sont déterminées, d'une part, par l'utilisation du sol existante et, d'autre part, par la volonté d'assurer un développement harmonieux et structuré du secteur.

4.2.1 Aire d'habitation

La planche n° 5 montre deux aires d'habitation (en jaune). Un premier secteur situé sur les rues Reed et College est voué à la fonction résidentielle. Il s'agit ici d'unités de logements pour des particuliers ou des résidences pour étudiants, cela afin d'assurer une mixité au niveau des résidants. Le nombre maximal d'étages est limité est à trois.

Le deuxième secteur est situé à l'extrême ouest du territoire à l'étude, entre les rues Church et College. Il s'agit principalement de la résidence pour personnes âgées « Le Manoir St-Francis ». Malgré le retrait des constructions par rapport aux autres bâtiments, l'accès au Manoir se fait par la rue Queen.

Les activités autorisées dans les aires d'affectation « habitation » sont les suivantes :

- habitations de 1 à 6 logements;
- résidences pour personnes âgées incluant les activités connexes (services de cafétéria, de buanderie, coiffeur, infirmerie, etc.);
- usages complémentaires à un usage résidentiel.

4.2.2 Aire publique

Les trois aires publiques identifiées à la planche des affectations n°5 incluent le parc Optimist existant situé à l'intersection des rivières Saint-François et Massawippi, un petit terrain sur lequel se trouve un bâtiment de service

abritant une station de pompage (du côté nord de la rue College), ainsi qu'un secteur campé entre les voies ferrées et la rue Queen, au sud de la rue Samuel-Gratham où sont localisés le bureau d'arrondissement et le centre Amédée-Beaudoin.

Les activités autorisées dans les aires d'affectation publiques sont les suivantes :

- parcs et espaces verts;
- lieux de conservation écologique;
- activités d'organismes gouvernementaux (municipal, provincial ou fédéral).

4.2.3 Aire institutionnelle

L'affectation institutionnelle (en bleu foncé) est accordée aux équipements institutionnels majeurs présents sur le territoire. Bien qu'il existe certaines activités institutionnelles dans l'affectation commerciale, deux établissements sont reconnus spécifiquement et sont placés dans les aires d'affectation institutionnelle. Il s'agit de l'école primaire, incluant le parc Centennial, et du bureau de poste.

Les activités autorisées dans les aires d'affectation institutionnelle sont les suivantes :

- écoles;
- églises et autres lieux de culte;
- parcs et espaces verts;
- activités d'organismes gouvernementaux (municipal, provincial ou fédéral);
- autres établissements institutionnels.

4.2.4 Aire commerciale

Deux aires commerciales sont identifiées à la planche n° 5 : une aire commerciale de quartier (mixte) et une aire commerciale et sans mixité d'usages.

L'aire commerciale de quartier occupe la plus grande superficie du territoire à l'étude. Elle se situe principalement le long de la rue Queen, artère commerciale principale de l'arrondissement. On y retrouve des activités variées, mais surtout une fonction commerciale légère comprenant des commerces de vente au détail, des restaurants, des services, etc. Pour la majorité des édifices ayant plus d'un étage, des logements sont aménagés dans les étages supérieurs. Loin d'être néfaste au cadre bâti, ces logements assurent même une vitalité à ce noyau urbain et aux commerces présents. Il est cependant peu souhaitable de permettre les logements au rez-de-chaussée de ces bâtiments.

L'autre aire commerciale englobe le secteur campé entre les voies ferrées, de la rue College à la rue Samuel-Gratham, ainsi que certaines propriétés bordant le côté ouest de la rue Conley. Ce secteur présente actuellement des usages commerciaux. Pour cette affectation, le nombre maximal d'étages est établi à 2,5.

Les activités autorisées dans ces aires d'affectation sont les suivantes :

1. **Aire commerciale de quartier :**

- commerces de détail général;
- services professionnels et spécialisés;
- commerces d'hébergement et de restauration;
- commerces de divertissement et activités récréotouristiques;
- logements aux étages supérieurs;
- habitations de 8 logements et plus;
- habitations collectives;
- établissements institutionnels.

2. **Aire commerciale :**

- commerces de détail général;
- commerces de restauration;
- commerces de divertissement et activités récréotouristiques;
- établissement institutionnels.

Cet ensemble d'activités permet de maintenir la mixité des usages souhaitée.

4.2.5 Zone de requalification (industriel léger / commercial / habitation /)

Cette affectation (en mauve) localisée sur la rue Queen à la hauteur de la rue Downs comprend la propriété de l'usine AFT, de même que les terrains situés en façade de cette dernière. Le PPU propose pour cet emplacement une ouverture d'esprit quant aux projets de requalification qui pourraient avoir lieu sur ces terrains. En effet, tant les usages industriels légers (n'entraînant aucune nuisance aux limites du site), les usages commerciaux de service ou de vente au détail ainsi que les usages résidentiels pourraient y voir le jour.

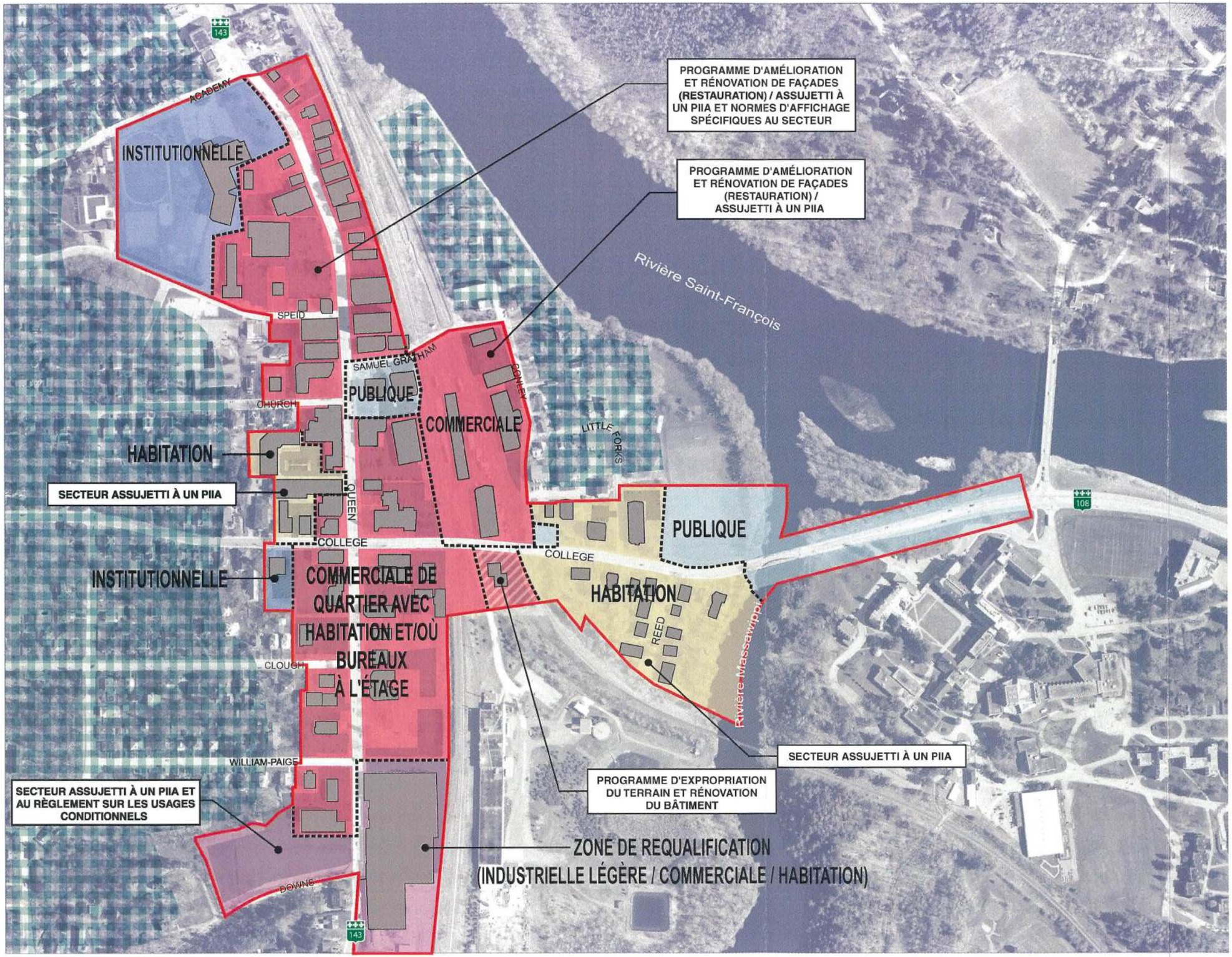
Par contre, afin d'assurer l'intégration harmonieuse de tous les projets, le PPU prévoit l'application du mécanisme d'un règlement sur les usages conditionnels et ce, tant pour l'usage que pour la densité d'occupation des terrains.

La planche n° 5 de la page suivante situe le projet de mise en œuvre quant aux affectations du sol, programme et acquisitions d'immeubles nécessaires à la bonne viabilité et durabilité du PPU.

Ville de Sherbrooke

Programme particulier d'urbanisme
SECTEUR LENNOXVILLE

5 AFFECTATIONS, PROGRAMME ET ACQUISITIONS



Légende

- Limite du PPU
- Limite des aires d'affectation

Secteur assujetti à des normes limitant l'expansion de la zone commerciale afin de maintenir l'interface résidentiel

N

0 100 200m

Échelle graphique

TECHNIBASE

Révisé le 18 décembre 2007

SHE3-599

5. LE PLAN D'ACTION – PROGRAMMES DE MISE EN ŒUVRE

Les programmes de mise en œuvre servent à atteindre les objectifs énoncés précédemment. Ce sont des actions tangibles qui concrétisent la volonté affirmée de revitaliser le secteur à l'étude.

Chacune des actions ou mesures planifiées impliquent des coûts plus ou moins importants et un échéancier de réalisation variant de quelques mois à plusieurs années. La mise en place effective des programmes sera déterminée, en grande partie, par la priorisation des aménagements et par des considérations monétaires. De façon réaliste, il est entendu que toutes les actions ne seront pas posées au cours de la première année, ni même durant les cinq premières années. Il s'agit plutôt d'élaborer un plan d'action flexible permettant à la Ville de répondre aux obligations, mais dont la réalisation est dépendante de conditions futures difficilement prévisibles.

Il est possible de distinguer quatre volets aux programmes de mise en œuvre, soit la modification de la réglementation d'urbanisme relativement au constat énoncé dans le présent document, la mise en œuvre d'un programme d'acquisition d'immeubles ainsi que la rédaction d'un programme d'aménagement édictant les travaux devant être réalisés par la Ville et les demandes de subventions servant à encourager les investissements et les travaux privés.

5.1 Modification de la réglementation d'urbanisme

Le plan d'urbanisme, de même que le règlement de zonage devront être modifiés afin de concrétiser la réflexion accomplie dans le PPU. En ce sens, l'aire d'application du PPU devra être identifiée au plan d'urbanisme. Aussi, les limites de zones et les usages permis dans chacune de celles-ci devront refléter les affectations décrites à l'intérieur du PPU et ce, à l'intérieur du règlement de zonage.

Cette démarche peut se faire assez rapidement en considérant évidemment les délais prescrits par la Loi. Les règlements d'urbanisme sont évolutifs, ils peuvent être modifiés conformément aux dispositions de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Toute modification devra toutefois être conforme au PPU.

Des modifications devront aussi être effectuées au règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (P.I.I.A.) afin d'ajuster les limites du P.I.I.A. existant avec les zones modifiées. Des ajustements ou mises à jour tenant compte des nouvelles réalités permettront de mieux encadrer les projets résidentiels dans les aires

d'habitations ou encore dans les aires mixtes. De plus, des mesures spécifiques à l'affichage s'ajouteront à ces modifications. On devra également intégrer à l'intérieur de ce règlement de nouvelles dispositions définissant des ajouts sur la protection du patrimoine. Ceci impliquera de revoir la limite du PIIA afin d'encadrer de nouveaux édifices à prendre en compte. Aussi, la protection du patrimoine pourrait également passer par la révision du règlement de démolition afin d'analyser plus particulièrement les demandes acheminées. À cette étape, il faudra également se doter d'outils qui incluront également l'analyse du nouveau projet qui remplacera l'édifice démoli.

Enfin, la « zone de requalification (industrielle légère/commerciale/habitation) » devra être assujettie à un règlement sur les usages conditionnels, permettant ainsi une certaine flexibilité dans la requalification du secteur tout en respectant certains critères relatifs aux activités et aux aménagements prévus.

De plus, afin de limiter l'expansion de la zone commerciale vers l'ouest, il est essentiel d'interdire toute forme d'activité commerciale à l'intérieur des zones concernées, et ce, par le biais du règlement de zonage.

De façon plus précise, les dispositions ou ajustements suivants devront être prévus à l'intérieur de la réglementation d'urbanisme.

5.1.1 Au règlement d'urbanisme

Identifier le secteur comme devant être assujetti à un programme particulier d'urbanisme et y identifiant un objectif d'aménagement.

5.1.2 Au règlement de zonage

- Ajuster les limites des zones afin de tenir compte des limites du PPU;
- Interdire des espaces de stationnement en façade, le long des rue Queen et College;
- Permettre la réduction du nombre de cases de stationnement requises pour certains usagers;
- Permettre le stationnement sur un terrain adjacent aux usages;
- Prévoir des normes d'implantation assurant une marge de recul avant minimale et maximale;
- Identifier un coefficient d'occupation au sol minimale et maximale;
- Permettre un nombre maximal et minimal d'étage (2 à 3 étages);

- Prévoir un nombre minimal et maximal de logement par bâtiment;
- Prohiber les logements au rez-de-chaussée pour les bâtiments ayant façade sur la rue Queen;
- Prévoir les normes d'affichage assurant un concept intégré et uniforme de l'affichage. Les normes devront entre autres avoir trait aux éléments suivants : superficie et affichage dans vitrines (% maximum);
  (un programme de subvention à cet effet serait souhaitable)
- Appliquer les principes de rétroactivité en matière d'affichage prévu par la loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

5.1.3 Au règlement sur les PIIA

- Assujettir l'ensemble du secteur du PPU à un PIIA, et ce, de façon à contrôler l'implantation, l'architecture, la volumétrie des bâtiments ainsi que l'affichage pour l'ensemble du secteur.

5.1.4 Au règlement sur les usages conditionnels

- Adopter un règlement sur les usages conditionnels de façon à contrôler tous les changements majeurs au niveau des usages pour les parties de territoire concernées à l'intérieur du PPU.

5.2 Programme d'aménagement

Un programme d'aménagement permettra de décrire les travaux qui pourraient être réalisées par la Ville en ce qui concerne des interventions physiques dans la zone à l'étude. Ces travaux peuvent être effectués sur la propriété publique ou privée et sont décrit à la planche 4 « Concept d'aménagement » et explicités au chapitre 4 du présent document. Sans être inclusif, les ouvrages peuvent inclure la réfection de routes, la plantation d'arbres ou l'aménagement d'espaces végétalisés, le réaménagement d'une intersection, l'installation, l'ajout ou le rajeunissement de mobilier urbain ou encore l'aménagement de lieux et de liens publics. Certains travaux peuvent aussi impliquer l'acquisition d'un terrain ou d'un bâtiment. Cette acquisition peut ce faire de gré à gré ou par expropriation.

5.3 Programme de subvention

Il est possible, pour une municipalité, d'accorder une assistance financière directe aux personnes et aux organismes favorisant des actions privées en relation étroite avec le réaménagement urbain proposé. Dans le cas présent, l'intérêt du cachet patrimonial du secteur réside dans les bâtiments qui appartiennent principalement à des propriétaires privés. Afin d'assurer la conservation et la mise en valeur de ces bâtiments, il importe d'aider financièrement ces propriétaires et, par un effet d'entrainement, d'encourager les investissements privés. Bien que l'assistance financière soit de nature

privée, il faut comprendre que le bénéfice résultant sera collectif. L'ensemble des citoyens pourra par la suite bénéficier d'un noyau urbain ou d'un quartier plus attrayant, offrant une gamme de biens et de services encore plus diversifiés. La Ville en tirera profit par l'accroissement de son assiette fiscale.

Ces programmes de subvention vont de pair avec un programme de sensibilisation et d'information qui rappelle aux citoyens la qualité du cadre bâti du secteur, l'importance d'entretenir ce patrimoine et son impact sur la dynamisation du centre de services et les avantages sociaux et économiques qui en découlent. Ce programme de sensibilisation doit évidemment faire l'annonce et l'éloge du programme particulier d'urbanisme et afficher les résultats anticipés de la démarche.

5.4 Programme d'acquisition

Un programme d'acquisition doit être prévu afin de s'approprier le terrain sur lequel l'ancienne Coop est localisée. Le bâtiment appartient à l'Université Bishop's, mais le fond de terrain appartient toujours à la compagnie ferroviaire. Ce programme peut s'avérer utile pour l'acquisition d'un espace pouvant servir à une éventuelle aire de stationnement publique.

Afin de permettre la réalisation de projet à des fins publiques sur cet emplacement, un programme d'acquisition est donc nécessaire. Il s'agit donc d'acquérir le terrain pour des fins publiques de mise en valeur.

5.5 Programme d'immobilisation – Réquisition et coût de construction

Cette section énumère, sous forme de tableaux synthèses, les interventions prévues dans le cadre du PPU et énoncées à la planche 4 du présent document.

Il détermine les priorités de réalisation, les organismes concernés et les coûts budgétaires des travaux de construction. Les coûts de construction sont basés sur des soumissions récentes pour des travaux similaires et sont indiqués ici à titre indicatif. Aussi, les montants visent à donner un ordre de grandeur compte tenu de la précision des plans présentés et de la nature même du présent mandat.

Actions/Interventions physiques/ Études	Organisme impliqué	Coût	Priorité	Durée des travaux
1 Enfouissement des fils – Phase I et nouveaux luminaires*	Ville	2 750 000 $	1	1 an
2 Enfouissement des fils – Phase II et nouveaux luminaires*	Ville	3 000 000 $	3	1 an
3 Intersection Queen/College	Ville-MTQ	120 000 $	1	2 mois
4 Portes d'entrée	Ville	75 000 $	2	2 mois
5 Traverses piétonnières	Ville-MTQ	70 000 $	1	2 mois
6 Liens cyclables	Ville	À déterminer	2	2 mois
7 Interface public-privé	Ville-Propriétaires privés	À déterminer	1	Variable
8 Emprise ferroviaire	Ville-Propriétaires privés	275 000 $	2	1 an
9 Aménagements ponctuels	Ville-MTQ-Propriétaires privés	350 000 $	À déterminer	Variable
10 Circuit patrimonial	Ville	À déterminer	3	1 an
11 Mise à jour de l'inventaire patrimonial	Ville	20 000 $	1	6 mois

* *Les luminaires proposés utilisent une technologie permettant de contrer la pollution lumineuse.*

Finalement, tout en parallèle, la Ville devra mettre en branle les actions visant la modification de la réglementation d'urbanisme, les modifications du PIIA et l'encadrement du programme de subvention nécessaire à la réalisation d'interventions privées.

6. CONCLUSION

Le programme particulier d'urbanisme du centre des services du noyau urbain de l'arrondissement de Lennoxville se veut un programme d'action en vue d'en faire un pôle d'attraction important. Toutefois, nous avons voulu lui donner une dimension complémentaire en faisant de ce programme un guide pour la mise en œuvre optimale et intégrée de tout le noyau urbain.

Les interventions retenues sont le résultat d'une analyse des problèmes existants dans le secteur et vise l'amélioration générale de la situation dans ce secteur important de la Ville de Sherbrooke.

Un document tel que le programme particulier d'urbanisme se veut la bougie d'allumage d'une revitalisation efficace et concrète du secteur. Il faudra compter sur la participation entière et dynamique des différents intervenants pour espérer faire du noyau urbain de l'arrondissement de Lennoxville un secteur à la fois esthétique, propice à la vie de quartier, à la fois reposant et effervescent, où l'activité économique florissante donnera au secteur le rôle traditionnellement tenu par un des centres de services de la Ville.

7. LE COMITÉ AVISEUR

Mme Suzanne Bergeron, chargée de projet, Ville de Sherbrooke, division de l'urbanisme, des permis et de l'inspection.

M. René Girard, Ville de Sherbrooke, division de l'urbanisme, des permis et de l'inspection.

M. Michel Dupras, Ville de Sherbrooke, division de l'urbanisme, des permis et de l'inspection.

M. Marc Mongeau, Ville de Sherbrooke, arrondissement de Lennoxville.

M. William Smith, Ville de Sherbrooke, conseiller municipal, arrondissement de Lennoxville.

M. Douglas MacAulay, Ville de Sherbrooke, conseiller municipal et président de l'arrondissement de Lennoxville.

M. Thomas Allen, Ville de Sherbrooke, conseiller municipal, arrondissement de Lennoxville.

M. Donald Bonsant, chargé de projet, Teknika HBA.

M. Mark McLaughlin, Université Bishop's.

M. Michel Caron, Université Bishop's.

ANNEXE A

BILAN DE LA CONSULTATION

BILAN DE LA CONSULTATION
PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME
ARRONDISSEMENT LENNOXVILLE
CENTRE DE SERVICES DU NOYAU URBAIN
7 NOVEMBRE 2006

1- Quels sont les forces et les points à améliorer du centre de services du noyau urbain de Lennoxville?

Forces	Points à améliorer
• Centre de services : c'est le cœur et permet l'autonomie	• Manque de services : restaurants, alimentation
• Beau couloir de services : densité, diversité et à l'échelle humaine	• On est perdu dans la grande ville de Sherbrooke
• Loin des grandes surfaces commerciales	• Manque d'entretien des bâtiments
• Potentiel pour une rue commerciale d'une petite ville	• Les services ne sont pas connus
• Architecture des bâtiments	• Manque d'homogénéité du centre-ville : architecture et alignement
• Le projet de l'autoroute 410 – voie de contournement	• La sécurité publique : vandalisme
• Clientèle captive de l'Université	• Circulation importante, mais les gens n'arrêtent pas
• Présence d'entreprises : employeurs importants (ETFS, Bishop's)	• Pas de vision pour améliorer l'ambiance
• Bâtiments patrimoniaux (*heritage building*)	• Les commerçants ne sont pas représentés
• Présence d'un cœur au centre-ville : évident et défini	• Mauvaise signalisation de l'arrondissement, difficulté à identifier l'arrondissement
• Les écoles	• La voie ferrée
• Le caractère anglophone	• Difficulté à louer les locaux commerciaux
• Les rivières	• Complexité de la réglementation
• Les étudiants : nécessitent des services, de l'animation et consomment	• Avec l'autoroute 410, Wal-Mart et le plateau St-Joseph seront à 5 minutes
• Les entreprises industrielles	• Améliorer la signalisation
	• L'aspect visuel a une image négative
	• Aspect visuel des édifices, des commerces, des terrains et espaces vacants : comment retenir les gens? Améliorer les vitrines des commerces
	• La circulation à l'intersection

	• Manque d'espaces de stationnement et du stationnement privé
	• La zone inondable
	• La présence de certains étudiants engendre du vandalisme
	• L'intersection College - Queen présente des risques pour les étudiants
	• Pas d'identité spécifique
	• La population ne fréquente pas les commerces. Il faut encourager nos commerçants locaux (*encourage individual business*)
	• Implanter le concept de « rue principale »
	• Offrir une architecture de qualité dans les projets de construction
	• Ajouter des arbres

2- Quel est votre niveau de fierté pour le centre de services du noyau urbain de Lennoxville?

Au niveau des éléments de fierté, les participants ont identifié :

- La qualité de vie
- Le sentiment d'appartenance en raison de :
  - l'histoire, la culture
  - la chaleur qui se dégage, la dimension humaine et communautaire
  - nos racines
- Une ville autonome, de petite dimension avec des activités économiques : offre des services, des emplois
- Un environnement spécifique avec la présence d'une rivière
- Le patrimoine bâti : l'aspect architectural des bâtiments et de l'Université Bishop's
- Les propriétés sont bien entretenues
- Le sentiment de fierté doit être maintenu et encouragé, car « nous sommes en train de perdre l'âme [*spirit*] de notre communauté »
- La fusion a atténué le sentiment de fierté, « on a perdu notre identité »
- Il faut apporter des améliorations, faire de la rénovation
- « On retrouve plus de stands à hot-dogs et de poubelles »
- L'affichage et la signalisation commerciale

3- La vocation de cette zone?

Les participants souhaitent consolider et accentuer le caractère spécifique de cette zone et de leur communauté – petite ville anglaise avec son héritage et sa dimension historique et présence de la clientèle étudiante.

- Vocation multiple, soit une mixité des usages au plan économique avec les volets industriel, institutionnel, universitaire, résidentiel et les petits commerces et services
- Protection des petits bâtiments patrimoniaux résidentiels et commerciaux par opposition à l'implantation des grandes surfaces
- Vocation touristique avec l'Université, le musée, les bâtiments patrimoniaux et l'architecture
- Offrir un environnement accueillant pour les piétons avec des aménagements et des sentiers pour faciliter leurs déplacements
- Des espaces verts, des parcs, des bancs. Utiliser la rivière et les bandes riveraines
- Un environnement pour les familles
- Préoccupation face à la sécurité en raison de la voie ferrée et pour réduire la circulation des véhicules (stationnements et feux de circulation)
- Aspect visuel, image : avoir un look avec des briques et des petites entreprises, avoir un affichage en bois

4- Comment imaginez-vous le centre de services du noyau urbain de Lennoxville dans 10 – 15 ans – la vision?

- Consolider et développer le caractère d'une petite ville
- Un cœur, un centre qui peut se développer et s'animer par lui-même
- La population est plus importante
- La ville (arrondissement) est plus belle car améliorée par les règlements d'urbanisme
- En faire un lieu attractif et attrayant pour retenir les gens par le biais :
    - des aménagements : plus d'espaces publics, des aires de repos, plus de verdure, de végétation
    - plus invitant pour les piétons
    - des pistes cyclables
    - des espaces pour les industries, les entreprises, les commerces
    - un équilibre entre les piétons et les voitures (circulation moins rapide) et des espaces de stationnement (l'implantation de la 410 aura un impact)
- Avoir de l'animation : mettre de la musique dans les boutiques, les commerces
- Ajouter des choses à faire, à voir et des lieux où aller : boutiques, parcs, etc.
- Spécialiser l'usage des bâtiments avec la redéfinition du rez-de-chaussée et des étages et favoriser le propriétaire occupant par opposition à un locataire
- Limiter la hauteur des édifices pour ne pas avoir de bâtiments massifs
- Un lieu, un endroit où tous les utilisateurs sont représentés : étudiants, familles, commerçants, résidents
- Un bel affichage
- Harmonisation de la cohabitation des étudiants avec les autres résidents

- Responsabilisation des étudiants en ce qui concerne le logement
- Exercer un meilleur contrôle face à la concentration de la population étudiante : ségrégation des espaces étudiants par rapport aux autres citoyens. Pour d'autres, il faut plutôt tendre à mixer, à harmoniser
- Plus d'aménagements pour les étudiants
- Le périmètre s'étend jusqu'au pont

5- Compatibilité des activités actuelles et futures en tenant compte de la vocation souhaitée du centre-ville

- Besoin d'un bureau local du tourisme
- Parcs, terrains de jeux pour les enfants
- Protéger l'espace central (rôle et fonction du PPU) et harmoniser l'existant
- Qualité de vie pour les travailleurs à proximité
- Maintenir la dimension, la culture anglophone (unicité) (ex : thé au musée Uplands)
- La variété et la diversité représentent une force de même que la présence de l'Université
- Contingenter les usages incompatibles (par exemple les bars, les industries polluantes, etc.)
- Bonne intégration : plus d'entreprises de services (santé), des bureaux et accessibilité pour les piétons
- Aspect des rues : coffee shop, etc.
- Développer et accentuer la présence de l'Université vers le noyau urbain avec le développement de services périphériques
- La présence des entreprises et des trains (voie ferrée) sont en opposition avec la vision d'un environnement avec des arbres, des parcs et pour les piétons
- La circulation automobile et les stationnements sont planifiés par rapport à l'activité commerciale
- Développer un centre de loisirs (*leasure center*)
- Promenades sur la rivière

6- Les éléments fonctionnels du centre de services du noyau urbain de Lennoxville

- Fils électriques et autres situés le long de la voie ferrée et sur les autres rues à l'ouest. On ne vise pas nécessairement l'enfouissement des fils
- Le mobilier urbain : installer
    - davantage de poubelles et en mettre dans les zones de résidences des étudiants
    - de nouveaux luminaires
    - des bancs
    - des supports à vélos
    - une fontaine
    - un ou des points d'eau ou abreuvoirs publics
    - une barrière pour la voie ferrée
- Mieux gérer la problématique étudiante, par exemple offrir des emplois aux étudiants au niveau des services publics (nettoyage des détritus)

- Responsabiliser les commerçants face à la devanture des commerces et à l'espace en face de leur commerce
- Avoir des stationnements avec des aménagements et des passages d'accès
- Favoriser les liens entre le noyau urbain et les institutions d'enseignement (Champlain et Bishop's)
- Améliorer le déneigement
- Procéder au nettoyage des graffitis
- Affiche de bois : questionnement sur la durabilité. Le commerce voisin à une affiche lumineuse : où est l'équité entre les commerçants pour l'affichage?
- Voir comité de rue pour gérer l'harmonie

7- Si vous aviez une décision ou une action à prendre à l'égard du centre de services du noyau urbain de Lennoxville, quelle serait-elle?

- Construire l'autoroute 410
- Enlever les fils électriques et autres (les poteaux) et mettre des arbres. Cacher les fils de la rue Queen
- Réglementer l'entretien des bâtiments et la qualité des matériaux
- Revitaliser le noyau urbain en relation avec l'Université
- Offrir une aide technique pour le PIIA, avoir de la souplesse
- Rabais de taxes sur 2 ou 3 ans
- Implication des étudiants dans les problématiques
- Avoir un commissaire commercial pour aider au développement de projets
- Encourager et supporter les commerçants locaux
- Avoir un plan stratégique : le PPU est un outil. Compléter le PPU
- Conserver l'aspect unique (anglophone) du centre urbain, planifier cette dimension, cet aspect
- Conserver le cachet unique des commerces et entreprises
- Plus de restaurants

ANNEXE B

PLAN DE CADASTRE DU SECTEUR DU PPU

Ville de Sherbrooke

Programme particulier d'urbanisme
SECTEUR LENNOXVILLE

B LE CADASTRE

Légende

- Limite du P.P.U.
- Lot
- 2 447 147 — Numéro de lot

Rivière Saint-François

Rivière Massawippi

ACADEMY
SPEID
SAMUEL GRATHAM
CHURCH
QUEEN
COLLEGE
CLOUGH
WILLIAM-PAIGE
RUE DEWING
OCANEE
VILLE FORET

0 100 200m

Échelle graphique

TEKNIKA QBA

Révisé le 18 décembre 2007

SHE3-599

ANNEXE C

MOBILIER URBAIN

Ville de Sherbrooke

Programme particulier d'urbanisme
SECTEUR LENNOXVILLE

C MOBILIER URBAIN



Banc en acier et fonte ductile avec dossier
Modèle 19-60 de la Cie Dumor
Couleur : Noir



Panier à rebuts en acier
Modèle 107-32 de la Cie DuMor
Couleur : Noir



Bac à plantations en acier et aluminium
Modèle 159-00 de la Cie DuMor
Couleur : Noir



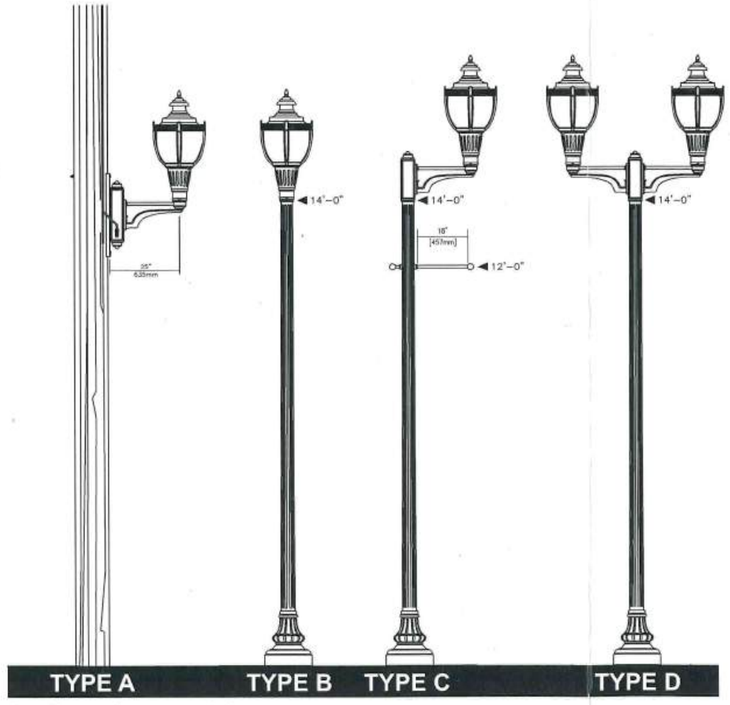
Clôture en acier et pilastre de brique
Modèle Golden Eagle II de la Cie Iron Eagle
Couleur : Noir et Brique Rouge



Réceptacle pour matières recyclables en acier
Modèle Scarborough de la Cie Landscapeforms
Couleur : Bronze



Luminaire en acier
Modèle S55 (Série Sérénade) de la Cie Lumec
Couleur : Noir texturé



Configuration possible

TEKNIKA HBA

(Ajoutée par l'art. 27 de 1000-3-1)

VILLE DE SHERBROOKE
BUREAU DU GREFFIER
PROVINCE DE QUÉBEC

RÈGLEMENT NUMÉRO 3114-1

MODIFIANT LE RÈGLEMENT NUMÉRO 3114 ADOPTANT UN PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DÉCOULANT DU PLAN PARTICULIER D'URBANISME DU CENTRE-VILLE DE SHERBROOKE (1986)

Séance régulière du conseil municipal de la Ville de Sherbrooke, tenue à l'hôtel de ville, 191, rue du Palais, le 5 juillet, présidée par son honneur le maire Jean Perrault, à laquelle assistaient le conseiller Laurier Custeau, la conseillère Lise Drouin-Paquette, le conseiller M^e^ Serge Paquin, la conseillère Chantal L'Espérance, le conseiller Michel Carrier, la conseillère Sylvie Lapointe, le conseiller M^e^ Bernard F. Tanguay, la conseillère Mariette Fugère, le conseiller Jacques Testulat et les conseillères Huguette L. Roy et M^e^ Dany Lachance.

ATTENDU que la Ville de Sherbrooke a adopté le 5 mai 1986 le règlement n° 3114 décrétant un programme particulier d'urbanisme du centre-ville de Sherbrooke;

ATTENDU que le plan particulier d'urbanisme du centre-ville a, entre autres, comme objectifs l'amélioration de l'image du centre-ville et la préservation, la mise en valeur et le développement des potentiels reliés aux bâtiments par l'exploitation et la réutilisation des bâtiments vacants;

ATTENDU que le règlement n° 3114 doit être modifié afin de prévoir le programme de revitalisation pour le secteur 1 du plan particulier d'urbanisme du centre-ville de Sherbrooke (1986), soit le secteur de la rue Frontenac et de l'immeuble vacant connu comme étant l'ancienne usine Kayser, et de décréter une subvention pour la réalisation de travaux conformes au programme de revitalisation;

ATTENDU qu'un projet de recyclage de l'ancienne usine Kayser par l'implantation d'un projet résidentiel jumelé à l'implantation du Musée de la nature et des sciences a été présenté à la Ville;

ATTENDU que le développement du volet résidentiel et l'implantation d'équipements culturels font partie des stratégies d'aménagement pour la revitalisation du centre-ville;

ATTENDU qu'en vertu du règlement n° 3635, établissant un programme de revitalisation des vieux quartiers, un montant de subvention de 1 660 732 $ a été réservé pour le recyclage de l'usine Kayser suite à une demande de permis de construction pour un projet de développement résidentiel d'un autre promoteur comportant un nombre moins important de logements;

ATTENDU l'ampleur du projet de développement résidentiel et le besoin de revitalisation de ce secteur, il y a lieu de prévoir un programme de subvention additionnel afin de s'assurer de la réalisation du projet;

IL EST ORDONNÉ ET DÉCRÉTÉ PAR LE RÈGLEMENT NUMÉRO 3114-1 CE QUI SUIT :

Article 1.- Le préambule du présent règlement en fait partie intégrante.

Article 2.- Le règlement numéro 3114 est modifié par l'ajout de l'article suivant :

« Article 1.1 Le programme particulier d'urbanisme du « Plan particulier d'urbanisme du centre-ville de Sherbrooke (1986) » est modifié par l'ajout de la section suivante :

3.6 Programme de revitalisation du secteur d'étude 1 et décrétant une subvention

1) Territoire assujetti

Le programme de revitalisation décrit à la présente section s'applique à la zone identifiée comme étant le secteur 1 sur le plan du territoire et secteurs d'étude du Plan particulier d'urbanisme (1986) dont copie est produite en annexe au présent règlement pour en faire partie intégrante.

2) Durée du programme

Le présent programme débutera le jour de l'entrée en vigueur du présent règlement et se terminera le 31 décembre 2001.

3) Administration

Le Service des ressources financières est responsable de l'administration et de l'application de la subvention décrite au présent programme.

4) Nature du programme

Le présent programme vise à revaloriser le secteur 1 du territoire du centre-ville en favorisant le recyclage du bâtiment connu comme étant l'ancienne usine Kayser située au 245, rue Frontenac par un développement résidentiel et par l'implantation du Musée de la nature et des sciences. Le programme prévoit également le décret d'une subvention pour le volet résidentiel du recyclage du bâtiment.

5) Personnes susceptibles de bénéficier du programme de subvention :

Est susceptible de bénéficier de la subvention décrétée par le présent programme, toute personne qui rencontre toutes et chacune des conditions suivantes :

a) elle est propriétaire des blocs C, D et E de l'immeuble situé au 245, rue Frontenac dans le territoire défini à l'article 1) de la présente section;

b) elle a obtenu un permis de construction pour recycler le bâtiment connu comme étant l'ancienne usine Kayser en un bâtiment à vocation résidentielle comportant environ 152 logements et répondant aux normes établies par les règlements d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke et du Programme de revitalisation des vieux quartiers.

6) Subvention

La Ville de Sherbrooke décrète une subvention de 185 500 $ pour la réalisation de travaux d'électricité, de travaux pour réduire le bruit émanant d'industries environnantes et pour l'aliénation et l'acquisition de terrains dans ledit secteur 1 nécessaires à la réalisation du projet de développement résidentiel.

7) Modalités de paiement de la subvention

La subvention sera payable à la personne admissible dans les trente jours suivant la production des pièces justificatives attestant de la réalisation des travaux ou transactions rencontrant les critères décrits à l'article 6) de la présente section.

8) Demande fausse, inexacte ou incomplète

S'il est porté à la connaissance de la Ville de Sherbrooke tout fait rendant fausse, inexacte ou incomplète la demande d'aide financière produite par le propriétaire, la demande est alors annulée. Le propriétaire doit rembourser le crédit de taxe crédité, le cas échéant. »

Article 3.- Le présent règlement entrera en vigueur conformément à la loi.

FAIT ET PASSÉ À SHERBROOKE, ce 5e jour de juillet 1999.

Le maire,

Jean Perrault

L'assistant-greffier,

Me Patrick Théroux

Nous certifions que le règlement numéro **3114-1** a été soumis aux approbations suivantes :

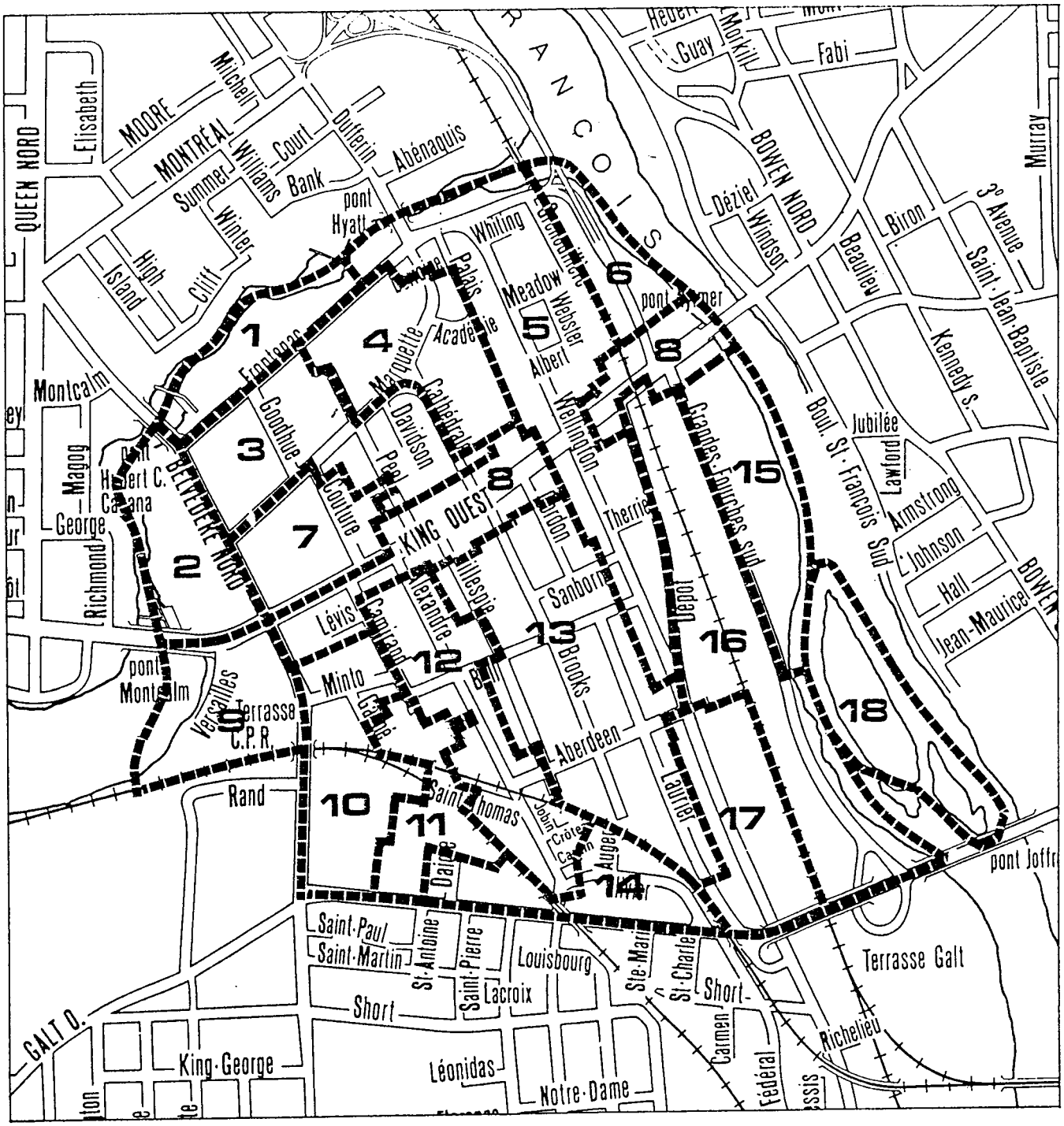
Avis de motion : 7 juin 1999;
Adoption par le conseil : 5 juillet 1999;
Publication : 10 juillet 1999.

Le maire,

Jean Perrault

Le greffier,

Me Pierre Huard



PLAN DU TERRITOIRE ET SECTEURS D'ÉTUDE

VILLE DE SHERBROOKE
PROVINCE DE QUÉBEC

RÈGLEMENT NUMÉRO 3114-2

MODIFIANT LE RÈGLEMENT NUMÉRO 3114 ADOPTANT UN PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DÉCOULANT DU PLAN PARTICULIER D'URBANISME DU CENTRE-VILLE DE SHERBROOKE (1986)

Séance régulière du conseil municipal de la Ville de Sherbrooke, tenue à l'hôtel de ville, 191, rue du Palais, le 16 octobre 2000, présidée par son honneur le maire Jean Perrault, à laquelle assistaient les conseillers Jean-François Rouleau, Laurier Custeau, la conseillère Lise Drouin-Paquette, le conseiller M[e] Serge Paquin, la conseillère Chantal L'Espérance, le conseiller Michel Carrier, les conseillères Sylvie Lapointe, Mariette Fugère, le conseiller Jacques Testulat et la conseillère M[e] Dany Lachance.

ATTENDU que la Ville de Sherbrooke a adopté le 5 mai 1986 le règlement n° 3114 décrétant un programme particulier d'urbanisme du centre-ville de Sherbrooke;

ATTENDU que le plan particulier d'urbanisme du centre-ville a, entre autres, comme objectifs l'amélioration de l'image du centre-ville et la préservation, la mise en valeur et le développement des potentiels reliés aux bâtiments par l'exploitation et la réutilisation des bâtiments vacants;

ATTENDU que le règlement n° 3114 a été modifié par le règlement n° 3114-1 afin de prévoir le programme de revitalisation pour le secteur 1 du plan particulier d'urbanisme du centre-ville de Sherbrooke (1986), soit le secteur de la rue Frontenac et de l'immeuble vacant connu comme étant l'ancienne usine Kayser, et de décréter une subvention pour la réalisation de travaux conformes au programme de revitalisation;

ATTENDU qu'un projet de recyclage de l'ancienne usine Kayser par l'implantation d'un projet résidentiel jumelé à l'implantation du Musée de la nature et des sciences est actuellement en cours;

ATTENDU que le développement du volet résidentiel et l'implantation d'équipements culturels font partie des stratégies d'aménagement pour la revitalisation du centre-ville;

ATTENDU qu'il y a lieu de modifier à nouveau ledit règlement n° 3114;

IL EST ORDONNÉ ET DÉCRÉTÉ PAR LE RÈGLEMENT NUMÉRO 3114-2 CE QUI SUIT :

Article 1.- Le préambule du présent règlement en fait partie intégrante.

Article 2.- Les paragraphes **5)** et **6)** de l'article **3.6**, tel que modifié par l'article 2 du règlement n° 3114-1, sont abrogés et remplacés par les paragraphes suivants :

« 5) Personnes susceptibles de bénéficier du programme de subvention :

Est susceptible de bénéficier de la subvention décrétée par le présent programme, toute personne qui rencontre toutes et chacune des conditions suivantes :

a) elle est propriétaire d'une partie de l'immeuble situé au 245, rue Frontenac dans le territoire défini à l'article 1) de la présente section;

b) elle a obtenu un permis de construction pour recycler une partie du bâtiment sis au 245, rue Frontenac en un bâtiment à vocation résidentielle comportant environ 152 logements et répondant aux normes établies par les règlements d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke et du Programme de revitalisation des vieux quartiers; ou

c) elle a obtenu un permis de construction pour implanter dans une partie du bâtiment sis au 245, rue Frontenac un musée de la nature et des sciences.

6) Subvention

La Ville de Sherbrooke décrète une subvention de 110 000 $ pour la réalisation de travaux d'électricité, de travaux d'aqueduc et d'égout, pour l'aliénation et l'acquisition de terrains dans ledit secteur 1 nécessaires à la réalisation du projet de développement, pour le remboursement de permis et le remboursement de certains frais reliés à la réalisation du Musée de la nature et des sciences. »

Article 3.- Ledit règlement est modifié en ajoutant après le paragraphe 8) de l'article **3.6**, le paragraphe suivant :

« 9) Appropriation

La Ville de Sherbrooke approprie la somme de 110 000 $ à même le poste budgétaire 02.05551.5132.06831.0000 « Musée de la nature - assistance financière » et le trésorier est autorisé à modifier le budget d'opération de l'exercice financier 2000 en conséquence. »

Article 4.- Le présent règlement entrera en vigueur conformément à la loi.

FAIT ET PASSÉ À SHERBROOKE, ce 16e jour d'octobre 2000.

Le maire,

Jean Perrault

Le greffier,

Me Pierre Huard

25-09-2000

Nous certifions que le règlement numéro **3114-2** a été soumis aux approbations suivantes :

Avis de motion : 2 octobre 2000;
Adoption par le conseil : 16 octobre 2000;
Publication : 18 octobre 2000.

Le maire,

Jean Perrault

Le greffier,

Me Pierre Huard

25-09-2000

ville de sherbrooke

Plan particulier d'urbanisme du centre-ville de Sherbrooke (1986)

Services techniques
Urbanisme

Plan particulier d'urbanisme du centre-ville de Sherbrooke (1986)

Ont participé à cette étude

Raymond Bibeau, Michel Blais, Lise Bossinotte, Michel Bourque, Estelle Caron, Claude Duquet, Marie-Nathalie Genest, Jacques Goudreau, Carole Lacasse, Pierre Langlois, Huguette Longchamps, Pierre St-Cyr, Martin Simard, Renée Tardif, Serge Turgeon,

sous la direction de Michel Archambault, Chef de la Division de l'urbanisme.

Le Comité consultatif:

M. Léonard T. Laflamme, Conseiller district no 4
M. Jean-Yves Laflamme, Conseiller district no 5
M. Paul Gingras, SIDAC
M. Guy Belhumeur, SIDAC
Me Louis Panneton, Corporation du centre-ville
M. André Dufresne, Corporation du centre-ville
Mgr Georges Cloutier, Archevêché
M. Henri Labonne, résidents
M. Serge Turgeon, Ville
M. Michel Archambault, Ville

1. PREMIERE PARTIE: CADRE GENERAL DE L'ETUDE

1.1 Le contexte et le mandat

1.2 Rappel du schéma d'aménagement du C.R.I.U., déposé en 1974

1.2.1 Considérations de base pour le choix d'une hypothèse
1.2.2 Les hypothèses de redéveloppement de 1974
1.2.3 Hypothèses ou moments d'un processus

1.3 Mise en oeuvre du schéma d'aménagement depuis 1974

1.3.1 Actions entreprises en conformité du schéma
1.3.2 Evolution du concept
1.3.3 Evolution du contexte

1.4 Méthode de travail

1.4.1 Validation et comparaison par secteurs d'analyse
1.4.2 Pistes d'études et analyses sectorielles
1.4.3 Comité consultatif

2. DEUXIEME PARTIE: LE PLAN PARTICULIER D'URBANISME DU CENTRE-VILLE DE SHERBROOKE

2.1 Définition du centre-ville

2.2 L'analyse: les difficultés traditionnelles d'un centre-ville

2.2.1 Dossier social et démographique
2.2.2 Dossier économique
2.2.3 Dossier accès, circulation et stationnement
2.2.4 Dossier site et image du centre-ville
2.2.5 Dossier utilisation du sol

2.3 Les possibilités de changement

2.3.1 Les potentiels de développement et de redéveloppement

3. TROISIEME PARTIE: LE PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME

3.1 Etablissement de la problématique spécifique au centre-ville

3.2 But et objectifs du programme particulier d'urbanisme

3.3 Le concept d'aménagement

3.3.1 Les éléments forts du centre-ville
3.3.2 Le concept d'organisation spatiale

3.4 La stratégie d'aménagement

3.4.1 Plan et règlement de zonage
3.4.2 Programme d'aménagement
3.4.3 Fonds pour l'acquisition de terrains et de bâtiments pour des fins de remembrement et/ou de redéveloppement
3.4.4 Programme de prêts/subventions
3.4.5 Règlement de compensation de taxes foncières
3.4.6 Autres moyens de mise en oeuvre

3.5 Coûts et échéancier de mise en oeuvre

4. ANNEXES

4.1 Plan et règlement de zonage
4.2 Programme de prêts/subventions
4.3 Règlement de compensation de taxes foncières

LISTE DES PLANS

Possibilités de changement, C.R.I.U., 1974, page 8

Délimitation et secteurs d'étude, page 16

La rénovation au centre-ville, page 19

Secteurs d'emplois, étudiants au centre-ville, page 23

Utilisation du sol (1986), page 32

Secteurs présentant peu de possibilités de changement, page 35

Potentiels de changement 1986, page 36

Sherbrooke métropolitain, page 44

Concept d'organisation spatiale, page 47

Grandes affectations du sol, page 50

Programme d'aménagement, amélioration des artères commerciales, page 53

Programme d'aménagement, amélioration des artères commerciales, aménagement détaillé, page 54

Programme d'aménagement, amélioration des liens piétonniers, page 57

Programme d'aménagement, modifications et améliorations au réseau routier, page 58

Programme d'aménagement, place Cathédrale et liaison Wellington Nord, page 59

Programme d'aménagement, secteur Grandes Fourches Nord et l'Ile des Soeurs, page 60

1. PREMIERE PARTIE: CADRE GENERAL DE L'ETUDE

1.1 Le contexte et le mandat

A Sherbrooke la question du centre-ville a toujours soulevé beaucoup d'intérêt et a toujours constitué un enjeu important en matière d'aménagement. Pour ces raisons, dès le début des années cinquante des analyses et des documents d'orientation ont été élaborés.

Ce mouvement d'analyse et de réflexion, de concert avec l'expansion de plus en plus rapide de la Ville, s'est accéléré pendant les années soixante et a mené au début de 1974 au dépôt et à l'approbation par le Conseil de ville du Plan de revitalisation du centre-ville préparé par le C.R.I.U. (1)

Ce plan, comme il sera démontré plus loin, a été mis en oeuvre par la Ville mais a aussi, en fonction des différentes conjonctures et des différents impératifs, évolué. Or, à l'automne 1984, suite au "Concours Place Hôtel de Ville" et au débat que ce dossier a soulevé, il est devenu évident que le plan de revitalisation ne faisait pas et même n'avait jamais fait l'objet d'un consensus. Ainsi, le milieu et les principaux intervenants sentaient le besoin de s'interroger à nouveau sur l'orientation à donner au développement du centre-ville et de se doter d'un plan permettant d'encadrer les actions à venir en matière d'aménagement dans le centre-ville.

Dans ce contexte, le Conseil de ville, le 19 novembre 1984, a mis sur pied un Comité de travail "pour se pencher sur le plan directeur du centre-ville afin d'assurer le développement cohérent du secteur". Plus spécifiquement ce comité devait réévaluer et, au besoin, redéfinir le plan d'aménagement du centre-ville et enfin, identifier de nouveaux moyens d'action. Cette démarche était doublement plus pertinente puisque, dans un autre contexte, la Ville s'est vue offrir le 13 mai 1985 des moyens légaux et financiers d'intervenir dans ce quartier dans le cadre du programme Revicentre. Or ce programme, avant toute chose, requiert l'adoption d'un Programme particulier d'urbanisme.

Les objectifs de la présente démarche sont donc, dans un premier temps, d'évaluer la pertinence et la rationalité du concept d'aménagement de 1974, d'en évaluer les effets sur le territoire et, partant de là, de le valider ou de l'invalider; dans un second temps, de développer un plan particulier d'urbanisme pour faire face aux défis des années à venir; et, dans un troisième temps, de déterminer des moyens pour mettre en oeuvre ce nouveau plan.

---

(1) Centre de recherches et d'innovation urbaines

1.2 Rappel du schéma d'aménagement du C.R.I.U. déposé en 1974

Cet exercice est nécessaire parce que, dans les faits, ce schéma a été appliqué par la Ville de Sherbrooke. Ainsi les actions reliées au mail de la rue Wellington, la localisation du Palais de Justice, les interventions massives dans les secteurs résidentiels trouvent leur rationalité et leur explication dans les pistes identifiées par ce schéma.

Cet exercice est aussi nécessaire parce qu'aujourd'hui on s'interroge très sérieusement sur la justesse de ces orientations du début des années soixante-dix et, même plus, sur la pertinence d'une telle planification. Or, justement, en 1974, dans le cadre de cette étude, il était dit:

"Le centre-ville subit ces changements sans avoir les moyens pour s'y ajuster adéquatement en terme de marché... Il semble que l'absence d'un cadre cohérent d'aménagement du centre-ville capable de susciter les investissements en fournissant une perspective d'avenir suffisante y soit pour beaucoup. Le manque d'un cadre cohérent a entraîné la disparition de toute énergie motrice capable d'assurer naturellement le développement du centre-ville"(1)

Dix ans plus tard, la nécessité pour la collectivité et pour le milieu de fonctionner à l'intérieur d'un cadre cohérent demeure toujours.

1.2.1 Considérations de base pour le choix d'une hypothèse

En 1973-1974 le choix d'une hypothèse de revitalisation était, comme ce l'est encore aujourd'hui, tributaire de la conjoncture, des opportunités de changement et des possibilités de développement du moment.

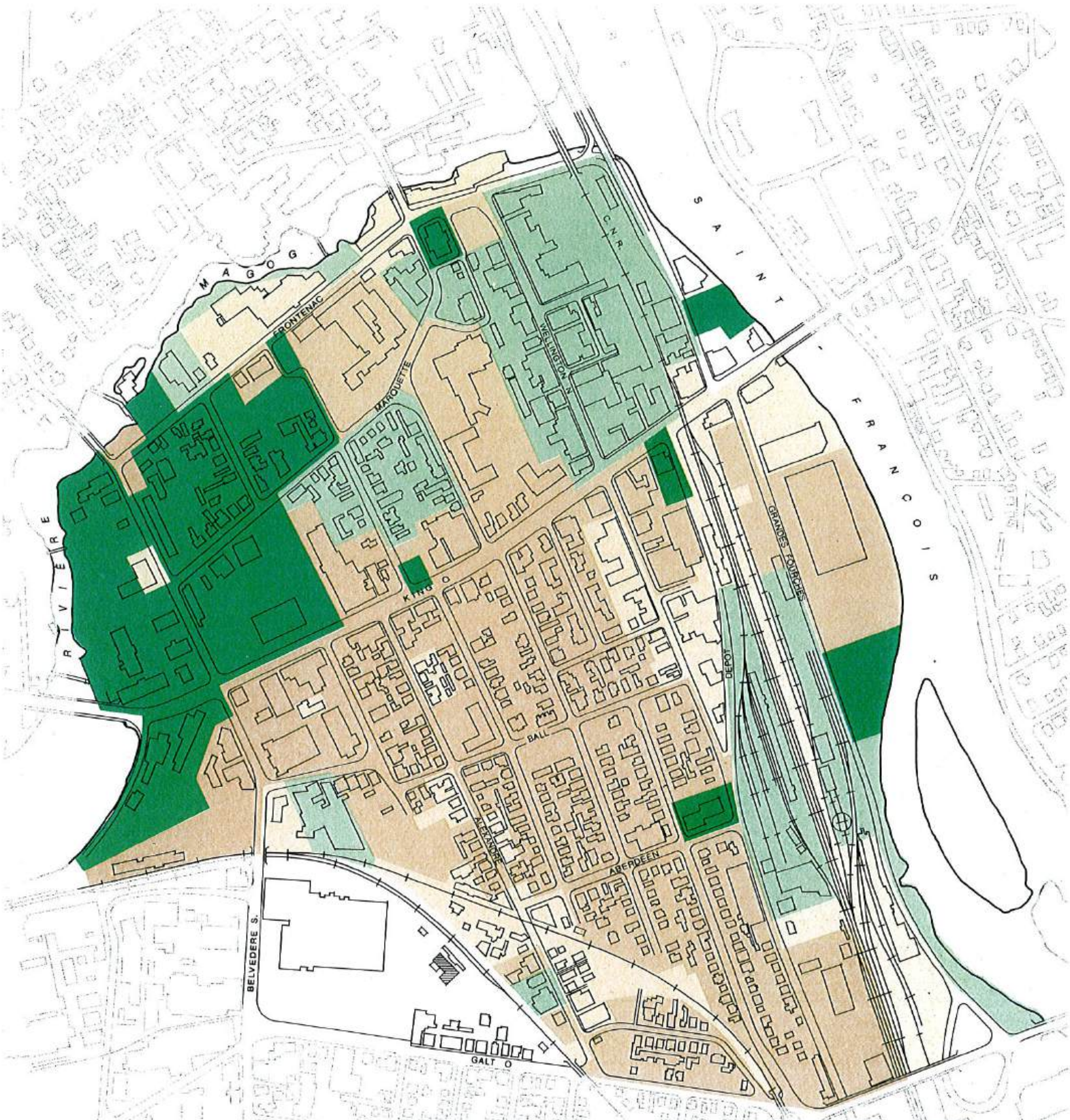
Or en 1973-1974, comme le démontre le plan suivant (2) selon l'analyse qui était faite de l'ensemble des facteurs pertinents, seuls les secteurs du Plateau Marquette et de Wellington Nord présentaient, à des degrés divers, des possibilités de changement et ces secteurs, eux-mêmes, étaient détachés par du tissu à prédominance résidentielle ou institutionnelle, tandis que le secteur Wellington et Grandes Fourches Sud présentaient peu ou pas de possibilité de changement.

Dans cette perspective et en fonction des indicateurs de cette époque il aurait été irréaliste de concevoir le redéveloppement du Centre des Affaires (C.D.A.) ailleurs que dans la portion au Nord de King. En effet il importait alors de trouver et de fournir, rapidement, des terrains pour le développement de la fonction administrative et commerciale. De plus, à cette époque l'on prenait généralement pour

---

(1) Revitalisation du centre-ville de Sherbrooke, Rapport final, 1ere partie; C.R.I.U. Janvier 1974. p. 91

(2) op. cit. p. 88



Possibilité relative positive
Possibilité relative négative
Possibilité absolue de changement
Impossibilité de changement

0 500' N

8

Possibilités de changement,

Source: Sherbrooke, revitalisation du centre-ville CRIU (1974)

Services techniques, **Urbanisme** 1986

acquis que l'Hôtel de Ville serait réalisé sur le Plateau sur les terrains acquis pour cette fin et que, éventuellement le futur Palais de Justice et la prison pourraient aussi s'y retrouver. De la même façon, puisque l'édifice du Scott-Lasalle venait d'être parachevé, on pouvait difficilement anticiper que l'opération n'y durerait que quelques années. Enfin, les voies de chemin de fer et les cours de triage présentaient un certain potentiel mais à trop long terme pour que les opportunités y soient vraiment intéressantes.

1.2.2 Les hypothèses de redéveloppement de 1974

"Hypothèse 1: Concentration - Plateau Marquette: Concentration du plus grand nombre possible d'activités sur le site proposé pour le futur Hôtel de Ville et localisation des effets d'entraînement à attendre sur les îlots limitrophes du Plateau Marquette. Le secteur King-Wellington continue plus ou moins à dépérir parce que l'hypothèse suppose qu'on n'y consentira pas d'efforts majeurs.

Hypothèse 2: Concentration - secteur Wellington: Concentration du plus grand nombre possible d'activités dans le secteur King-Wellington. Dans ce cas, le complexe de l'Hôtel de Ville n'abriterait que la fonction administrative municipale, à moins que le complexe ne soit établi sur un site situé dans le secteur Wellington.

Hypothèse 3: Liaison - Plateau Marquette et secteur Wellington: Considérant les deux pôles (site proposé pour le complexe de l'Hôtel de Ville et Wellington), cette hypothèse tendrait à lier ces deux pôles en implantant diverses activités entre ceux-ci profitant au passage du cadre physique agréable des alentours de la cathédrale et en surmontant l'obstacle de la falaise par la construction d'un lien vertical". (1)

Cette troisième hypothèse a été finalement choisie parce que, somme toute, elle constituait un excellent compromis entre deux tendances qui étaient déjà inscrites dans le territoire. De plus, cette hypothèse, parce qu'elle offrait plus d'espaces pour le développement de l'une ou l'autre des fonctions offrait des meilleures opportunités à moyen et à long terme. Enfin, elle permettait de créer un C.D.A. où la fonction piétonnière, en retrait des grandes artères, prenait une plus grande importance.

En contrepartie, la nécessité de réaliser un axe de liaison et, à court terme, d'étaler dans un trop grand espace les activités caractéristiques d'un centre-ville risquaient de diluer les différents impacts des différentes implantations.

1.2.3 Hypothèses ou moments d'un processus

Un des aspects les plus intéressants de la réflexion du C.R.I.U., et qu'il convient de retenir est cette notion de "moments d'un processus". Cette notion démontre qu'en fait l'hypothèse des deux pôles,

---

(1) op. cit. p. 93

dans une perspective de temps plus longue, contient les deux autres hypothèses celle de la concentration des investissements sur Wellington et celle de la concentration sur le Plateau Marquette et qu'il est possible de la mettre en oeuvre, tantôt en investissant sur Wellington, tantôt en investissant sur le Plateau.

Or, dans la réalité, c'est de cette façon que le plan C.R.I.U. a été mis en oeuvre.

1.3 Mise en oeuvre du schéma d'aménagement depuis 1974

Même si ce schéma a suscité de la controverse au cours des années et a subi de nombreuses remises en question, il a constitué le "cadre cohérent" en fonction duquel un ensemble d'actions, à la fois de développement et de redéveloppement, ont été entreprises par les différentes administrations municipales qui ont suivi.

1.3.1 Actions entreprises en conformité du schéma

Réfection des rues King, Wellington Nord et Frontenac et installation d'une marquise en 1974-1975: au coût de 2 230 000$(dont 700 000$ ont ont été payés par les propriétaires-marchands sous la forme d'une taxe spéciale): il s'agissait alors de créer une certaine atmosphère et un certain environnement permettant de concurrencer le Carrefour de l'Estrie qui venait s'implanter et de générer, indirectement, de nouveaux investissements commerciaux dans le secteur.

Réfection des stationnements étagés Webster et Wellington Sud et réaménagement des stationnements La Grenouillère et Grandes Fourches Nord pour un coût global approximatif de 1 775 000$(1): il s'agissait de pallier à des problèmes d'entretien et de créer un système unique de stationnements facilement accessibles.

Mise en oeuvre de deux programmes d'amélioration de quartiers au coût de 4 000 000$ qui ont permis de fournir aux résidents du quartier un minimum d'équipements récréatifs et des services publics d'une qualité comparable à ceux des autres quartiers.

Mise en oeuvre de divers programmes de restauration domiciliaire ayant permis de restaurer, à ce jour dans le quartier, quelques logements.

Vente d'un terrain au gouvernement provincial pour la construction du Palais de Justice: cette vente, en un sens, a eu pour effet d'introduire de façon déterminante la fonction administrative dans le quadrilatère Marquette et, ainsi, donner du corps à la théorie des deux pôles. Il n'en demeure pas moins que ce terrain était le seul, à toutes fins utiles, pouvant répondre aux impératifs d'une telle implantation. En contrepartie, aujourd'hui, cette implantation nécessite, de la part de la Ville, l'aménagement d'accès véhiculaires, de places publiques et d'un stationnement souterrain au coût de 2 700 000$.

(1) Webster: 1 095 000$, Wellington Sud: 480 000$, La Grenouillère et Grandes-Fourches Nord: 200 000$

Confection d'un plan-masse par la Ville: plan ayant démontré la nécessité pour la Ville de s'impliquer dans l'aménagement de l'axe de liaison et de la possibilité d'utiliser le développement de l'Hôtel de Ville pour ce faire.

Cette énumération met toutefois en évidence le fait que la mise en oeuvre de ce schéma a été, pratiquement parlant, du ressort presqu'exclusif de l'administration municipale. En effet, pratiquement aucune initiative ou aucun investissement du domaine privé n'est venu s'inscrire dans la direction indiquée par le schéma.

1.3.2 Evolution du concept

Dans la mesure où peu d'investissements nouveaux ont été faits dans le centre-ville et plus particulièrement dans le Centre des Affaires et dans la mesure où les seules actions significatives ont été réalisées par les corps publics le concept des deux pôles devant être joints par un axe de liaison n'a pas été remis en question.

Comme corollaire à cet énoncé, comme les investisements anticipés se faisaient rares, voire inexistants, il y a eu évolution dans la nature de ces pôles et dans la façon de les relier. En effet, puisqu'aucun nouveau commerce d'envergure n'a été implanté dans le pôle à prédominance commerciale, puisqu'aucune action de construction ou de rénovation n'a eu pour effet d'augmenter l'importance du pôle, la possibilité d'agrandir l'Hôtel de Ville pour contrebalancer le vide que créerait le déplacement du Palais de Justice vers le Plateau Marquette a été considérée. De la même façon, puisque la réalisation de l'axe de liaison, tel que conçu en 1974, nécessitait des acquisitions massives sur le côté Sud de la rue Marquette et surtout des investissements du secteur privé, les couloirs du domaine public ont été considérés comme étant les seuls axes aménageables, bien entendu, en éliminant la responsabilité du domaine privé.

Ainsi, si le concept a peu évolué, l'importance du schéma d'aménagement qui en découlait a été diluée. D'un schéma qui devrait faciliter et encadrer les investissements publics et privés, il est devenu un plan, un programme d'immobilisation pour les gouvernements, tandis que les premiers bénéficiaires des effets de ce schéma n'ont que peu ou pas contribué à sa mise en oeuvre.

1.3.3 Evolution du contexte

Si le milieu a plus ou moins endossé le schéma il importe alors de voir comment la situation a pu évoluer et quel est le contexte spécifique de 1985.

Un des éléments les plus significatifs de la situation actuelle est la survie et la spécialisation du commerce sur Wellington Sud et le redéveloppement du secteur des Grandes Fourches Sud. En 1974, en dehors du pôle commercial et de l'axe, on recommandait de laisser le commerce à sa propre évolution, "dans la mesure où tout encouragement

marqué pourrait nuire à l'évolution des deux pôles et de leur liaison"(1). Implicitement, de ce fait on anticipait que le commerce dans ces secteurs se marginaliserait ou évoluerait plutôt en fonction des secteurs résidentiels avoisinants. Or, la situation a évolué différemment: la rue Wellington Sud est devenue un pôle d'attraction en ce qui a trait à la restauration et surtout aux divertissements de nuit. De la même façon, le développement du Marché des Grandes Fourches, sur Grandes Fourches Sud, constitue, à lui seul, l'investissement commercial le plus important des quinze dernières années dans le centre-ville.

En deuxième lieu, en 1985 la situation en ce qui a trait aux voies de chemin de fer et aux cours de triage est très différente de ce qu'elle était en 1973-1974. En effet, compte tenu de la baisse de leur utilisation, il est devenu évident que certaines voies du Québec Central, une partie de la cour de triage du Canadien National et du Canadien Pacifique pourraient être récupérées et réutilisées en dedans d'une période de moyen terme.

En troisième lieu, certaines valeurs et certaines approches ont radicalement changé. Au début des années soixante-dix pour évaluer le potentiel de développement d'un territoire ou d'un secteur, plus souvent qu'autrement, on ne considérait que le fonds de terrain; aujourd'hui, les bâtiments eux-mêmes, si vétustes soient-ils, peuvent constituer, en soi, un potentiel. Ainsi, en 1974, on recommandait de démolir la Paton, alors que maintenant, le recyclage de cet édifice est devenu un ancrage important pour le redéveloppement du C.D.A. Il en va donc de même pour un ensemble de bâtiments existants dont le potentiel demeure à exploiter.

Enfin ces changements, ces nouvelles valeurs, une volonté nouvelle et une certaine évolution du milieu mettent en évidence la nécessité de réévaluer et de revoir le schéma d'aménagement du centre-ville.

(1) op. cit. p. 111

1.4 Méthode de travail

Pour évaluer le schéma d'aménagement de 1974 et, le cas échéant, le modifier, il s'agit, dans un premier temps de comparer les données d'origine avec celles de 1985 et, dans un second temps, d'effectuer un ensemble d'études sectorielles tributaires de la conjoncture et des principales problématiques d'aujourd'hui. Enfin, comme une telle démarche ne peut, ni ne doit être effectuée en vase clos il importe d'instituer une méthode permettant d'obtenir des informations, des données et des éléments de problématique provenant du milieu lui-même.

1.4.1 Validation et comparaison par secteurs d'analyse

En 1974 le C.R.I.U., pour proposer un schéma d'aménagement, avait effectué un ensemble d'analyses et constitué les dossiers suivants: social, économique, accès et circulation, occupation du sol et site.

Aujourd'hui il importe de voir comment et dans quelle direction la situation a pu évoluer. Ainsi, dans la mesure où un élément ou un facteur aura changé de façon significative, de nouvelles orientations pourront être envisagées. Il importe aussi de voir et d'évaluer par ces analyses dans quelle mesure les éléments du concept qui ont été mis en place ont et auront une influence significative sur le développement ou le redéveloppement du centre-ville.

En contrepartie, il ne s'agit pas non plus de refaire et de reprendre toutes les études et toutes les analyses. Il s'agit plutôt d'effectuer un survol rapide et une démarche de vérification plutôt qu'une recherche de fond. Il s'agit aussi de déterminer, comme cela a été mentionné précédemment, si le concept de 1974 est toujours valide et, si celui-ci est confirmé par les analyses, de l'ajuster en fonction de la problématique actuelle et à venir, et, si ce concept s'avère utopique, d'en développer un nouveau.

1.4.2 Pistes d'études et analyses sectorielles

En plus des dossiers énumérés précédemment, en fonction des impératifs d'aujourd'hui une série d'analyses sectorielles ont été menées tant par l'équipe de travail des Services techniques que par des ressources du milieu:

- évolution de la structure du logement
- détermination du degré de pénétration de la fonction commerciale dans le tissu résidentiel
- relevé des locaux vacants sur les axes King et Wellington
- analyse du marché des bureaux dans le centre-ville
- évolution des activités de commerce au centre-ville de 1974 à 1985
- étude de marché: "image du centre-ville" (SIDAC)
- enquête auprès des usagers - centre-ville
- analyse de la fréquentation des stationnements
- évolution des valeurs foncières depuis les dix dernières années et analyse de l'impact d'un système d'exemptions fiscales
- le théâtre Granada, valeur historique et patrimoniale
- études de design et d'aménagement urbain pour les rues King, Wel-

lington et Alexandre - standardisation du language architectural
- détermination de secteurs à haut potentiel de changement
- analyse de la qualité architecturale du domaine bâti
- identification des principaux points d'emploi et des maisons d'enseignement
- inventaire des données socio-démographiques.

Ces études font partie du rapport mais ne sont disponibles que sous forme de documents de travail et d'annexes.

1.4.3 Comité consultatif

Puisque Revicentre oblige la Ville à adopter un Programme particulier d'urbanisme, par voie de conséquence, en vertu des dispositions de la Loi 125, la Ville doit alors le soumettre à la consultation populaire. Cette obligation offre l'opportunité de recueillir les opinions et les orientations des principaux concernés et de rechercher ainsi une forme de consensus. Cette obligation permet aussi de donner un caractère nettement plus formel au plan ainsi adopté.

Toutefois en dehors même du contexte particulier de Revicentre et avant même d'entreprendre le processus officiel de consultation, le Conseil de Ville, comme cela a été mentionné précédemment, a senti le besoin de s'associer au milieu pour réviser et reformuler le schéma d'aménagement du centre-ville. Pour ce faire le Comité consultatif qui réunit les principaux groupes d'intérêts en présence au centre-ville est composé de dix représentants soit un(1) représentant des résidents, un(1) représentant des institutions, deux(2) représentants de la SIDAC, deux(2) représentants de la Corporation du centre-ville, deux(2) représentants du Conseil de Ville, soit le conseiller du district no 4 et celui du district no 5 et enfin de deux personnes-ressources de la Division de l'urbanisme.

Le Comité s'est réuni à plusieurs reprises, a reçu toutes les analyses et a étudié les différentes représentations et les différents mémoires qui lui ont été soumis. Le Comité a toujours opéré sur une base consensuelle et a ainsi réussi à dégager une problématique, des objectifs d'aménagement et de revitalisation et à recommander un plan d'urbanisme et les moyens de mise en oeuvre qui pouvaient en découler.

2. DEUXIEME PARTIE: LE PLAN PARTICULIER D'URBANISME DU CENTRE-VILLE DE SHERBROOKE

2.1 Définition du centre-ville

"Le centre-ville n'est pas un segment de rue; il n'est pas la concentration d'une seule fonction urbaine comme le commerce ou l'administration; il n'est pas une entité électorale définie par des limites arbritraires ou abstraites comme des frontières.

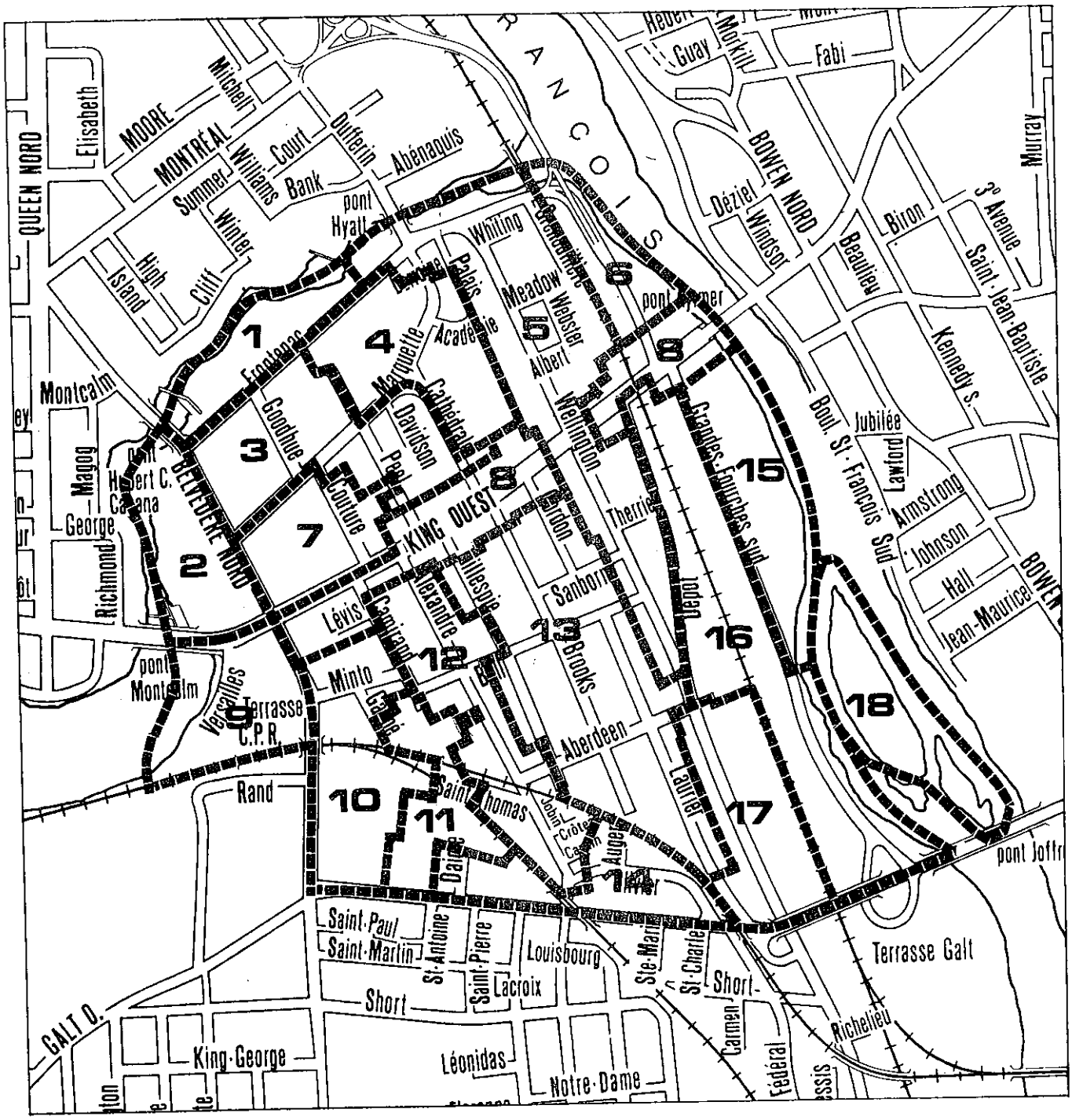
Le centre-ville est plutôt un lieu historique récipiendaire des premiers établissements humains tant résidentiels, commerciaux, institutionnels, qu'industriels de l'agglomération, lieu à partir duquel la population et toutes les activités ont rayonné et se sont étendues.

Le centre-ville est un lieu géographique situé au centre de la ville vers lequel tous les axes et toutes les activités convergent.

Le centre-ville est un lieu multifonctionnel où l'on retrouve tous les types d'activités caractéristiques au milieu urbain tels le commerce, la résidence, l'administration, l'industrie, les transports."

Cette définition tirée du document intitulé "Sherbrooke, un centre-ville à vivre", produit en 1980, situe assez bien la qualité et la richesse de ce quartier de la Ville de Sherbrooke.

En 1985, dans un contexte où les banlieues ont continué à s'accroître et où les fonctions commerciales ont continué à s'étendre, certains peuvent être tentés de minimiser l'importance et le rôle du centre-ville au sein de l'agglomération. Or, ce quartier demeure, même aujourd'hui, par les institutions, par les administrations gouverne- mentales, par les commerces et par les services que l'on y retrouve le centre administratif, non seulement de l'agglomération mais aussi de la région.



PLAN DU TERRITOIRE ET SECTEURS D'ÉTUDE

2.2 L'analyse: les difficultés traditionnelles d'un centre-ville

Il s'agit ici, en relation avec les dossiers du C.R.I.U., d'analyser poste par poste, dossier par dossier la situation et, comme mentionné précédemment, d'évaluer le chemin parcouru et, enfin, d'esquisser des perspectives d'avenir. Il s'agit ici, aussi, d'identifier et de dégager les éléments et les potentiels nouveaux.

2.2.1 Dossier social et démographique

En 1974, au plan social et démographique le centre-ville présentait le portrait classique d'un quartier central en perte de vitesse: émigration soutenue des résidents et surtout des ménages familiaux, population de locataires vieillissante et socio-économiquement faible et, enfin, marginalisation de la dimension résidentielle du quartier.

Les moyens alors recommandés pour infléchir ces tendances consistaient en la sauvegarde des logements familiaux par la restauration domiciliaire et en la responsabilisation du milieu par l'action communautaire.

Dans les faits, la mise en oeuvre de deux programmes d'amélioration du quartiers, la construction d'habitations à loyer modique et l'application de programmes de restauration domiciliaire par la Ville ont eu pour effet d'introduire de nouveaux équipements socio-récréatifs, de nouveaux types de logements et d'améliorer de façon générale la qualité du parc de logements. Pour sa part le milieu, par le biais des avantages offerts à la formation de coopératives d'habitation, a effectué une certaine prise en charge du parc immobilier. Toutefois, dans les faits, force est de constater que, malgré tout, sur plusieurs plans la situation n'a pas cessé de se détériorer.

2.2.1.1 Revenus

- En 1981 au centre-ville, 88% des particuliers avaient un revenu inférieur à 15 000$, pour la ville ce taux était de 74%;

- 43% des particuliers font partie du groupe 2 000$ - 6 000$, ce pourcentage est de 29% au niveau de la ville.

- en 1981 au centre-ville, 5% des particuliers avaient un revenu se situant entre 15 000$ et 20 000$ tandis que ce taux était de 14% au niveau de la Ville.

2.2.1.2 Population et groupes d'âge

- En 1971 les 5 694 résidents du centre-ville représentaient 7% de la population de la ville tandis qu'en 1980 les 3 740 résidents ne représentaient plus que 4%. Aujourd'hui cette population s'est stabilisée à 3 500 résidents.

- Comparativement à l'ensemble de la population urbaine, le centre-ville montre une sous et sur-représentation de deux groupes d'âges:

. le groupe 0-14 ans représente 10% de la population au centre-ville comparativement à 18% pour la ville;

. le groupe 55 ans et plus compte pour 35% de la population du centre-ville comparativement à 21% pour la ville.

- La population au centre-ville est donc principalement composée de gens de 15 à 34 ans et de gens de 55 ans et plus. Ces deux groupes au centre-ville représentent 70% des résidents tandis que pour la Ville ce pourcentage est de 59%.

2.2.1.3 Taille des ménages et état matrimoinial

- En 1971, 60% des ménages au centre-ville étaient composés de une ou deux personnes contre 40% pour la ville, tandis qu'en 1981 79% des ménages au centre-ville sont composés de une ou deux personnes contre 59% pour la Ville.

  Force est de constater que l'écart entre la situation au centre-ville et l'ensemble de la Ville est toujours de 20%. Cette constatation au niveau de la taille réduite des ménages peut aussi être mise en relation avec la répartition dans les groupes d'âges.

- Comparativement à l'ensemble de la ville on retrouve une forte concentration de personnes célibataires, séparées, divorcées et veuves et, en contrepartie, les ménages dits "familiaux" sont sous-représentés.

1981		
	centre-ville	ville
célibataire	49%	45%
marié(e)	30%	44%
séparé(e)	4%	2%
divorcé(e)	7%	3%
veuf(ve)	10%	6%

2.2.1.4 Logements

- De 1971 à 1985 le stock de logements au centre-ville a augmenté de 7,1%:

	1971	1985
centre-ville	2 475	2 651
Ville	22 690	27 785

Cette progression est intéressante dans la mesure où, contrairement au reste de la Ville le quartier n'est pas en expansion. Cette progression s'explique par la construction de H.L.M. qui sont venus répondre à des besoins spécifiques au centre-ville et par le recyclage d'édifices industriels.



Rénovation au centre-ville, 1975-1986

Rénovation
Coopérative/rénové
Coopérative
H.L.M.

0 500'

N

19

Services techniques, Urbanisme 1986

- de marginales en 1973-1974 les coopératives contrôlent aujourd'hui une part importante du stock de logements du centre-ville.

- pendant qu'il se restaurait quelque 325 logements au centre-ville et que ces programmes donnaient une très forte priorité aux logements familiaux le nombre de chambres, de 1971 à 1985 est passé de 105 à 224. Ce phénomène est observable surtout dans le secteur résidentiel situé entre King et Ball.

Face à ces données, il est donc possible de se demander si la situation, depuis la mise en oeuvre massive de programmes visant à améliorer le profil résidentiel du quartier visant à conserver des logements pour familles et visant, à maintenir les occupants en place a évolué dans la direction indiquée en 1974. Cette orientation partait du fait que le centre-ville était considéré, au plan résidentiel, comme un quartier comme un autre, et que, de surcroît, les résidents devaient constituer un marché pour les commerces et maintenir une certaine vitalité dans le secteur.

Aujourd'hui force est de constater que, malgré une augmentation du nombre et de la qualité des logements, la population ainsi que les ménages "familiaux" n'ont cessé de décroître. Ces tendances, observables par ailleurs dans d'autres quartiers, correspondent plutôt à des mutations profondes de la société et de l'organisation de l'espace qui en découle: il paraît utopique de vouloir inverser ces tendances, puisque la spécialisation du tissu résidentiel du centre-ville correspond à des besoins précis. Il convient toutefois de faire en sorte que le tissu résidentiel du quartier soit maintenu et amélioré et que les services à la population y soient développés pour répondre adéquatement aux besoins de la population qui trouve avantage à y résider.

Il convient aussi de modifier les approches en matière de restauration domiciliaire pour toucher d'autres types et d'autres formes de logement et pour s'assurer que les droits des occupants sont respectés.

2.2.2 Dossier économique

L'étude de 1974 soulignait l'affaiblissement progressif du secteur tertiaire, c'est-à-dire de commerce et de service, surtout à cause de sa dispersion à travers toute la Ville et à cause du caractère vétuste et inadapté des équipements commerciaux déjà en place.

Ce manque de dynamisme était, entre autres, attribué aux problèmes géographiques du secteur commercial, au manque d'attrait du cadre extérieur, au manque de boutiques et de commerces spécialisés et à la désertion des bureaux, des hôtels et des activités de loisir et de culture. A cette époque il paraissait évident que le Carrefour de l'Estrie venait supplanter et concurrencer irrémédiablement les activités de commerce du centre-ville.

Maintenant que l'impact du Carrefour de l'Estrie s'est fait sentir, maintenant que le cadre extérieur du secteur Wellington Nord a été modifié, que les stationnements ont été améliorés et que les marchands se sont regroupés dans diverses associations d'initiative et de développement, il est intéressant de voir comment la situation a évolué et comment elle se présente aujourd'hui.

2.2.2.1 Investissements nouveaux et progression des valeurs foncières

- peu d'investissements ayant pour effet de générer des activités nouvelles ou ayant pour effet d'augmenter les surfaces de commerce ont été réalisés dans le centre-ville depuis 1974. On parle de la conversion du United en galerie de boutiques, de la conversion du rez-de-chaussée de l'édifice de La Tribune en commerces, du Saint-Hubert et du A & W et, très récemment, du Marché des Grandes Fourches. Ces interventions représentent au total et sur une période de 11 ans des investissements de l'ordre de 6 460 000$ (1).

- en 1975, 1976 et 1977 la valeur des permis de construction émis pour le quartier représentait entre 2 et 3% de la valeur totale des permis de construction, tandis que depuis 1978, ce rapport se maintient à 4%. Ce, en grande partie à cause de la restauration domiciliaire.

- depuis 1974 les valeurs foncières se sont tout simplement maintenues au centre-ville.

(1) De ce montant, à lui seul, le Marché des Grandes Fourches représente environ 5 000 000$ et ne se réalise qu'en 1985-1986

2.2.2.2 Evolution des activités de commerce sur Wellington (1)

Répartition des activités

	Wellington N.		Wellington S.		Wellington	
	1980	1985	1980	1985	1980	1985
Vente de détail %	55%	49%	34%	28%	50%	44%
nombre	100	104	17	18	117	122
Commerce de %	8%	10%	34%	38%	14%	17%
loisir nombre	14	20	17	26	31	46
Services %	37%	41%	32%	34%	36%	39%
nombre	68	85	16	23	84	108
Total	182	209	50	67	232	276

- les places de commerces ont eu tendance à augmenter, ceci par le fractionnement et la subdivision de plus grands commerces plutôt que par l'augmentation des surfaces commerciales.

- le commerce de détail, progressivement, cède du terrain au commerce de loisirs (restaurants, cafés, bars) et à la fonction de services. Cette tendance est toutefois plus prononcée sur Wellington Sud où le commerce de loisir domine et, au rythme où vont les choses, éliminera la vente au détail.

- la valeur locative des établissements regroupés dans la SIDAC représente, approximativement, un total de 4 300 000$ par comparaison à un total, pour tous les établissements de Sherbrooke, de 56 350 000$ soit 7,6%. Par comparaison aux centres d'achats, si une telle comparaison est possible, la SIDAC se situe au deuxième rang, après le Carrefour de l'Estrie puisque les valeurs locatives respectives sont les suivantes:

ETABLISSEMENT	VALEUR LOCATIVE
Carrefour de l'Estrie	8 330 310$
SIDAC	4 264 380$
Place Belvédère	913 290$
Quatre-Saisons	830 380$(2)
Centre d'achat King	641 670$
Carrefour Dunant	200 660$
Total pour la Ville	56 353 780$

(1) Compte tenu des données disponibles, il n'est possible d'effectuer cette comparaison qu'à partir de 1980.
(2) Ce montant n'inclut pas le récent agrandissement.



Points et secteurs d'emplois

Travailleurs et étudiants au centre-ville en 1986

Étudiants

Travailleurs

0 500'

N

23

Services techniques, **Urbanisme** 1986

C'est donc dire que les activités économiques du centre-ville occupent encore une place relativement importante. Ces données ne tiennent toutefois pas compte de la progression rapide des activités de commerce et d'affaire sur la rue King Ouest.

2.2.2.3 **Travailleurs et étudiants au centre-ville**

- près de 4 000 personnes travaillent au centre-ville. De ce nombre, 1 725 soit 43%, personnes travaillent dans les commerces et les services de la SIDAC. 1 150 soit 29%, sont des employés des différentes administrations gouvernementales, tandis que 450 personnes, soit 11% travaillent dans les différentes maisons d'enseignement.

- plus de 4 500 personnes étudient au centre-ville. Sur ce nombre, le Centre St-Michel, le Séminaire et le Mont Notre-Dame, localisés dans un axe Nord-Sud au haut de la falaise représentent à eux seuls près de 3 400 étudiants soit au-delà de 75% du total.

  Cette situation, quoiqu'à un degré moindre, prévalait en 1974. Il est toutefois important d'en prendre note puisque cet apport de travailleurs et d'étudiants constitue en soi un potentiel intéressant.

2.2.2.4 **Etude de marché et enquête auprès des usagers**(1)

Les deux études effectuées concuramment avaient pour objectifs, en ce qui a trait à l'étude de marché, de

- déterminer la part de marché ou le créneau occupé par le commerce du centre-ville;

- déterminer le profil socio-économique du consommateur;

- déterminer les critères de satisfaction de la clientèle;

à partir d'une enquête effectuée par téléphone sur la base d'un échantillon.

En ce qui a trait à l'enquête auprès des usagers, il s'agissait d'identifier la provenance, les modes de transport et les motifs de déplacements des personnes, et ce, à partir d'une entrevue de personnes interrogées.

Les résultats et les conclusions de ces études concordent sensiblement:

- Les commerces du centre-ville ont un faible rayonnement. En effet, l'enquête sur le terrain démontre que 74% de toutes les personnes interrogées sur les lieux proviennent d'un rayon de quatre kilomètres

(1) L'étude de marché a été réalisée par la SIDAC, tandis que l'enquête a été menée par la Division de l'urbanisme.

et que 21% des personnes proviennent du quartier lui-même, tandis que l'étude de marché, démontre que les personnes fréquentant le centre-ville au moins une fois par semaine proviennent à 80% de Sherbrooke même.

- la "clientèle" du centre-ville, c'est-à-dire ceux qui y fréquentent les commerces au moins une fois par mois, selon les revenus se répartit de la façon suivante:

revenu familial	%
12 000$ et moins	24
12 001$ - 20 000$	22
20 001$ - 30 000$	22
30 001$ - 40 000$	12
40 001$ et plus	11
refus	9

C'est donc dire que près de la moitié de la clientèle (46%) ont un revenu égal ou inférieur à 20 000$.

- La "clientèle" du centre-ville, selon le niveau de scolarité, se répartit de la façon suivante:

niveau de scolarité	%
- primaire	17
- secondaire	46
- collégial	16
- universitaire	20
refus	1

- Le magasinage est le principal motif de déplacement (26%) et en ordre décroissant d'importance, le divertissement (22%), le travail (20%), les services (18%) et la résidence, l'autobus, les études (14%).

- La marche est le principal mode de déplacement, viennent ensuite l'automobile et l'autobus. L'automobile est le mode de transport le plus utilisé pour le magasinage et pour le travail tandis que la marche a la préférence pour le divertissement et les services.

- Le stationnement n'est pas perçu comme un problème.

- Les travailleurs du centre-ville ne résident pas dans le quartier.

- Après le Carrefour de l'Estrie, le centre-ville serait l'espace commercial qui, avant les centres d'achats de quartiers, aurait, en termes de fréquence de visite, la plus grande part de marché. Cette constatation est toutefois pondérée par la multiplicité des activités au centre-ville: cette diversité donne d'ailleurs un caractère particulier et un quelconque avantage au centre-ville.

2.2.2.5 **Locaux vacants**

- 62 locaux totalisant quelques 146 000 pieds carrés de plancher sont actuellement vacants au centre-ville. Ces locaux sont très

majoritairement situés aux étages supérieurs des édifices.

- on retrouve la plus forte proportion de locaux vacants sur Wellington et, plus spécifiquement sur Wellington Nord où l'on retrouve quelques 74 000 pieds carrés de plancher disponible.

- compte tenu de la localisation des accès, des superficies impliquées et de l'état des lieux, et dans la mesure où le marché serait mieux ajusté, au total, dans un très court laps de temps 75 000 pieds carrés pourraient être réutilisés en bureaux et surtout, 40 000 pieds pourraient être réaffectés à de l'industrie légère.

En guise de conclusion, force est de constater que malgré une concurrence accrue, malgré une conjoncture plus ou moins favorable et de faibles investissements, probablement à cause d'une certaine spécialisation des commerces, notamment en boutiques et en établissements de divertissement, le centre-ville comme secteur d'emploi, comme secteur commercial a survécu.

Le centre-ville n'est plus sur le plan du commerce ce qu'il a déjà été ni qu'il aurait pu devenir. Il est maintenant un important centre d'achat de quartier dont certaines boutiques spécialisées et le commerce de loisir accroissent le rayonnement. A cet égard, le commerce de loisir, s'il n'est pas encadré, peut, comme c'est devenu le cas sur Wellington Sud, minoriser et marginaliser le commerce de vente au détail.

En contrepartie, la présence et le flux continuel de travailleurs et d'étudiants ainsi que la grande disponibilité d'espaces de plancher à réutiliser constituent des potentiels pouvant être avantageusement exploités.

2.2.3 Dossier accès, circulation et stationnement

En 1974 les principaux problèmes soulevés étaient les suivants:

- importance de la circulation de transit;
- nombreux points d'engorgement: pont Aylmer, intersections King/Grandes Fourches, Alexandre/Larocque/Galt, Galt/Laurier/Olivier, etc.;
- circulations intenses dans les rues résidentielles.

Les solutions dont certaines étaient relativement spectaculaires portaient sur:

- la fermeture de la rue Wellington Nord;
- le réaménagement de l'intersection King/Grandes Fourches;
- la construction d'un système d'échangeurs reliant les rues Galt/Grandes Fourches/Wellington/Short et Laurier;
- la mise en place d'un système de sens uniques.

Depuis, un certain nombre de problèmes ont été réglés ou amoindris par des solutions efficaces mais parfois nettement moins spectaculaires. Ainsi de nouveaux feux et de nouvelles intersections ont été aménagés sur le tronçon King, notamment à l'intersection King/Grandes Fourches. Dans la même veine les problèmes de camionnage sur la rue Galt ont été réglés par des travaux aux viaducs du Canadien Pacifique et du Québec Central.

Bien entendu la rue Wellington n'a pas été fermée, par contre, des interventions majeures aux stationnements Wellington Sud, Webster, La Grenouillère et Grandes Fourches Nord ont permis d'en améliorer la capacité et les accès. Enfin, une proposition visant à améliorer la situation dans les rues résidentielles et ayant pour effet de créer un réseau de sens uniques, présentée dans le cadre des P.A.Q., a été rejetée par les propriétaires et résidents du secteur.

Parallèlement, le réseau de transport en commun, dans son ensemble, a été sensiblement amélioré et développé, au point où le volume de personnes transportées a, au cours des dernières années, quadruplé. Or, à cause de la configuration géographique de Sherbrooke une majeure partie des autobus transitent au centre-ville. Anciennement 6 circuits d'autobus transitaient à l'intersection King et Wellington, maintenant le nombre de circuits est de 10.

Aujourd'hui les problèmes sont les suivants:

- importance de la circulation de transit, ce problème devrait toutefois être amoindri par le complètement, à très court terme, du contournement Nord et du boulevard Saint-François;

- engorgement que représente le pont Aylmer, situation qui à court terme, sera amplifiée par la réfection du tablier;

- engorgement sur la rue King entre Dépôt et Grandes Fourches;

- au plan des circulations piétonnières exception faite de l'intervention sur Wellington Nord, aucun nouveau réseau piétonnier n'a été développé et l'accessibilité vers le haut de la falaise n'a pas été améliorée;

- pénétration du stationnement commercial vers les rues résidentielles;

- circulation lourde et intense dans les rues résidentielles.

Ainsi malgré le fait que plusieurs actions à plusieurs niveaux ont été menées certains problèmes persistent et de nouveaux problèmes, tributaires des récents développements, sont apparus. L'expérience démontre toutefois que ces questions peuvent être solutionnées sans nécessairement entreprendre des actions spectaculaires.

2.2.4 Site et image du centre-ville

En 1974 le site, c'est-à-dire l'espace physique, avait été analysé dans une perspective de contraintes. Contraintes imposées par la géographie des lieux et par les aménagements déjà réalisés. En fonction d'une telle approche, il est facile de comprendre que peu de potentiels ont été identifiés. A tout le moins il était recommandé de:

- récupérer et aménager les berges de rivières;

- récupérer et aménager la voie ferrée du Canadien Pacifique et la cour de triage du Canadien National;

- créer et aménager un réseau piétonnier.

Dans les faits, seule la question de la récupération des berges a vraiment progressé pour être récupérée par un organisme para-municipal dont le cadre d'action déborde largement le seul centre-ville.

Aujourd'hui, par rapport au site, plusieurs perspectives ont changé. D'abord, l'innondation de 1982 et les contrôles réglementaires qui ont suivi ont amoindri de façon significative le potentiel des terrains limitrophes à la rivière Saint-François. Ensuite, tenant compte du facteur innondation, tenant compte du facteur temps, et tenant compte de la dynamique même des compagnies ferroviaires, les possibilités de récupération des voies ferrées et des cours de triage se sont précisées.

Au-delà de ces questions, aujourd'hui, contrairement à la perspective de 1974, l'environnement physique particulier du centre-ville doit aussi et surtout être considéré comme un potentiel. En 1985, comme l'ont perçu les premiers bâtisseurs de Sherbrooke, l'exemple du positionnement de la cathédrale est à ce titre éloquent, les rivières, les promontoires, les fortes pentes doivent être utilisés comme des actifs, comme des potentiels permettant d'affirmer le caractère unique du centre-ville.

Dans le même ordre d'idées, une analyse attentive du bâti au centre-ville permet d'y découvrir une très grande richesse au plan architectural. Richesses ou potentiels qui ont été considérablement dépréciés par ignorance, par indifférence ou par l'installation d'équipements qui faisaient abstraction de cette dimension, par un affichage envahissant et non-coordonné. Or, une meilleure exploitation, voire une mise en valeur de ce potentiel architectural permettrait, précisément, de redonner au quartier une image qui est déjà inscrite dans la pierre, image qui risque de demeurer.

2.2.5 Dossier utilisation du sol

L'examen comparatif de l'utilisation du sol, c'est-à-dire de l'usage qui est fait de chacun des terrains, est au centre de la réflexion présentement effectuée. En effet, il est capital de constater et d'évaluer dans quelle mesure et dans quelle direction les différentes parties du territoire ont évolué, et de voir si l'une ou l'autre des fonctions s'est étendue ou développée.

Tableau : Utilisation du sol - centre-ville 1985

	Superficies acres	% net	% brut
Rues	57,6	21,0	-
Commercial	51,5	18,9	23,9
Résidentiel	43,3	15,9	20,1
Public	31,7	11,6	14,7
Stationnement	22,9	8,4	10,6
Vacant	20,4	7,5	9,4
Résidentiel-commercial	18,9	6,9	8,7
Espace vert	15,2	5,6	7,0
Industriel	11,5	4,2	5,3
. Total	273,0	100,0%	100,0%

Malheureusement, pour des questions de méthodes d'analyse, il n'est pas possible d'établir par rapport à 1974 mathématiquement, poste par poste et fonction par fonction la progression ou la régression de chacun des usages. Il n'est pas non plus apparu pertinent dans la présente démarche d'effectuer une analyse approfondie des densités, de l'occupation du sol, de l'âge et de la condition des bâtiments, de la progression des valeurs foncières, locatives et immobilières.

L'objectif de la présente étude est plutôt de voir comment les potentiels de redéveloppement identifiés en 1974 ont été exploités et, enfin, de déterminer où se situent dans la perspective de 1985, les opportunités de développement et de redéveloppement. Un examen des actions par fonction et une comparaison entre les potentiels théoriques et les tendances observées paraissent alors suffisants pour dégager des perspectives d'avenir.

2.2.5.1 Résidence

Comme mentionné précédemment, le stock de logement a augmenté de quelques 176 unités depuis 1971, ce qui représente 7,1% du total initial. Ceci, malgré la démolition d'un certain nombre de bâtiments dans le cadre des programmes d'amélioration de quartiers. Cette hausse est principalement attribuable à la construction d'environ 118 unités de logement à loyer modique (H.L.M.), et le recyclage de la Paton en 48 unités en copropriété et de l'édifice La Tribune en 40 unités de location.

Ces deux derniers cas sont les seuls où la fonction résidentielle s'est développée sur du territoire utilisé initialement à d'autres fins. Il ne s'agit toutefois pas là d'une tendance. D'une part, au Sud de King, malgré une certaine pénétration des activités de commerce et l'implantation ponctuelle d'activités à "but non-lucratif", qui ont affecté la qualité et l'homogénéité du tissu résidentiel, il y a eu consolidation de la fonction résidentielle; d'autre part, au Nord de King malgré le fait que les actions menées au niveau de la Paton et de La Tribune constituent une percée pour un certain type de résidents au Nord de la rue King, la situation et l'état des logements dans cette portion du territoire n'a cessé de se détériorer pour, dans une certaine mesure, y marginaliser la fonction résidentielle.

2.2.5.2 Commerce

Au plan de l'espace occupé, comme peu d'investissements nouveaux ont été réalisés dans le domaine du commerce, la proportion du territoire occupée par cette fonction n'a pas progressé.

Trois changements significatifs méritent toutefois d'être signalés.

- le fractionnement des espaces commerciaux sur Wellington Nord qui indique une tendance à la spécialisation du commerce;

- le développement du commerce de loisir sur Wellington Sud qui a donné une seconde vie à ce secteur; ce commerce, dont les effets, stationnement, bruits, etc. débordent dans le secteur résidentiel, tend toutefois à éliminer les autres types de commerce, et pourrait s'étendre à d'autres secteurs commerciaux;

- le redéveloppement, dans le secteur des Grandes Fourches Sud, du Scott-Lasalle abandonné depuis quelques années, en complexe de boutiques d'alimentation et de marchandises sèches.

2.2.5.3 Gouvernements et institutions

En 1974 la fonction gouvernementale, exception faite du Palais de Justice, de l'édifice fédéral et de l'Hôtel de Ville , quoique présente au centre-ville était passablement éparpillée sur le territoire. A cette époque, on anticipait, à court et à moyen terme, la construction du Palais de Justice, de la prison, de l'Hôtel de Ville et d'un édifice pour l'administration provinciale sur le Plateau Marquette.

Dans les faits, seul le déplacement du Palais de Justice a été réalisé et vient confirmer de façon marquante la vocation du Plateau. L'Hôtel de Ville, pour des questions d'équilibre, n'a pas été déplacé, tandis que, malgré ses propres énoncés de politique en la matière, le provincial, non seulement, n'a pas regroupé ses effectifs, mais a localisé plusieurs de ses administrations en dehors des limites du centre-ville, notamment sur la rue King Ouest.

Enfin, la fonction institutionnelle, l'Archevêché et les maisons d'enseignement, sans réaliser de nouveaux bâtiments, exception faite du Séminaire, a connu, par l'augmentation de sa fréquentation et de ses



Utilisation du sol 1986

Résidentiel / Commercial
Résidentiel
Commercial
Public
Espace vert
Industriel

0 500'

N

Services techniques, **Urbanisme** 1986

32

effectifs, une amplification de son rayonnement et de sa présence dans le quartier.

2.2.5.4 Industries, entreposage, transport

De façon évidente depuis 1974, l'industrie au centre-ville, notamment avec la disparition de la Paton comme entreprise manufacturière et par la stagnation des emplois dans les autres industries du secteur, n'a pas progressé.

Pour ce qui est des activités de transport et d'entreposage, celles-ci connaissent un déclin appréciable. Ainsi les différentes cours de triage sont nettement moins actives, notamment celle du C.N., et les entrepôts qui les bordent sont sous-utilisés.

Il paraît donc évident que les terrains reliés à ces activités, dans un avenir rapproché, deviendront disponibles pour d'autres activités et pour d'autres formes de développement.

2.2.5.5 Parcs et espaces verts

Le seul changement tangible, au cours des dernières années, dans ce domaine a été le réaménagement et la liaison des parcs Camirand et Dufresne. Cette intervention a eu pour effet direct de fournir aux résidents du quartier un parc de dimension respectable présentant un éventail d'équipements sportifs et récréatifs adéquats. Indirectement, et c'est là l'intérêt de la chose, cette intervention a eu pour effet de constituer une liaison piétonnière efficace et intéressante dans l'axe Nord-Sud à l'Ouest du quartier.

En ce qui a trait à la récupération des berges et à l'exploitation de leur potentiel d'aménagement peu de gestes concrets ont été posés. Ainsi de 1974 au début des années 80 l'effort a été mis sur des actions de sensibilisation, tandis que maintenant, grâce aux efforts du comité CHARMES on peut anticiper quelques actions de mise en valeur. Malheureusement ces actions demeurent du domaine public ou para-public alors que le secteur privé n'a pas encore perçu les berges comme un potentiel au plan de l'aménagement.

2.3 Les possibilités de changement

L'analyse des différentes composantes de l'utilisation du sol dans un contexte évolutif permet de dégager les possibilités de changement pour le quartier. La notion de changement est ici définie d'abord, comme en 1974, comme étant la possibilité pour une zone donnée de changer d'usage dominant et, à la limite, de changer de vocation. La notion de changement est aussi définie, et à la différence de 1974, comme étant la possibilité pour des bâtiments donnés d'accueillir de nouvelles utilisations.

Plusieurs mises en garde s'imposent toutefois:

- Premièrement, le changement n'est pas nécessairement identifié comme étant désirable, mais plutôt, comme une condition résultant des tendances, de l'évolution des valeurs et des usages vers une certaine forme de marginalité et sans pour autant qu'une nouvelle vocation soit, a priori, détectable. Une bonne connaissance du milieu et des phénomènes en place a été utilisée de préférence à une batterie de paramètres quantitatifs et de données économiques pour identifier ces zones.

- Deuxièmement, dans le cas des terrains il s'agit d'identifier des ensembles plutôt que des parcelles éparpillées sur tout le territoire. En effet une opération valable de redéveloppement impliquant l'insertion ou la localisation de nouvelles activités requiert des espaces suffisamment larges pour entreprendre des actions concertées. Il ne s'agit pas ici de, simplement, "boucher des trous". Il en va de même pour les possibilités de changement des bâtiments pouvant être convertis et offrant, par complémentarité, des surfaces relativement importantes.

- Troisièmement, possibilité n'est pas synonyme de potentiel. Un terrain peut se prêter à un changement de vocation mais, ses caractéristiques propres, ses contraintes et les usages avoisinants peuvent faire en sorte qu'il n'offre aucun attrait au développement.

2.3.1 Les potentiels de développement et de redéveloppement

La section précédente a permis d'identifier les secteurs présentant des possibilités de changement. Il s'agit ici, maintenant, d'identifier les secteurs présentant des potentiels pour le développement ou le redéveloppement du centre-ville.

Pour évaluer le potentiel les facteurs suivants ont été utilisés:

- le temps

  En effet, à priori, une zone donnée peut présenter des caractéristiques fort intéressantes au plan du développement, mais la récupération des espaces ne pouvant se faire, par exemple, qu'à long terme, le potentiel s'en trouve directement amoindri.



Secteurs présentant peu de possibilités de changement

Secteurs homogènes à dominante résidentielle
Parc
Secteurs homogènes à dominante commerciale
Secteurs mixtes sans dominante
Secteurs homogènes à dominante institutionnelle
Secteur mixte à dominante commerciale

0 500' N

35

Services techniques, **Urbanisme** 1986



Potentiels de changements 1986

Court terme
Moyen terme
Long terme
Court terme, changement lié à la réutilisation de bâtiments existants
0 Numéro de zone

0 500'

N

36

Services techniques, **Urbanisme** 1986

- Ainsi les secteurs 2, 5 et 7, pouvant être utilisés immédiatement, présentent plus d'intérêt que, respectivement, les secteurs 1, 3, 4 et 6.

- la forme, la surface et les caractéristiques inhérentes au terrain lui-même

  Un terrain de petite superficie, linéaire ou innondable pose des contraintes majeures au développement. Ce facteur affecte de façon négative les secteurs 6 et 7.

  En contrepartie un terrain de grande superficie, bien localisé et bien exposé présente un potentiel élevé de développement. Le secteur 1 se place dans cette catégorie.

- la proximité et la complémentarité à d'autres usages

  Le fait d'être localisé dans un secteur déjà actif, déjà dynamique et connaissant déjà une certaine forme de développement et où il y a complémentarité en termes d'usage, augmente le potentiel latent d'un secteur donné.

  Ce facteur est important pour les secteurs 1, 2 et 3 à cause de la construction du Palais de Justice, pour le secteur 5, puisque la réutilisation des étages se fait dans un contexte où il y a déjà une importante activité commerciale et enfin pour le secteur 7 où un complexe commercial important est en construction.

La combinaison de l'ensemble de ces facteurs permet d'affirmer que les secteurs 1, 2 et 3 présentent d'excellentes opportunités de développement (ce qui est une évidence), tandis que le secteur 5, à cause notamment de la très grande disponibilité à très court terme de locaux, présente un bon potentiel de développement.

Le cas des secteurs 7 & 8 mérite d'être examiné de plus près. Certes, pour le secteur 7 la voie du Québec central peut être récupérée à court terme, tandis que pour le secteur 8 à plus moyen terme la cour du C.N. peut être relocalisée. Certes, pour le secteur 7, l'implantation du Marché des Grandes Fourches vient créer un impact majeur, tandis que pour le secteur 8, le développement de la récréation commerciale et du "night life" a aussi créé un fort impact. Ces impacts sont toutefois annulés dans le cas du secteur 7 par le fait qu'il s'agit d'une zone innondable et par le fait que la bande de terrain pouvant être récupérée le long de la voie principale du C.N. s'avère être très étroite. Dans le cas du secteur 8 la perspective temps, la différence de niveau entre la rue Dépôt et la rue Wellington Sud et sa proximité avec le tissu résidentiel réduisent fortement les avantages observés.

Par contre, à moyen terme, une révision en profondeur de la trame de rues en conjonction avec la récupération progressive des emprises de chemins de fer permettrait de créer des ensembles de terrains plus

intéressants et à ce moment, pouvant être mieux intégrés aux secteurs avoisinants.

Ainsi le déplacement de la rue des Grandes Fourches Sud le long de la voie principale du C.N., dans la portion Nord, permettrait de fournir au Marché des Grandes Fourches un espace de stationnement intéressant et ininterrompu par une voie de circulation et, dans la portion Sud, permettrait de créer un espace pouvant être intégré à la réutilisation de l'Ile des Soeurs. Dans ce contexte, il importe, à court terme, de ne pas poser de geste, quant à cette rue, qui aurait pour effet de repousser très loin dans le temps cette solution.

Dans le même ordre d'idées le réalignement de Dépôt le long de la voie principale de même que le prolongement de Aberdeen jusqu'à la rue des Grandes Fourches permet de régler le problème majeur de circulation sur le tronçon King entre Dépôt et Grandes Fourches et permet, à plus long terme, de récupérer le secteur 8 en l'intégrant à l'îlot Wellington-Sud.

Ces propositions seront illustrées plus loin dans le programme d'aménagement.

3. TROISIEME PARTIE: LE PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME

3.1 Etablissement de la problématique spécifique au centre-ville

En 1974, les conclusions de l'étude du C.R.I.U. mettaient en évidence "la faiblesse de la demande en activités présentant un certain dynamisme"(1) pour le centre-ville. Cette faiblesse était, bien entendu, "causée par la création de noyaux d'activités...directement concurrentiels à ceux que l'on retrouve dans le centre-ville"(2).

On reliait aussi cette faiblesse à deux aspects tout aussi fondamentaux, soit:

- le manque, apparent, d'espaces immédiatement disponibles pour l'implantation d'activités caractéristiques à un centre-ville;

- le manque d'"un cadre cohérent d'aménagement du centre-ville capable de susciter les investissements en fournissant une perspective d'avenir suffisante"(3).

Finalement, on insistait sur le fait qu'un tel revirement pour le centre-ville ne pourrait se faire que sur une période d'une dizaine d'années, et ce, à la condition que le plan soit suivi avec persévérance, cohérence et autorité.

En 1986, l'expérience démontre que la situation qui prévaut dans la grande majorité des centre-villes d'Amérique du Nord est aussi tributaire d'une évolution de la forme des villes et d'une forte spécialisation du tissu urbain. Ainsi, tous les développements nouveaux tendent à une certaine forme de "pureté" au niveau des usages, et ce, en opposition aux développements anciens où l'on retrouve un tissu urbain mixte où des relations étroites de complémentarité ont, avec le temps, été établies.

Dans un tel contexte, le centre-ville ne pouvait, à cause de ses caractéristiques propres, concurrencer adéquatement les nouveaux développements. Maintenant, ces mêmes caractéristiques et certains avantages qui y sont reliés, notamment les aspects concentration et proximité, peuvent être utilisés de façon positive. A la condition, bien entendu, d'encore et toujours s'astreindre à suivre un plan, un cadre cohérent d'aménagement.

Ainsi, aujourd'hui, les éléments dominants de la problématique du centre-ville sont les suivants:

---

(1) op. cit. p. 90
(2) op. cit. p. 91
(3) op. cit. p. 91

- Le manque de consensus sur les enjeux que le centre-ville a à affronter, le manque de consensus sur la direction à prendre, le manque de consensus sur le plan à suivre. Ce manque de consensus, à venir jusqu'à maintenant, a freiné toutes les initiatives. Or, un concept d'organisation spatiale, un plan d'aménagement est plus qu'un document à accrocher au mur, et dans la mesure où il sera endossé par l'ensemble des intervenants, dans la mesure où il fera consensus, il permettra de générer des développements intéressants.

- Le manque de cohésion, le manque d'unité dans le territoire, la multiplicité d'obstacles et de barrières: le centre-ville, presque par définition, est un milieu mixte, mais les relations et les frontières entre les différents usages sont mal définis. De la même façon et dans le même ordre d'idées, il n'y a pas ou peu de liens pouvant intégrer des usages et des fonctions complémentaires.

- Le manque d'image, la mauvaise exploitation des symboles et du caractère distinctif du centre-ville réduit l'intérêt pour le centre-ville et minimise l'attrait d'un espace vraiment multifonctionnel pour tous les types d'investissements nouveaux.

- La mauvaise identification et la mauvaise exploitation des différents potentiels dont recèle le territoire:

  . les terrains vacants et en profonde mutation;

  . les cours de triage et les voies inutilisées;

  . les locaux vacants aux étages;

  . les équipements culturels laissés en plan;

  . les ensembles architecturaux de grande qualité, mal entretenus ou dénaturés.

- Le manque (subjectif) d'espaces libres de toutes contraintes pouvant permettre l'introduction de nouvelles activités.

Ce dernier élément de la problématique d'aujourd'hui rejoint la problématique de 1974 et demeurera toujours, dans une certaine mesure. En effet, dans n'importe quel milieu urbain les contraintes et les contingences s'amplifient au fur et à mesure que la densité et la mixité augmente. C'est le prix à payer pour se localiser dans un espace riche en effets de synergie. Ainsi, plutôt que d'essayer de recréer au centre les caractéristiques d'une banlieue, il convient, par une bonne planification et par l'application des mesures appropriées, d'exploiter à fond cette situation particulière.

Ne pas reconnaître ces opportunités et mal comprendre cette réalité, c'est s'enlever toute chance de survie.

3.2 But et objectifs du programme particulier d'urbanisme

Le but étant, essentiellement, de faire du centre-ville un espace où chaque fonction urbaine a sa place et où on retrouve un centre des affaires dynamique, diversifié et offrant, aussi et malgré tout ,un potentiel de développement intéressant, il convient d'identifier une série d'objectifs à atteindre, lesquels objectifs détermineront une stratégie de revitalisation.

3.2.1 Objectif: Préservation, mise en valeur et développement des potentiels reliés aux terrains

- par l'identification de zones d'aménagements contrôlés où des usages ayant un effet moteur sur le développement peuvent être introduits et où il convient d'encadrer toute action, tant de remembrement que de développement.

- par l'identification de zones de récupération, c'est-à-dire de zones comportant un potentiel plus ou moins fort de développement mais permettant d'introduire des activités complémentaires au centre-ville.

3.2.2 Objectif: Préservation, mise en valeur et développement des potentiels reliés aux bâtiments

- par l'utilisation et la réutilisation des locaux et des étages vacants;

- par l'exploitation et la réutilisation systématique des bâtiments vacants

3.2.3 Objectif: Préservation et développement de chacun des usages présents au centre-ville

- par l'établissement de règles pour empêcher l'expansion d'un usage au détriment d'un autre, là où cela n'est pas désirable;

- par la spécialisation de certains espaces, par exemple, à l'intérieur même d'un créneau commercial;

- par la maximisation des effets de synergie en se servant de la présence et de la vitalité d'une fonction pour attirer des activités de même nature ou des activités complémentaires.

3.2.4 Objectif: Amélioration de la cohésion du tissu urbain

- par le développement et l'amélioration des accessibilités piétonnières;

- par le développement et l'amélioration des accessibilités automobiles;

. par la réduction des conflits autos/piétons et résidents/ stationnement.

3.2.5 Objectif: **Amélioration de l'image du centre-ville.**

. par la préservation et la mise en valeur des potentiels architecturaux;

. par l'introduction d'éléments "paysagers", arbres, bancs, éclairage, trottoirs spéciaux, par l'introduction d'un "language" particulier au centre-ville.

3.2.6 Objectif: **Former un nouveau consensus**

. par l'élaboration d'un concept d'aménagement réaliste tenant compte, à la fois, des besoins et des forces du milieu;

. par le choix de moyens de mise en oeuvre simples, pratiques et facilement endossables par le milieu.

3.3 Le concept d'aménagement

Le concept d'aménagement ici proposé n'a rien de théorique ou de démesurément ambitieux. Il est la résultante des actions passées, de la place qu'occupe actuellement chacune des activités spécifiques au centre-ville et des potentiels réellement observés.

Par ailleurs, le concept d'aménagement n'est pas purement conjoncturel et n'est pas, à cet égard, destiné à faire la promotion d'un élément ou d'une implantation en particulier. Il touche et conditionne le développement et le redéveloppement de l'ensemble des fonctions propres au quartier.

Il importe toutefois, avant d'aller plus loin, de signaler qu'en fonction des différentes dynamiques qui ont agi sur le centre-ville celui-ci n'a jamais cessé de se modifier et d'évoluer. Ainsi, historiquement, le centre-ville se situait approximativement à l'intersection des rues Marquette, Frontenac et Dufferin (1). Par la suite, en fonction de l'espace disponible, en fonction du développement des chemins de fer qui devenaient le principal moyen de transport, et en fonction du développement du tissu urbain, le centre-ville se déplacait progressivement le long de Wellington pour se situer à l'intersection King-Wellington.

En 1985 la taille et la forme de l'agglomération ont changé de façon dramatique. Ainsi, toute la partie Ouest et Nord-Ouest du territoire de l'agglomération depuis les trente dernières années s'est développée deux à trois fois plus rapidement que les secteurs Sud et Est. En même temps l'automobile est devenue le principal moyen de transport et la rue King, dans un premier temps à cause du commerce routier, est devenue un axe commercial majeur.

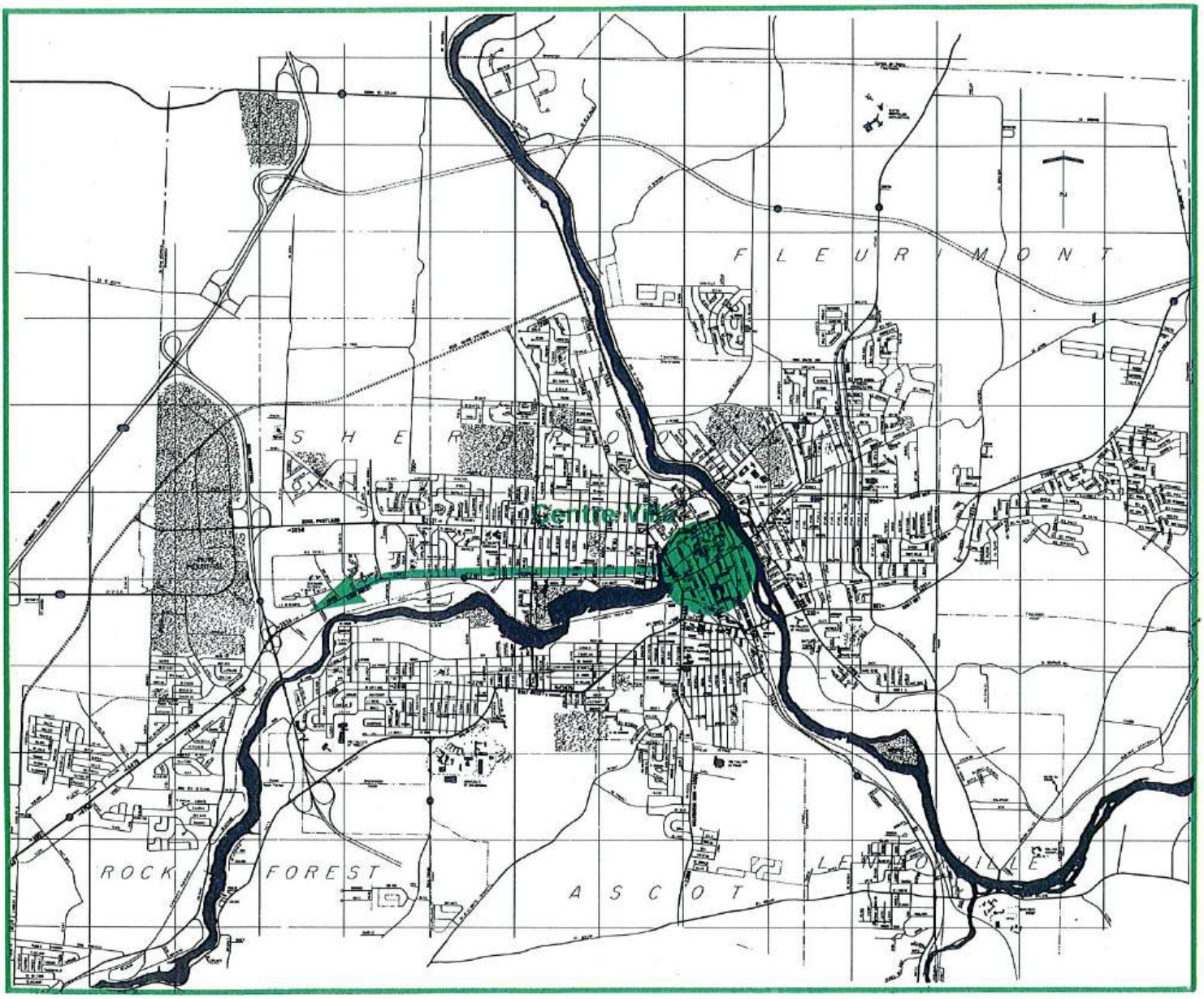
Dans un tel contexte la taille et la forme du centre-ville et du Centre des Affaires ne peuvent qu'être profondément modifiés.

3.3.1 Les éléments forts du centre-ville

Si d'une part le concept est déterminé par des tendances et conditionné par des besoins, il est aussi, nécessairement influencé par un ensemble d'éléments forts que l'on retrouve dans le centre-ville. Ces éléments forts deviennent alors des points d'ancrage à partir desquels le centre-ville de demain peut et doit être bâti.

Ces éléments forts peuvent être des caractéristiques naturelles mais aussi le fruit d'initiatives isolées et, il est important de le noter, le produit d'actions concertées en matière d'aménagement:

(1) Rues qui autrefois s'appelaient respectivement Market, Commercial et Frontenac.



SHERBROOKE MÉTROPOLITAIN

- les difficultés du site: deux rivières se rencontrent au centre-ville de Sherbrooke et le centre-ville est érigé sur deux plateaux distincts séparés par un escarpement important. Les rivières, à cause des ponts, limitent les accès au quartier et, à cause des innondations, réduisent le potentiel de certains secteurs. La falaise, pour sa part, brise la continuité du tissu urbain.

  Par contre, dans une autre perspective, les rivières, par l'effet spectaculaire des gorges et des chutes, par le contraste qu'elles offrent à la fonction commerciale, si elles sont exploitées et mises en valeur, constituent, indéniablement, un élément fort à utiliser.

  De la même façon la falaise, au fil des temps, est venue symboliser à elle seule Sherbrooke. Les références constantes à la "côte King" en témoignent. Ainsi le renforcement et l'utilisation de cette caractéristique, un peu comme les institutions religieuses l'ont fait, peuvent permettre d'améliorer et d'amplifier l'image projetée par le centre-ville.

  En contrepartie ne pas exploiter, ne pas tenir compte ou négliger ces caractéristiques, par exemple par des constructions où aucune intégration aux caractéristiques naturelles n'est prévue, aurait pour effet de priver la population d'avantages inscrits dans le territoire.

- L'importance et la permanence des institutions religieuses et d'enseignement: non seulement ces institutions sont là pour demeurer mais elles ont connu une augmentation constante en termes de fréquentation et d'effectifs. Par l'apport constant d'étudiants, d'enseignants et de fidèles, les institutions constituent alors un actif majeur pour toute action de développement et de redéveloppement et doivent être nécessairement considérées dans le processus d'aménagement.

- L'ampleur et la spécialisation qu'ont acquis certains secteurs commerciaux: l'ouverture prochaine d'environ 110 boutiques au Marché des Grandes Fourches et le développeemnt de la récréation commerciale sur Wellington Sud constituent un apport important à la fonction commerciale du centre-ville. Ce phénomène témoigne aussi du fait que le commerce ne peut pas se développer à l'intérieur d'un créneau et d'un cadre physique trop étroits. Ainsi le commerce est appelé à déborder Wellington Nord et ne se développera pas exclusivement à partir de boutiques spécialisées.

- Le développement du pôle administratif: la construction du Palais de Justice, la construction prochaine d'un édifice administratif au coin Nord-Est de King et Belvédère ainsi que l'aménagement d'un réseau de places publiques induits par le plan de 1974, caractérisent de façon suffisamment forte le plateau pour générer à leur tour, d'autres développements de même nature.

3.3.2 Le concept d'organisation spatiale

Comme en 1974, dans la mesure où il est nécessaire de fournir, pour le développement des fonctions propres au centre-ville, des espaces qui leur sont spécifiquement dédiés; comme en 1974, dans la mesure où aucun des espaces comportant quelque potentiel de développement ne peut accueillir tous les nouveaux investissements, le redéveloppement du centre-ville ne peut se faire qu'en fonction de pôles distincts.

Ces pôles doivent être relativement spécialisés. De cette façon, à partir du moment où ils atteindront une certaine masse critique, ceci est le cas notamment du Plateau Marquette, ils deviendront en soi et par eux-mêmes des attracteurs d'activités de même nature et des générateurs de développement.

A la différence de 1974, compte tenu de la forte demande d'espaces nouveaux qui doit être anticipée et compte tenu des tendances qui sont facilement identifiables, notamment par le développement commercial sur Grandes Fourches Sud et sur Wellington Sud, le redéveloppement ne se fera pas exclusivement dans la portion du quartier située au Nord de la rue King.

Dans cette perspective l'aménagement du centre-ville doit être conçu en fonction de quatre pôles distincts qui devront avoir un effet structurant sur l'espace, soient deux pôles principaux qui seront appelés à se développer:

- Le pôle à prédominance administrative qui se situe, théoriquement, à l'intersection King-Belvédère et devrait devenir le foyer des investissements majeurs dans le domaine de l'administration.

  Cette option nécessite, d'une part, un effort de promotion et de coordination de la part des autorités municipales pour y canaliser des investissements dans ce domaine d'activité et, d'autre part, un contrôle rigoureux de toutes les actions individuelles en matière de développement.

  Cette option n'exclut pas non plus la présence d'autres fonctions. Ces autres activités devront toutefois être de moindre importance et subordonnées à la fonction administrative qui prédominera.

- Le pôle à prédominance commerciale situé à l'intersection King-Wellington

  Cette option admet que la fonction commerciale a besoin d'espace pour se développer. Ce développement peut toutefois prendre plusieurs formes en fonction de plusieurs créneaux et en fonction de plusieurs types d'activités commerciales.

  En contrepartie, cette option n'exclut pas, non plus, les autres fonctions. Pour ds raisons historiques ou, tout simplement parce qu'elles y sont déjà, certaines activités,



Concept d'organisation spatiale

0 500' N

47

Services techniques, **Urbanisme** 1986

tant du domaine de l'administration publique que du domaine du loisir et de la culture, pourront et devront y demeurer.

et deux pôles secondaires ou noyaux d'activités qui caractérisent le quartier et qui ne connaîtront pas nécessairement de développements importants si ce n'est une certaine forme de consolidation:

- Le pôle institutionnel où l'on retrouve la Cathédrale, l'Archevêché et les maisons d'enseignement et où l'on pourrait retrouver des activités du domaine du loisir et de la culture.

- Le pôle à prédominance résidentielle situé dans toute la partie du territoire comprise entre la rue King et la rue Galt.

  Cette option implique qu'à cause du nombre de logement et de la qualité du parc immobilier, toutes les mesures pour préserver et améliorer le tissu résidentiel devront être poursuivies.

Cette façon de concevoir l'organisation spatiale du centre-ville permet d'identifier les principales affectations et de canaliser les interventions visant à revitaliser l'une ou l'autre des fonctions. Ce concept ne vise pas, non plus, à minoriser l'une ou l'autre des fonctions qui pourrait se retrouver dans l'un ou l'autre des pôles.

En contrepartie cette conception introduit un certain nombre d'éléments nouveaux qui devront être pris en considération dans toute action subséquente:

- Les fonctions secondaires à un pôle. Le fait d'avoir identifié une dominante pour un pôle ne veut pas pour autant dire que toutes les autres fonctions devront systématiquement et progressivement, en être extraites. Au contraire, comme cela a été démontré précédemment une certaine forme de mixité constitue un avantage et un potentiel. En ce sens, on peut difficilement concevoir un secteur résidentiel sans commerce d'appoint et on peut concevoir la présence d'un certain type de lgoements dans un secteur administratif comme un atout. Seule l'évolution normale du milieu et des besoins déterminera dans quelle mesure et pour combien de temps plusieurs fonctions cohabiteront.

- L'importance de la rue King. Le concept d'organisation spatiale, parce qu'il admet que les fonctions administratives et commerciales prendront de l'importance au point de déborder dans les couloirs de l'axe Belvédère et de l'axe Grandes Fourches et Wellington Sud, font de King un axe majeur reliant ces deux pôles. Ce fait renforce nécessairement la valeur symbolique que projette déjà l'axe King.

- Le débordement possible du Centre des affaires (C.D.A.) vers les autres parties du territoire. Depuis des années on identifie la portion du quartier située au Nord de King comme étant, exclusivement le Centre des affaires, le concept mis de l'avant aujourd'hui, parce qu'il admet le développement le long d'axes routiers, augmente de façon significative le danger de voir, entre autres, les fonctions commerciale et administrative déborder, en dehors des axes Belvédère et Grandes Fourches, vers le secteur à prédominance résidentielle.

Dans cet ordre d'idées et découlant du concept d'organisation spatiale un plan d'affectation des sols a été déterminé. Ce plan tient compte, bien entendu, du concept mais vient aussi préciser, en se basant sur un principe de fonctions principales et secondaires, les affectations qui devront être privilégiées. Ce plan constitue alors la base du plan de zonage.



Grandes affectations du sol

R	RÉSIDENTIEL
M	MIXTE, RÉSIDENTIEL & COMM.
Z.A.D.	ZONE D'AMÉNAGEMENT DIFFÉRÉ
C	COMMERCIAL
A	ADMINISTRATIF
I	INSTITUTIONNEL

0 500' N

50

Services techniques, **Urbanisme** 1986

3.4 Stratégie d'aménagement

Pour réaliser le but et les objectifs énumérés précédemment il convient d'élaborer une stratégie d'aménagement. Il s'agit alors de déterminer une série d'objectifs spécifiques découlant des objectifs généraux et surtout de déterminer une série de moyens de mise en oeuvre.

Avant d'entrer dans le détail, il importe de mentionner que ces moyens de mise en oeuvre sont de plusieurs types et peuvent relever de plusieurs niveaux d'intervention. La responsabilité de promouvoir un concept d'aménagement et de revitaliser le centre-ville ne relève pas exclusivement de l'administration municipale. En ce sens, le succès de l'opération sera en proportion directe des efforts qui seront consentis par tous les intervenants, y compris l'entreprise privée.

Ainsi parmi les moyens de mise en oeuvre on retrouve, bien entendu, une révision de la réglementation d'urbanisme du centre-ville, un programme d'aménagement et des programmes de subventions nécessitant une mise de fonds de la Ville, mais aussi toute une série de moyens, tant du domaine privé que du domaine public qui devront être mis en oeuvre à court et moyen terme.

3.4.1 Plan et règlement de zonage (Annexe 1)

La révision du plan et du règlement de zonage qui régissent actuellement les usages et les conditions d'implantation des bâtiments à ériger au centre-ville permet de donner une forme et un contenu légal au concept d'organisation spatiale et au plan d'affectation des sols.

Le plan et le règlement de zonage permettront de rencontrer les objectifs spécifiques suivants:

- mise en valeur des potentiels-terrains par l'identification précise de ces territoires et par la création de zones d'aménagement contrôlé;
- préservation et amplification du caractère homogène de certaines zones, notamment les zones résidentielles, et ajustement des densités permises en fonction de la réalité observée;
- préservation et amplification du caractère mixte de certaines zones, notamment les zones commerciales, pour favoriser le développement d'usages nouveaux et pour favoriser les effets de complémentarité;
- établissement de limites, de frontières et modification aux règles d'implantation d'activités à but non-lucratif pour préserver le secteur résidentiel;

Bien entendu ces objectifs ne seront rencontrés que dans la mesure où le règlement de zonage qui en découle sera maintenu. En effet, des amendements inconsidérés et à la pièce, peuvent très rapidement venir infirmer la démarche, remettre en cause la stratégie d'aménagement et dénaturer complètement le concept d'organisation spatiale. Il n'existe donc pas de meilleur moyen pour briser un consensus difficilement atteint.

3.4.2 Programme d'aménagement

Ce programme sert à identifier les interventions concrètes dans le milieu pour fournir soit des équipements soit des aménagements nécessaires pour inscrire dans le territoire le concept d'organisation spatiale. Ce programme sert aussi à identifier les terrains et les bâtiments qui pourraient être requis par le maître d'oeuvre pour accentuer la mise en valeur de certains potentiels d'aménagement.

Plus spécifiquement les objectifs particuliers de ce programme sont les suivants:

- mettre en valeur les potentiels de développement tels le secteur institutionnel, les artères commerciales, les caractéristiques naturelles telles les berges et la falaise;
- augmenter la cohésion au niveau du territoire par l'amélioration du réseau piétonnier;
- améliorer la circulation en modifiant le réseau routier;
- protéger les secteurs résidentiels en éliminant la circulation de transit et en concentrant le stationnement commercial où il est vraiment requis;
- renforcir la dimension symbolique du centre-ville en lui donnant une image et en créant des points d'intérêts.

Contrairement à l'habitude les aménagements et les interventions proposés à la suite ne sont pas tous du domaine public et ne pourront tous être réalisés à court terme. Ceci pour deux raisons.

D'abord, l'aménagement n'est pas du ressort exclusif de la municipalité, il existe plusieurs partenaires qui peuvent et qui doivent être mis à contribution. Ainsi, dans l'énumération qui suivra certaines interventions ne seront que des propositions qui devront être considérées par les intéressés, tandis que d'autres interventions seront du ressort municipal. Ces dernières seront identifiées comme telles et seront réalisées dans le cadre du Programme Revicentre.

Ensuite, l'aménagement s'inscrit dans un contexte de court, de moyen et de long terme: ainsi certaines interventions, soit par manque de ressources financières immédiates, soit à cause d'une conjoncture particulière, ne pourront être réalisées immédiatement, il importe toutefois de les identifier pour, qu'au moment opportun, elles puissent se réaliser.

3.4.2.1 Amélioration des artères commerciales

Pour les rues King Ouest de Belvédère à la rivière Saint-François, Wellington de Frontenac à Dépôt et Alexandre de King à Galt.



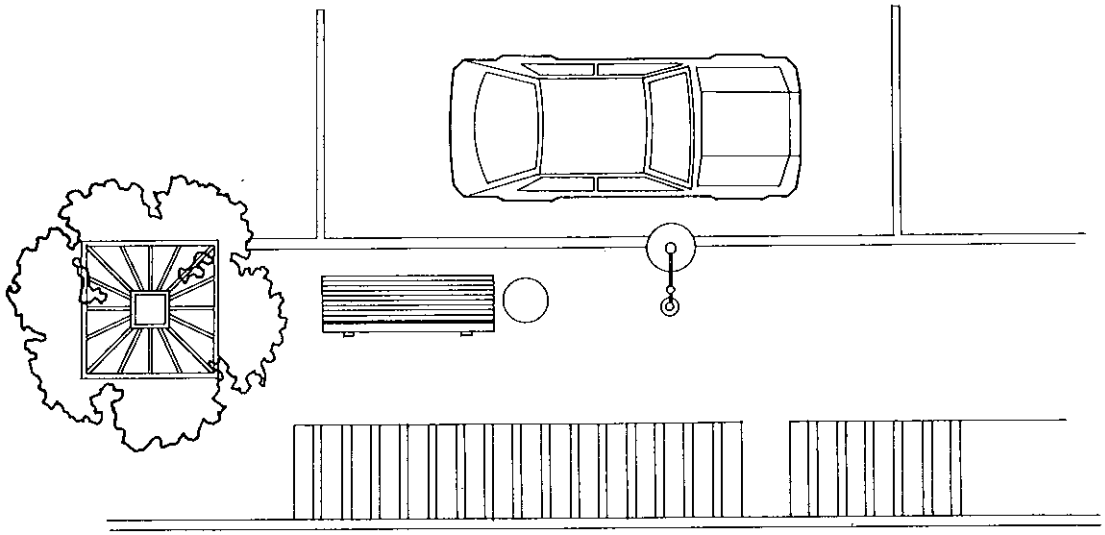
Programme d'aménagement
Amélioration des artères commerciales

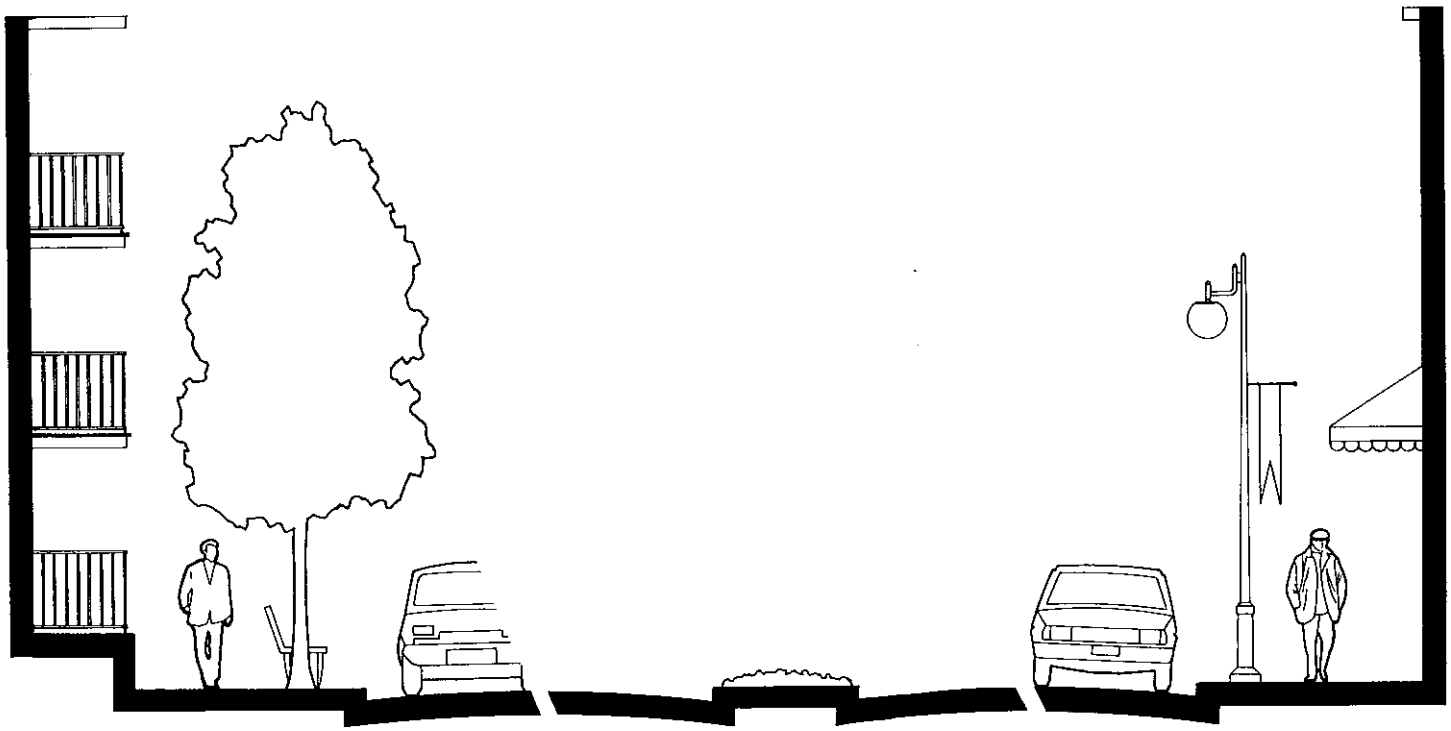
Localisation des interventions

0 500' N

53

Services techniques, **Urbanisme** 1986





Programme d'aménagement,
amélioration des artères commerciales:
Aménagement détaillé

. trottoirs et surfaces de revêtement

- réfection et élargissement des trottoirs sur Alexandre;
- réfection des trottoirs sur Wellington Sud;
- réfection des trottoirs aux endroits le nécessitant sur King;
- réfection de la surface de revêtement (asphalte) de la rue Alexandre et de certaines sections de la rue King;
- Aménagement de traverses pour piétons en béton ou en pavés imbriqués aux intersections le long des rues King, Alexandre et Wellington Sud.

. éclairage

- réfection complète des systèmes d'éclairage le long des rues King, Alexandre et Wellington Sud. Pour créer un impact il est recommander d'utiliser une même famille de lampadaires sur chacune des rues ainsi que sur la place publique du Palais de Justice.

. plantations

- programme massif de plantation d'arbres le long des trottoirs de la rue King, en alternance avec les lampadaires;
- programme de plantation d'arbres en îlots ou en groupements le long de la rue Alexandre, aux endroits ou les trottoirs auront été élargis;
- enlèvement des bacs et des boîtes à fleurs en maçonnerie sur Wellington Nord et sur King pour agrandir les espaces-piétons.

. mobilier urbain

- enlèvement des bancs et poubelles en maçonnerie sur Wellington et sur King et remplacement par des bancs et des poubelles plus "légers";
- installation de bancs de bois et de poubelles aux endroits le permettant sur Alexandre et sur King;
- installation de colonnes d'affichage, dans la mesure du possible, aux endroits suivants: îlot Frontenac-Dufferin, îlot Hôtel de Ville, Wellington Sud, place publique du Palais de Justice;
- modification aux parcomètres de la rue Wellington Sud pour les incorporer aux lampadaires ou pour mettre des têtes doubles;
- modifications à la marquise pour dégager certains bâtiments de grande valeur architecturale.

. affichage

- révision systématique des critères, des superficies et des modes d'affichage selon les artères commerciales concernées et selon le caractère distinctif qu'elles voudront se donner.

L'ensemble de ces aménagements, puisqu'ils sont réalisés tantôt sur le trottoir tantôt en remplacement de cases de stationnement sur rues n'auront et ne devront pas avoir d'impact sur la circulation automobile. Par contre, ces aménagements puisqu'il s'agit d'introduire de nouveaux éléments sur les trottoirs auront une incidence sur l'entretien.

3.4.2.2 Amélioration des liens piétonniers

. Lien entre le haut et le bas de la falaise

Ce lien peut et doit être réalisé en deux endroits. Premièrement, sur King, entre Wellington et Belvédère, c'est-à-dire entre le pôle commercial et le pôle administratif. Ce lien, par la réfection de l'éclairage, par la plantation d'arbre et l'implantation de mobilier, sans devenir plus facile, sera symboliquement renforcé. Deuxièmement, par un escalier à partir du terrain vacant à côté de l'Hôtel de Ville jusqu'à la rue du Palais et par un trottoir mieux aménagé et mieux éclairé jusqu'à la Place de la Cathédrale.

Ce lien, dans un deuxième temps, devrait être complété par l'aménagement, à même les terrains de la Ville, de l'Archevêché, de la Cathédrale et du Séminaire, d'une place publique polyvalente où les usages actuels pourraient demeurer mais où d'autres usagers pourraient y avoir cours: rassemblements, expositions, concerts, etc.

. Autres liens

- améliorer et éclairer le lien entre le stationnement Webster et la rue King;

- créer un lien entre la rue Wellington Sud et la rue Dépôt et un stationnement à être aménagé en remplacement d'une partie de la cour de triage du Canadien National.

3.4.2.3 Modification et amélioration au réseau routier

. réenlignement de la rue Des Grandes Fourches Sud dans l'emprise de la voie du Québec Central, le long de la voie du Canadien National;

. prolongement de la rue Aberdeen jusqu'à la rue des Grandes Fourches et aménagement d'une traverse à niveau;

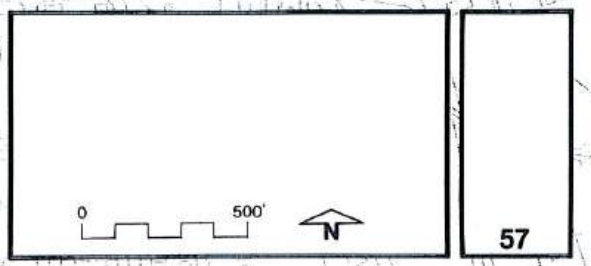
. réenlignement de Dépôt le long de la voie du Canadien National;

. réaménagement des intersections Dépôt-Aberdeen, Dépôt-King et King-Grandes Fourches;

. établissement d'un système de sens unique dans les rues résidentielles.



Programme d'aménagement
Amélioration des liens piétonniers

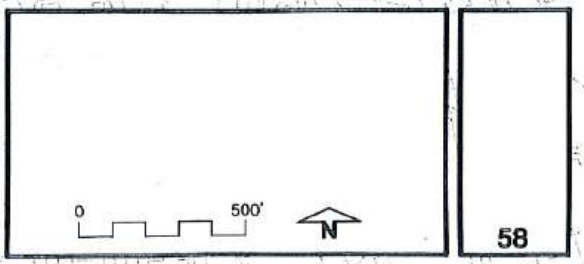


57

Services techniques, **Urbanisme** 1986



Programme d'aménagement
Modifications et améliorations au réseau routier



58

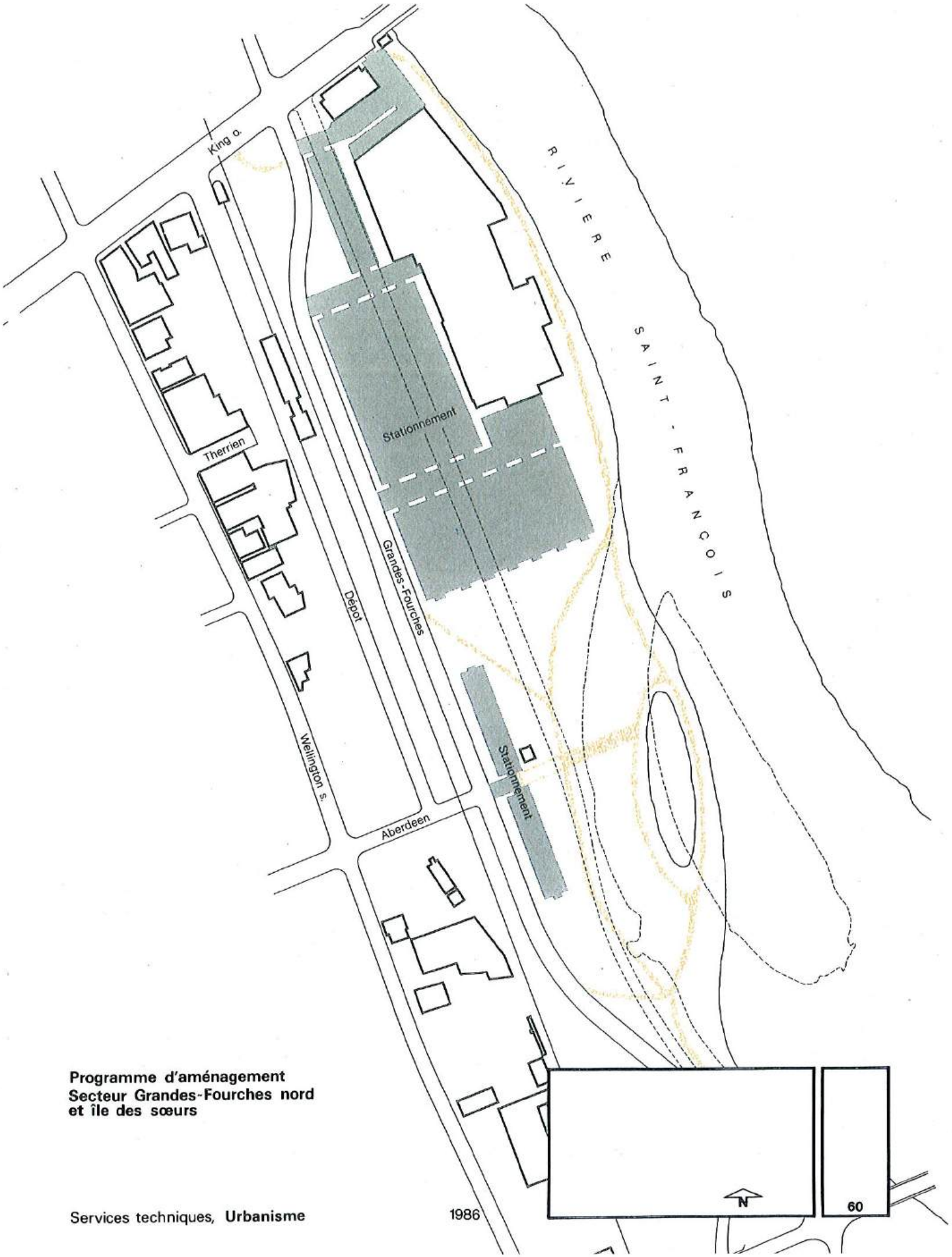
Services techniques, **Urbanisme** 1986



Programme d'aménagement
Place cathédrale et liaison Wellington nord

Services techniques, **Urbanisme**

1986



Programme d'aménagement
Secteur Grandes-Fourches nord
et île des sœurs

Services techniques, **Urbanisme**

1986

3.4.2.4 **Autres projets d'aménagement**

- Récupérer et/ou améliorer l'aménagement de terrains vacants ou mal utilisés: le stationnement au coin des rues King et Peel, des rues King et Brooks, le poste de taxis de Wellington Sud;

- récupérer les berges de la rivière Saint-François notamment au Sud du Marché des Grandes Fourches, où le réenlignement de la rue permettrait de récupérer des terrains qui pourraient venir compléter et amplifier l'impact de la récupération de l'Ile des Soeurs.

3.4.3 **Fonds pour l'acquisition de terrains et de bâtiments pour des fins de remembrement et/ou de redéveloppement**

Il s'agit ici de créer un fonds permettant à la Ville d'acquérir des terrains et des bâtiments situés à des endroits stratégiques et comportant un potentiel tel que leur conversion à d'autres fins ou à d'autres usages pourraient compromettre les perspectives de redéveloppement du quartier et infirmer le concept d'organisation spatiale.

3.4.4 **Programmes de prêts/subventions** (Annexe 2)

- pour préserver et mettre en valeur le potentiel bâti;

- pour maximiser les effets de complémentarité;

- pour revitaliser certains secteurs commerciaux;

- pour préserver et reconstituer l'architecture des bâtiments;

- pour préserver, réutiliser et remettre en valeur les bâtiments ayant une valeur patrimoniale et architecturale.

Il s'agit ici de créer un fonds pour mettre en oeuvre un programme de prêt/subventions permettant aux propriétaires d'édifices commerciaux de rénover des façades de bâtiments, de recycler et de remettre en état des locaux vacants aux étages, et aux locataires de refaire, des devantures de commerces et d'installer de nouvelles activités aux étages.

Ce programme n'est pas supplétif dans la mesure où les subventions sont assujetties à un maximum de 34% et où les coûts des travaux par unité sont plafonnés. Toutefois, pour faciliter la mise en oeuvre et créer une incitation supplémentaire, la Ville offrira, à taux réduit, le financement de 50% du coût résiduel des travaux. A ce moment une institution financière du milieu devra s'engager à fournir, de concert avec la Ville, la balance du financement au taux courant.

3.4.5 **Règlement de compensation de taxes foncières** (Annexe 3)

- Pour éviter qu'une augmentation de taxes subséquente aux travaux de rénovation ou de construction vienne constituer un frein majeur aux investissements nouveaux dans le quartier.

Le montant de cette compensation correspondra à 100% de l'augmentation des taxes pour la portion de l'exercice financier au cours duquel les travaux auront été complétés, à 100% de l'augmentation l'année suivante et 50% de l'augmentation la troisième année.

3.4.6 Autres moyens de mise en oeuvre

Il s'agit d'une énumération d'objectifs et de mesures d'ordre général et particulier relevant tant du domaine privé que du domaine public, permettant d'assurer la mise en oeuvre du plan de revitalisation.

OBJECTIF	MOYEN(S) DE MISE EN OEUVRE
Pour maintenir le stock de logements existants en état	. poursuivre l'application des programmes Parel/Loginove en augmentant les fonds disponibles . développer de nouvelles dispositions permettant de subventionner des conversions de logements, conversions qui correspondraient à l'évolution normale de la structure de logement du centre-ville
Pour préserver l'architecture des bâtiments	. identifier (et citer au sens de la Loi 43) les bâtiments résidentiels, institutionnels, commerciaux, et industriels présentant une valeur historique et architecturale. . instituer des contrôles réglementaires plus sévères pour les modifications et/ou améliorations à l'apparence extérieure des bâtiments anciens, en mettant sur pied un comité de surveillance dont le rôle principal serait d'approuver ou de désapprouver les nouveaux plans de façades
Pour éviter ou minimiser le stationnement de commerces dans les rues résidentielles	. modifier les règles de stationnement pour les résidents en introduisant des vignettes résidents
Pour éviter "certains" problèmes de circulation (camionage lourd chargement-déchargement sur rue)	. appliquer plus sévèrement les règles déjà établies en ce qui a trait à la circulation
Pour contrer l'exode des administrations gouvernementales	. obliger les gouvernements supérieurs à mettre en pratique leurs propres énoncés de principe à l'effet de concentrer leurs effectifs dans le centre-ville

Pour revitaliser certains secteurs commerciaux	. promouvoir avec l'aide de la Société de développement industriel de Sherbrooke l'utilisation et la location des étages supérieurs pouvant être utilisés à des fins industrielles - envisager la possibilité d'y créer un programme d'incubation . réajuster les stratégies de marketing et de promotion en fonction du créneau véritable et en fonction des véritables opportunités de commerce . réajuster à la baisse s'il le faut, les taux de location des locaux vacants
Pour améliorer la sécurité de l'environnement résidentiel	. reviser et améliorer l'éclairage de rue dans les zones résidentielles.

3.5 Choix des interventions et établissement des priorités

Il est important, ici, de rappeler que le programme particulier d'urbanisme met de l'avant un ensemble de mesures qui devraient avoir pour effet de "faire du centre-ville un espace où chaque fonction urbaine a sa place..."(1). Ces mesures sont de plusieurs niveaux et de plusieurs ordres et ont ou n'ont pas d'incidences monétaires.

Or, ce n'est pas parce qu'un élément du programme ne se traduit pas par un aménagement spécifique, ce n'est pas parce qu'il s'inscrit dans une perspective de moyen et de long terme et ce n'est pas parce qu'il excède la perspective temps imposée par Revicentre qu'il n'a pas son importance.

3.5.1 Méthode de fixation des priorités

Dans cette perspective, le Comité consultatif a été appelé à se prononcer et à établir l'importance relative de chacun des moyens d'action selon deux schèmes de référence distincts: soit les interventions n'ayant pas d'incidences monétaires (eu égard au programme Revicentre, seulement, bien entendu) et les interventions ayant une incidence monétaire.

3.5.1.1 Interventions n'ayant pas d'incidences monétaires

Le Comité a recommandé de mettre l'emphase sur les éléments suivants:

- mise en valeur du potentiel bâti par l'ajustement de stratégies de promotion et de marketing du commerce du centre-ville en fonction de sa véritable clientèle; par la mise sur pied d'un programme d'incubation permettant à des industries légères de s'implanter dans le secteur Wellington; par une baisse des taux de location des étages supérieurs;

- nouvelle réglementation de zonage permettant de donner un cadre légal au concept d'organisation spatiale et permettant de protéger le noyau résidentiel; tout cela, bien sûr, dans la mesure où elle sera maintenue;

- l'implantation d'équipements culturels, notamment le musée régional, devant graviter en fonction du pôle institutionnel;

- le maintien et l'amplification des programmes de restauration résidentielle (Parel/Loginove);

- la concentration des édifices et des effectifs gouvernementaux au Centre-Ville;

- la solution aux problèmes de circulation et de stationnement de la population résidente;

(1) section 3.2

- la préservation du patrimoine architectural.

Tous ces moyens devront être inscrits et conditionner les interventions des différentes instances et ce à court, moyen et long terme. Ainsi, par exemple, la Ville devra étudier, à même ses opérations courantes, la problématique du stationnement des résidents et y apporter des solutions. Par exemple, la Ville devra, dans les réaménagements routiers à venir, tenir compte des recommandations formulées au plan particulier d'urbanisme et ainsi de suite.

3.5.1.2 Interventions ayant des incidences monétaires

Parmi les interventions devant être défrayées par les fonds alloués dans le cadre du programme Revicentre le Comité a recommandé de mettre l'emphase sur les éléments suivants:

- programmes de prêts/subventions pour le recyclage et la rénovation d'étages vacants, pour la rénovation de façades et de pas-de-commerces et pour le recyclage d'édifices majeurs;

- complètement du réaménagement et de la restructuration du secteur des Grandes Fourches;

- réaménagement d'artères commerciales, dans l'ordre, les rues King, Wellington Sud et Alexandre;

- et l'aménagement de liens fonctionnels et symboliques entre le haut et le bas de la falaise;

- révision de l'éclairage de rues résidentielles.

3.5.2 Autres interventions mises de l'avant dans le cadre du programme particulier d'urbanisme

Enfin, puisque la Ville de Sherbrooke s'est impliquée dans le processus de revitalisation avant même l'existence du programme Revicentre, puisqu'elle s'est déjà engagée à réaliser des aménagements et des équipements qui viennent renforcir le concept d'organisation spatiale et, enfin, puisque ces réalisations s'inscrivent dans le même espace-temps que les interventions décrites précédemment, on ne peut les dissocier du présent programme.

Ainsi la construction des accès au Quadrilatère Marquette, la construction des stationnements souterrains et l'aménagement de places publiques pour compléter l'implantation du nouveau Palais de Justice, ont pour effet de renforcir le pôle administratif et de concrétiser le concept d'organisation spatiale.

3.5.3 Description des projets et aspects financiers

Il s'agit ici de décrire l'ensemble des interventions qui seront réalisées en fonction des objectifs identifiés dans le programme d'aménagement, de préciser les coûts anticipés et de déterminer dans quelle perspective de temps elles s'inscrivent.

Bien entendu, comme les fonds alloués par le gouvernement du Québec ne peuvent à eux seuls couvrir tous les éléments, et comme certaines restrictions du programme Revicentre lui-même ne permettent pas au provincial de participer à certaines actions, la Ville de Sherbrooke assumera elle-même, à même ses propres sources de financement, une large part de la mise en oeuvre du programme.

Il est toutefois important de noter que ces coûts sont des coûts "ordre de grandeur", et si le coût réel d'un projet est plus grand ou inférieur au coût budgété les fonds pourront provenir ou être affectés à d'autres projets à l'intérieur du même programme. Dans le même ordre d'idées, si l'un ou l'autre des programmes de prêts/subventions, excède les prévisions et connaît un succès, le Conseil pourra être appelé à augmenter ledit fonds.

Puisque les interventions reliées à Revicentre doivent être complétées pour le 31 mars 1987 l'ensemble des interventions et des travaux devront être réalisés à l'été et à l'automne 1986.

Ce fait n'empêchera toutefois pas la Ville de Sherboroke de poursuivre les actions qu'elles défraie elle-même, d'entreprendre certaines actions et d'inscrire dans sa propre planification les actions recommandées pour les perspectives de moyen et de long terme.

3.5.3.1 Budgets

Projet			
1.	Revitalisation des artères commerciales		
1.1	Rue Alexandre	420 695$	
1.2	Rue Wellington Sud	228 590$	
1,3	Rue Wellington Nord (ajustements)	50 000$	699 285$
2.	Programme de prêts/subventions		
2.1	Rénovation de façades		
2.2	Rénovation de pas-de-commerces		
2.3	Recyclage, rénovation d'étages vacants		
2.4	Recyclage de grands édifices		400 000$
3.	Aménagement du quadrilatère Marquette		
3.1	Stationnement souterrain	2 450 000$	
3.2	Aménagement de la place publique et des accès piétonniers	1 000 000$	3 450 000$
4.	Liens entre les plateaux		
4.1	Escaliers et terrasses reliant la rue Wellington à la place Cathédrale à côté de l'Hôtel de Ville	200 000$	
4.2	Amélioration à laxe King dans sa dimension symbolique et dans da dimension piétonnière: éclairage, arbres, trottoirs, mobilier urbain	450 000$	650 000$
5.	Réaménagement et restructuration du secteur des Grandes-Fourches		
5.1	Acquisitions/démolitions phase I	1 200 000$	
5.2	Aménagements routiers (1)	340 000$	
5.3	Acquisitions/démolitions phase II	425 000$	1 965 000$
6.	Frais divers		
6.1	Circulation sens-uniques		
6.2	Synchronisation King/Dépôt/Grandes Fourches		
6.3	Eclairage rues résidentielles		
6.4	Frais de mise en oeuvre		350 000$
COUT TOTAL			7 514 285$

(1) Exclut la reconstruction de la rue Grandes Fourches Sud qui sera reconstruite à même les budgets d'opération appropriés.

3.5.3.2 CONCILIATION DES SOURCES DE FOND

ITEM		REGLEMENTS					BUDGET	AUTRES
		Place Publ. 3035	G.Fourches sud 3058	Travaux généraux 3101	Revi-centre 3113	Place Publ. 3118	T.P. 04-9126	
1.0	Revitalisation des artères commerciales	699 285$		160 000$	485 000$		54 285$	
2.0	Programme de prêts-subventions	400 000$						400 000$
3.0	Aménagement du Quadrilatère Marquette	3 450 000$	2 700 000$			750 000$		
4.0	Liens entre les plateaux	650 000$			650 000$			
5.0	Réaménagement Grandes-Fourches sud	1 965 000$	1 540 000$		425 000$			
6.0	Frais divers	350 000$			350 000$			
	SOUS-TOTAL:	7 514 285$	2 700 000$	1 540 000$	160 000$	1 910 000$	750 000$	54 285$	400 000$
7.0	Frais de financement	387 100$	159 100$	60 000$	8 000$	90 000$	50 000$	n/a	20 000$
	TOTAL:	7 901 385$	(1) 2 859 100$	1 600 000$	168 000$	2 000 000$	800 000$	54 285$	420 000$

(1) Une partie du financement provient du budget d'opération, soit 713 100$.

NOTES:
- Aucune provision n'est faite pour tout dépassement de coût des expropriations effectuées pour le déplacement de la rue Des Grandes-Fourches sud;
- Aucune provision n'est faite pour la reconstruction de la rue Des Grandes-Fourches sud si jamais le projet de la relocaliser le long du C.N.R. se concrétisait. Ce type de projet est généralement réalisé à titre d'immobilisations à même le revenu;
- Une provision de 425 000$ est faite au programme Revi-centre pour l'acquisition des propriétés du Canadien Pacifique;
- Aucune provision n'est aussi faite pour l'acquisition des terrains, propriété du Québec Central, et actuellement utilisés par le service des Travaux publics;
- Les raccordements en fer galvanisé seront remplacés à même le règlement pour les renouvellements d'aqueduc.

(Ajoutée par l'art. 27 de 1000-3-1)

Programme particulier d'urbanisme
Rue King Est





Avril 2009
Révisé le 21 juillet 2009

Ville de Sherbrooke

TEKNIKA HBA
Membre de Trow Global

VILLE DE SHERBROOKE

Programme particulier d'urbanisme
Rue King Est

RAPPORT FINAL

Notre référence : SHEV-706

Préparé par

Direction urbanisme et aménagement
Teknika HBA inc.

150, rue de Vimy
Sherbrooke (Québec) J1J 3M7
Tél. : 819 562-3871
Téléc. : 819 563-3850
www.teknika-hba.com

Le 2 avril 2009
Révisé le 21 juillet 2009,
suite à la consultation publique du 7 juillet 2009

TABLE DES MATIÈRES

Page

AVANT-PROPOS 1
Contexte de l'intervention 1
Objectifs de l'étude 1
Approche méthodologique 2
Adoption du PPU 2

1. INTRODUCTION 3
1.1 Territoire du PPU 4
1.2 Structure locale et organisation spatiale 4

2. DIAGNOSTIC 6
2.1 Utilisation du sol/fonction commerciale 6
2.2 Utilisation du sol/fonction résidentielle 6
2.3 Milieu bâti 7
2.4 Affichage et signalisation 7
2.5 Transport, circulation et stationnement 8

3. ENJEUX ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT 16
3.1 La rue King Est : desserte de l'est de Sherbrooke 16
3.2 Création d'un véritable milieu de vie 16
3.3 Amélioration de l'esthétique et de l'ambiance de l'artère 17

4. CONCEPT ET INTERVENTIONS D'AMÉNAGEMENT 18
4.1 Affectation du sol et densité d'occupation 18
4.2 Affectation commerciale C1 18
4.3 Affectation commerciale C2 19
4.4 Affectation commerciale C3 20
4.5 Aménagements physiques 21
4.6 Identification et caractérisation des terrains faisant l'objet des interventions particulières 21
4.7 Aménagements physiques : Mesures, interventions et concept d'aménagement 22

5. PLAN D'ACTION – PROGRAMME DE MISE EN ŒUVRE 32
5.1 Stratégie de mise en œuvre du cadre de réglementation 32
5.1.1 Au règlement du plan d'urbanisme 32
5.1.2 Au règlement de zonage 32
5.1.3 Au règlement sur les PIIA 33
5.1.4 Estimation budgétaire des coûts relatifs aux modifications de la réglementation 33
5.2 Estimation budgétaire des coûts de construction et stratégie de mise en œuvre des interventions physiques 34
5.3 Autres études 36

6. CONCLUSION 37

ANNEXE 1 Séance publique de consultation – procès verbal

AVANT-PROPOS

Note : Le texte en surbrillance correspond à des modifications apportées le 21 juillet 2009, à la suite de la consultation publique du 7 juillet 2009.

Contexte de l'intervention

La Ville de Sherbrooke a confié à Teknika HBA et à sa direction Urbanisme et aménagement, le mandat de réaliser un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur de la rue King Est.

La réalisation du PPU reflète une préoccupation particulière des élus et des représentants du milieu concernant l'avenir de ce secteur, la particularité des éléments de la problématique ainsi que les possibilités de mise en valeur. Par la réalisation de ce document, la Ville de Sherbrooke exprime son désir profond d'aller de l'avant dans un plan d'action clair visant une consolidation future du secteur à l'étude. La mise en œuvre de cette planification pourra se réaliser sur une période de 15 à 20 ans en élaborant un projet conçu en plusieurs étapes.



Comme le prévoit la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, ce projet fut soumis à diverses consultations publiques et révisé en fonction des commentaires reçus tout au long du processus de réalisation du mandat.

Objectifs de l'étude

Le PPU est une composante du plan d'urbanisme et permet de préciser et d'identifier clairement des moyens d'interventions pour une planification de mise en valeur du secteur. Le PPU confirme le tronçon à l'étude comme un axe commercial principal, intègre des aménagements structurants, assure le maintien de l'activité commerciale et assure une qualité de vie des usagers, des clientèles locales et de la population du quartier. Par ailleurs, le PPU se veut également un outil spécifique répondant au désir de la Ville et du Plan stratégique 2005/2015 « ***…d'intervenir dans la rue King et le boulevard Bourque pour y améliorer le paysage et le cadre bâti, les conditions de circulation et de stationnement*** » (orientation 13). Aussi, à l'intérieur du plan d'action, on indique que la Ville doit se doter d'une action réglementaire rigoureuse accompagnée d'une action de sensibilisation visant l'amélioration de l'architecture, de l'affichage et de l'utilisation du sol.

Le PPU est aussi un outil de concertation et d'action, et souligne une vision de développement porteuse d'avenir et assure aux citoyens actuels et futurs, un environnement unique et de qualité ainsi qu'un espace bien structuré, accueillant et animé. Il est un outil de concertation puisqu'il a fait l'objet de diverses rencontres de travail avec les représentants du comité aviseur et qu'il tient compte des attentes et préoccupations de l'organisme Rues principales de l'arrondissement de Fleurimont dont le territoire d'action est aussi l'artère King Est. À cet effet, le PPU s'appuie sur les documents produits par cet organisme dont notamment le Guide de réaménagement urbain (décembre 2006) et le Scénario de revitalisation (Juillet 2007).

Approche méthodologique

L'approche de travail adoptée pour la réalisation du mandat tourne autour des grandes étapes de travail suivantes :

- la période de recherches et la réalisation d'inventaires;
- la prise en compte des documents élaborés par l'organisme Rues principales de l'arrondissement de Fleurimont;
- l'élaboration du constat de la situation existante/diagnostic;
- l'identification des enjeux et des objectifs d'aménagement;
- l'élaboration du concept;
- la définition des interventions;
- la définition des modalités de mise en œuvre;
- la réalisation d'une estimation budgétaire des coûts de construction.

Le travail a été réalisé en étroite collaboration avec les gens du milieu, les autorités municipales et un comité aviseur. Par ailleurs, un ensemble de rencontres de travail a été nécessaire tout au long du mandat. De plus, le concept d'aménagement fut validé et revu lors d'une séance de remue-méninges, de concertations réunissant des représentants du milieu et de visites techniques plus pointues en compagnie du comité aviseur.

Particulièrement, la recherche et l'atteinte des résultats ont été obtenues en réalisant le travail suivant :

- la recherche d'informations pertinentes;
- la relevé de l'utilisation du sol;
- la relevé photographique;
- l'analyse de la documentation existante et la synthèse des résultats;
- les visites du territoire d'étude;
- la coordination avec les acteurs intéressés par le développement de la rue King Est.

Adoption du PPU

L'adoption du PPU se fait par la réalisation de trois grands volets. Ceux-ci se définissent de la façon suivante :

- Volet 1 :
  - les lignes directrices d'aménagement;
  - le dégagement d'une vision pour l'avenir;
  - l'identification des enjeux;
  - l'établissement des orientations;
  - l'identification des projets structurants.
- Volet 2 :
  - le PPU;
  - les propositions – les concepts;
  - le programme d'interventions publiques;
  - les travaux prévus/les coûts/l'échéancier;
  - les règlements d'urbanisme;
  - le programme de mise en œuvre.
- Volet 3 :
  - la représentation de la vision – le développement d'outils promotionnels, de communication et de référence.

1. INTRODUCTION

La problématique associée à la mise en valeur du tronçon de la rue King Est à l'étude est dégagée à partir des données factuelles recueillies selon les thématiques, fonctions ou composantes pertinentes. Le diagnostic ou le constat de la situation existante porte donc sur les éléments suivants :

- le territoire du PPU;
- la structure locale et l'organisation spatiale;
- la fonction commerciale;
- la fonction résidentielle;
- le milieu bâti;
- l'affichage et la signalisation;
- le transport, la circulation et le stationnement.

Chacun des thèmes est traité directement et met en évidence les principaux constats et éléments de problématique nécessaires à l'annonce d'un diagnostic clair. Ces constats sont accompagnés de notes explicatives et de photos permettant de saisir la portée de toutes ces données. Les résultats sont exprimés sur les schémas et planches synthèses. Par ailleurs, certains éléments d'inventaire ayant peu d'influence aux prises de décision sont parfois effleurés compte tenu du peu d'impacts qu'ils exercent dans l'établissement du diagnostic.





TEKNIKA HBA
Membre de Trow Global

1.1 Territoire du PPU

Le territoire à l'étude se situe sur la rue King Est, à l'intérieur d'un tronçon compris entre la 14e Avenue à l'est et le boulevard St-François, au sud-ouest. Le présent PPU intègre un secteur d'intervention détaillé et deux secteurs à vocation plus « élargie ». Le secteur d'intervention détaillé faisant l'objet d'un travail plus soutenu, se situe entre la 13e Avenue Nord à l'est et la rue Curtis à l'ouest. Il comporte aussi un secteur relativement restreint au droit de la rue Papineau.

Afin de faciliter le traitement de l'information, les limites nord et sud se situent aux arrière-lots des propriétés riveraines à la rue King. Le tronçon « soutenu » mesure 750 m tandis que la longueur totale du territoire du PPU est de 1,7 km.

Le territoire couvre une superficie totale de 17 ha tandis que la zone au traitement plus détaillé fait 7,7 ha. La zone d'étude présente des fonctions urbaines mixtes marquées plus particulièrement par une présence importante de la fonction commerciale. La planche n° 1 de la page suivante précise l'air d'étude et localise les « édifices repères » du milieu à l'étude.

Le tronçon Papineau/Murray et 13e Avenue intègre des mesures d'intervention et des principes d'aménagement parce que c'est notamment à l'intérieur de ce segment qu'on retrouve un niveau d'achalandage et un tissu commercial importants ainsi qu'une « vie de quartier » plus soutenue. Par ailleurs, les territoires identifiés « à vocation plus élargie » proposent, à l'intérieur du PPU, de nouveaux usages complémentaires.

1.2 Structure locale et organisation spatiale

La rue King Est est une artère majeure à l'intérieur du réseau véhiculaire de la ville. En plus de collaborer au développement de la ville, et ce, depuis sa fondation, elle est devenue aujourd'hui la porte d'entrée du centre-ville, pour les usagers en provenance de l'est de la ville.

Le secteur est fortement urbanisé et traversé par des voies de circulation importantes comme la 7e Avenue, la 10e Avenue, la 12e Avenue et la 13e Avenue.



Dans sa partie ouest, comprise entre le boulevard St-François et la rue Bowen, l'organisation spatiale montre une implantation tout en bordure de rue qui se présente alors en un couloir visuel rétréci, tandis que la marge avant devient plus grande à mesure que l'on circule vers le sud, en direction de la rue Galt. Cette caractéristique qui façonne « l'image » de la rue est liée à l'histoire et à l'urbanisation du quartier est de la ville.

La topographie a également façonnée cette image et l'organisation spatiale. L'occupation du sol est dense au bas de la pente au droit de la rue Bowen. Il s'agit ici d'une ancienne plage fluviale, plane et plus accessible. À cet effet, la côte King était certainement considérée comme un obstacle. Aussi, l'ancienne Hôpital St-Vincent-de-Paul se démarque par sa présence sur le haut plateau du secteur. Cette forte présence lui confère un rôle de point de repère majeur, tant à l'intérieur du quartier que de la ville.

La structure urbaine se caractérise notamment par :



- une fonction commerciale dense et diversifiée;
- une homogénéité dans le gabarit des immeubles;
- une architecture variée souvent marquée par la présence de grandes galeries et de détails architecturaux intéressants. Le tout s'estompe en direction est;
- une fonction de services de proximité et de quartier présents sur le territoire;
- une ambiance paysagère de très faible qualité;
- une présence de nombreuses trouées brisant l'alignement du tissu urbain;
- une marge avant variable dans l'implantation des bâtiments – plus étroite et restreinte à l'ouest et plus profonde vers l'est;
- une forte présence de stationnements et surfaces minéralisées en façade. Entrée charretière importante.

TEKNIKA HBA
Membre de Trow Global

CEGEP DE SHERBROOKE
LOUIS LUNCHEONETTE
PHARMACIE JEAN-COUTU
CPC
TERRASSES 777
BRASSERIE LE DAUPHIN
BANQUE NATIONALE
PHARMACIE UNIPRIX
CAISSES DESJARDINS DES PLATEAUX DE SHERBROOKE
PROVIGO
PAVILLON ST-VINCENT
CAISSES DESJARDINS DE SHERBROOKE-EST
PLACE FÉLIX-THIBAULT
KING EST
Dollard
Mercier
Cartier
La Fontaine
du Conseil
Vincent
Mont-Plaisant
Fabi
Parc
Curtis
Papineau
St-Michel
Kennedy Nord
Bowen Nord
Bowen Sud
William-Ives
Biron
St-Jean-Baptiste
St-François Sud
Murray
7e Avenue Nord
8e Avenue Nord
9e Avenue Nord
10e Avenue Nord
11e Avenue Nord
12e Avenue Nord
13e Avenue Nord
3e Avenue
4e Avenue
5e Avenue
6e Avenue
7e Avenue Sud
8e Avenue Sud
9e Avenue Sud
10e Avenue Sud
11e Avenue Sud
12e Avenue Sud
13e Avenue Sud
14e Avenue Sud
112
143

Ville de Sherbrooke

Programme particulier d'urbanisme
SECTEUR RUE KING EST

1 L'AIRE D'ÉTUDE

Légende

- Limite du PPU
- Secteur d'intervention détaillé
- Secteur élargi

N

0 50 100 200m

Échelle graphique

TEKNIKA HBA

Décembre 2008

SHEV-706

2. DIAGNOSTIC

Le secteur urbain de la rue King est organisé autour du réseau de circulation régional puisqu'il passe par la route 112, à la porte d'entrée est du centre-ville. Ce type de localisation est avantageux et a un potentiel de vitalité puisqu'il s'agit d'un passage obligé pour un fort volume de circulation. Le territoire est fortement urbanisé et l'utilisation du sol est marquée par la présence généralisée de la fonction commerciale. Plusieurs bâtiments abritent aussi une fonction résidentielle aux étages supérieurs, mais la plupart des habitations sont situées le long des rues transversales. Notons aussi la présence de certains usages institutionnels (Pavillon St-Vincent, CÉGEP de Sherbrooke, parc Édouard-Boudreau) qui, bien qu'en marge du territoire d'étude, ont une grande influence sur le quartier.

2.1 Utilisation du sol/fonction commerciale

À l'intérieur du segment défini par les rues St-François et 7e Avenue la fonction commerciale partage les lieux avec la présence d'une fonction résidentielle. Les commerces ont un plus petit gabarit et la structure des édifices est de type isolé. Le nombre d'étage est de 1 à 3 niveaux avec un fort taux de bâtiments à 2 étages. La fonction commerciale prend place au rez-de-chaussée. Ce territoire offre des commerces et services d'appoint principalement locaux.

À l'intérieur du tronçon 7e Avenue/13e Avenue, la carte 2b illustre une structure urbaine composée essentiellement de la fonction commerciale. Les surfaces de plancher sont plus imposantes. Le nombre d'étage varie de 1 à 3 avec une forte proportion de bâtiments à 1 étage. Bien que la superficie de plancher est plus importante que le premier segment analysé (St-François et 7e Avenue). La densité d'occupation est plus faible. Il y a un contraste visuel important entre les 2 territoires analysés. Ce contraste est nécessaire associé à la forte présence des stationnements aux surfaces plus imposantes répondant à la demande et à la réglementation.

Tel qu'indiqué aux plans 2a et 2b, la proportion par type d'usage commercial se définit ainsi :

les services	45 %
la vente au détail	37,5 %
le divertissement	2,5 %
l'alimentation	3,7 %
la restauration	11,3 %

2.2 Utilisation du sol/fonction résidentielle

À l'intérieur de la zone d'étude « Papineau/Murray et 7e Avenue », l'usage résidentiel se situe essentiellement à l'intérieur du tronçon.

L'utilisation de type résidentiel se présente sous 2 formes distinctes, soit de type isolé ou encore de type mixte en « partenariat » avec la fonction commerciale. Les logements se situent alors aux étages.

Le gabarit des édifices intégrant la fonction résidentielle est de 2 à 3 étages.

2.3 Milieu bâti

L'inventaire et l'analyse du milieu bâti relèvent une grande variété de styles fortement liés à l'urbanisation et les courants architecturaux témoins de la longue histoire du développement de l'artère.

La condition du milieu bâti est bonne en générale bien que certains édifices méritent des rénovations, notamment en façade et une meilleure intégration à leur milieu intrinsèque ou à leur voisinage immédiat.



De Saint-François à Papineau/Murray, le milieu bâti présente des caractéristiques intéressantes au niveau patrimonial. L'insertion des deux murales au Parc Félix-Thibault représentatives des périodes de l'histoire du quartier, s'associe bien au caractère plus patrimonial de ce tronçon.



Ce modèle d'immeuble est de 2 à 3 étages, structures isolées, jumelés ou contigus, aucun ou peu de recul à la rue, et dont le revêtement extérieur est surtout composé de brique.

À partir de la 7^{e} Avenue et jusqu'à la limite est de l'aire d'étude, on assiste à une composition insérant une multitude de style architecturaux « modernes » plutôt terne, sans grande émotion. Toutefois, le style est plutôt en accord avec la fonction commerciale même des lieux.



2.4 Affichage et signalisation

Simple et clair, l'affichage est plus uniforme entre Saint-François et Papineau/Murray. Cette situation peut être confirmée par l'absence de recul des édifices. De Papineau/Murray et en circulant vers l'est, l'affichage est caractérisé par la profusion d'enseignes et de surface d'affichage. Le tout offre un incroyable variété de gabarits, styles et matériaux. L'uniformité n'existe pas et l'observateur fait face davantage à de la confusion qu'à une lecture claire des messages.



La visibilité et l'efficacité de la communication laisse donc à désirer, le type d'enseigne étant défini par chacun des propriétaires, sans aucune ligne directrice visant une harmonie nécessaire. L'inconfort visuel est important et généralisé tout au long du parcours traversé.





TEKNIKA HBA
Membre de Trow Global

2.5 Transport, circulation et stationnement

La circulation

La rue King Est est une route numérotée – route 112 – de propriété municipale et dont l'entretien relève de la Ville. La vitesse permise est de 50 km.

La rue King Est est une artère majeure à l'intérieur du réseau routier de la ville. À cet effet, les données DJMA – 1997 (Débit journalier moyen annuel) indiquent que 46 000 véhicules circulent au droit de l'intersection King Est et Bowen. Il faut rappeler que cette collectrice devient plus à l'est, la route 112 qui dessert et draine un important flux de circulation en provenance de l'est des Cantons de l'Est et des territoires comme le Centre-du-Québec et de Chaudières-Appalaches. Tel qu'indiqué au préalable, cette épine dorsale est traversée du nord au sud par des artères importantes comme les 7e Avenue, 10e Avenue, 12e Avenue et 15e Avenue ainsi que par l'intersection King/Papineau/Murray qui forme une géométrie particulière de type à « branches multiples » (MTQ). L'ensemble de ces intersections importantes sont munies de feux de circulation.

En circulant sur la rue King, la perspective et le champ visuel sont particulièrement restreints entre les rues Saint-François et Kennedy. La trame urbaine est dense et il y a peu ou pas de marge avant entre les bâtiments et l'emprise de la rue. À partir de la rue Murray jusqu'à la 13e Avenue, les usagers de la route découvre un paysage plus ouvert puisque la densité du milieu bâti est plus faible.

En circulant sur la rue King Est, l'usager de la route a droit à certains niveaux de confort ou d'inconfort associés également à la topographie. On note qu'entre les rues Bowen et Murray, la pente est de l'ordre de 20 %.

La circulation lourde

La circulation lourde est autorisée sur l'artère King Est pour des fins locales seulement. Le transit peut s'effectuer par l'autoroute de contournement 610 au nord. En plus d'être source de nuisances pour les résidents et les utilisateurs du secteur, la circulation lourde crée un accroissement de l'achalandage sur une artère déjà très occupée.

Le transport en commun

Le territoire du PPU est desservi par plusieurs circuits d'autobus de la Société de transport de Sherbrooke (STS). À partir de la rue Saint-François, jusqu'à la rue du Cegep et en direction du Centre d'échange pour autobus du CEGEP, on retrouve les circuits d'autobus nos 12, 14, 19 et 73. Au droit de la rue du Cégep et en direction est, on relève le circuit 9 et le circuit Communav – bus n° 57. Finalement, on inventorie aussi un trajet spécial (lève-tôt – couche-tard), le circuit n° 4 ainsi que les circuits 1 et 55 qui desservent à quelques points le tronçon à l'étude.

Les cyclistes

Aucun circuit ou réseau cyclable ne dessert officiellement l'aire d'étude. Par contre, compte tenu de la présence de la fonction résidentielle et de l'influence du CEGEP de Sherbrooke, de l'école Le Ber, et du Pavillon St-Vincent, la rue King Est est utilisée comme lien informel.

Le circuit officiel de la ville et du secteur prend appui au parc Sylvie-Daigle. Ce tronçon sur rue chemine vers l'ouest et rejoint la Route verte tout en bordure de la rivière Saint-François.

Les piétons

Tel qu'indiqué au préalable, la fonction commerciale « de quartier » étant fortement soutenue à l'intérieur du périmètre à l'étude, la circulation piétonnière est importante et il y a ici un va-et-vient continu. Également, la présence de la fonction résidentielle associée à « l'influence » d'institutions majeures comme le pôle CHUS Saint-Vincent et le CEGEP, deviennent également une source importante de déplacement piétonnier.

La largeur des trottoirs de part et d'autre de la rue King Est est suffisante. Les rues transversales sont aussi facilement accessibles pour les piétons.

Le stationnement

Les plans n^{os} 3A et 3B des pages qui suivent, indiquent la localisation des stationnements sur rues et hors rues. À l'intérieur du secteur d'intervention détaillé, on retrouve les caractérisations suivantes :

- entre les rues Papineau et 7^{e} Avenue, le stationnement est permis des deux côtés de la rue – 58 emplacements disponibles;
- entre la 7^{e} Avenue et la limite est du tronçon à l'étude, le stationnement sur rue est interdit du côté nord tandis qu'il est permis du (côté sud) de la rue King Est – 42 emplacements disponibles;
- du côté sud, deux segments interdisent le stationnement sur rue, soit les tronçons 9^{e} Avenue Sud – 10^{e} Avenue Sud et 11^{e} Avenue Sud – 12^{e} Avenue Sud;
- le stationnement hors rue est plus fortement implanté entre la 7e Avenue et la limite sud de la zone d'étude;
- nombre de cases de stationnements disponibles en situation hors rue – 1044 emplacements disponibles dont 30 cases sur la propriété du marché Provigo.
- nombre de cases de stationnement public en situation hors rue – aucun emplacement disponible;
- présence de stationnements (en marge avant) non réglementaire – 36 emplacements de stationnement improvisés;
- présence de nombreuses aires de stationnements à l'intérieur de la marge avant;
- superficie importantes des surfaces minéralisées;
- absence d'aménagements paysagers ou d'îlots de verdure à l'intérieur des aies de stationnements.

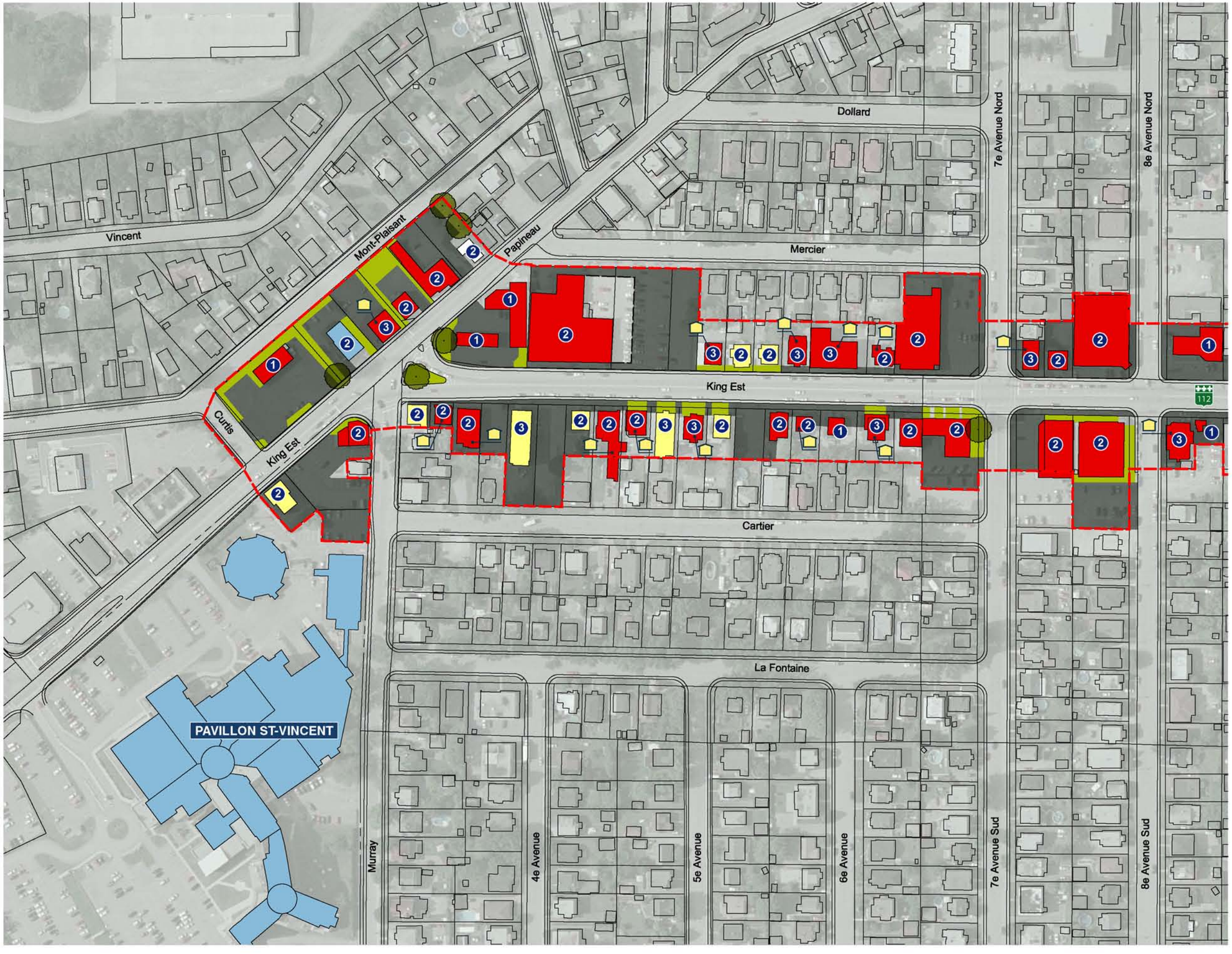
Suite à l'inventaire du nombre de cases de stationnements et nos visites de site, il nous apparaît que le nombre d'espaces est suffisant et répond à la demande.



Ville de Sherbrooke

Programme particulier d'urbanisme
SECTEUR RUE KING EST

2a LA STRUCTURE URBAINE



Légende

- Limite du PPU

UTILISATION DU SOL

- Résidentiel
- Commercial
- Public et institutionnel
- Vacant
- Surface verte
- Surface fortement minéralisée
- Logements à l'étage
- Nombre d'étages
- Arbre existant

PROPORTION PAR TYPE D'USAGE

- Services : 45 %
- Vente au détail : 37,5 %
- Divertissement : 2,5 %
- Alimentation : 3,7 %
- Restauration : 11,3 %

N

0 50 100m

Échelle graphique

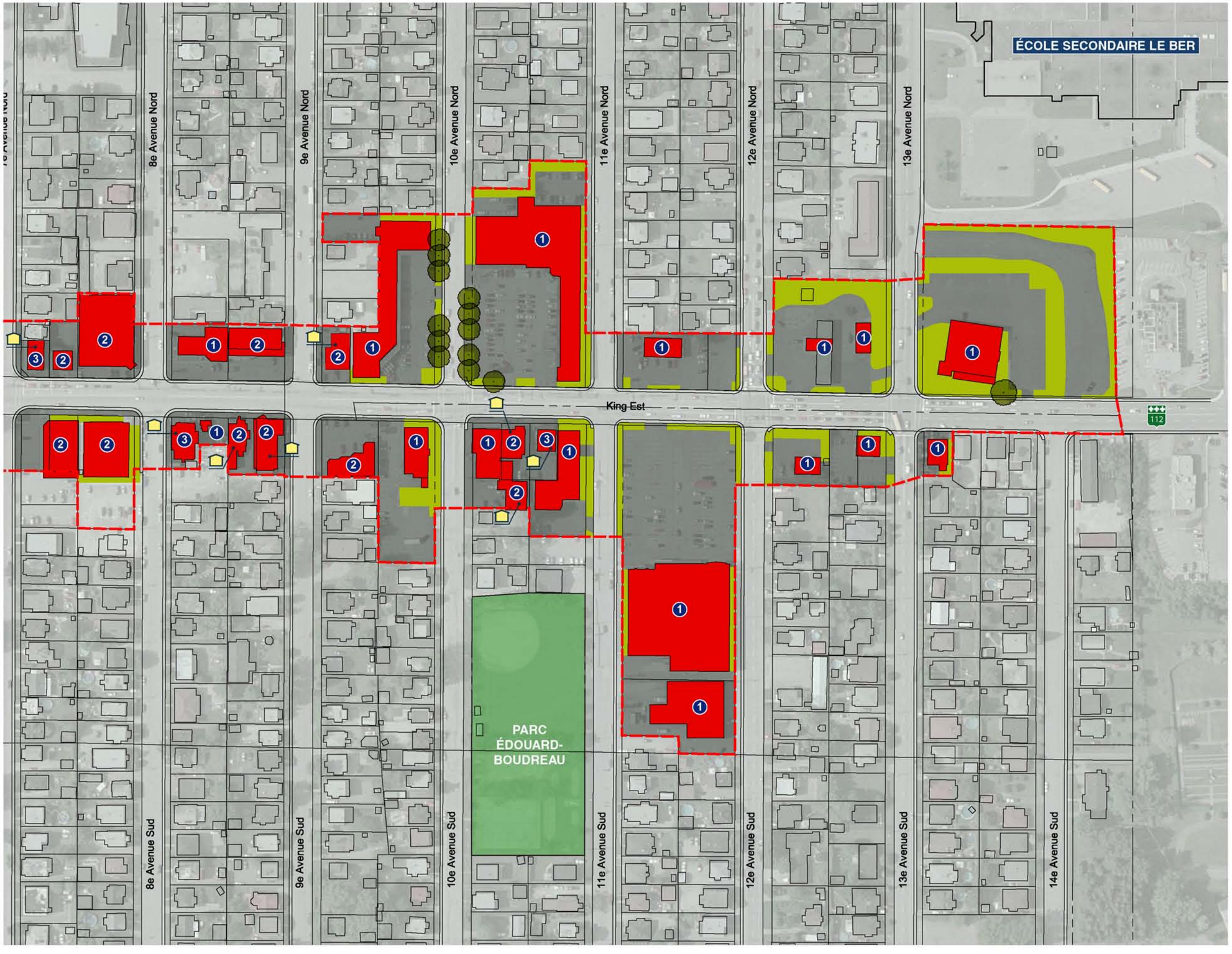
TEKNIKA-HBA

Décembre 2008 SHEV-706

Ville de Sherbrooke

Programme particulier d'urbanisme
SECTEUR RUE KING EST

2b LA STRUCTURE URBAINE



Légende

- Limite du PPU

UTILISATION DU SOL

- Commercial
- Parc
- Surface verte
- Surface fortement minéralisée
- Logements à l'étage
- Nombre d'étages
- Arbre existant

PROPORTION PAR TYPE D'USAGE

Services : 45 %

Vente au détail : 37,5 %

Divertissement : 2,5 %

Alimentation : 3,7 %

Restauration : 11,3 %

N

0 50 100m

Échelle graphique

TEKNIKA-HBA

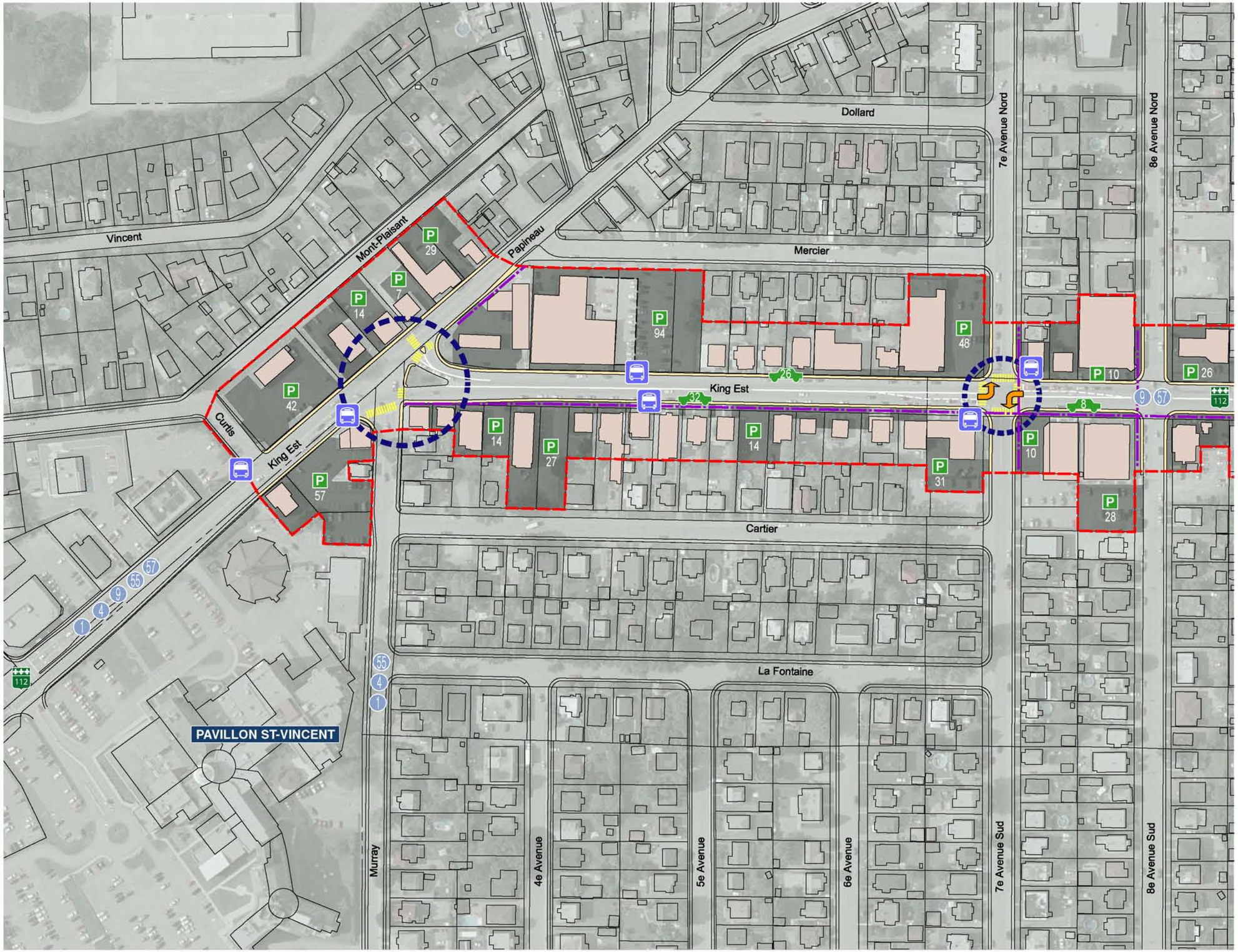
Décembre 2008

SHEV-706

Ville de Sherbrooke

Programme particulier d'urbanisme
SECTEUR RUE KING EST

3a TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES



Légende

- Limite du PPU
- Bâtiment existant

INTRASTRUCTURES

- Intersection intégrant feux de circulation
- Ligne de transport d'énergie
- Trottoir de béton
- Traverse piétonnière
- 57 Circuit d'autobus et no. de ligne
- Arrêt-bus
- P 26 Stationnement et nombre d'espaces
- 8 Stationnement sur rue et nombre d'espaces
- Voie de refuge pour virage à gauche

N

0 50 100m

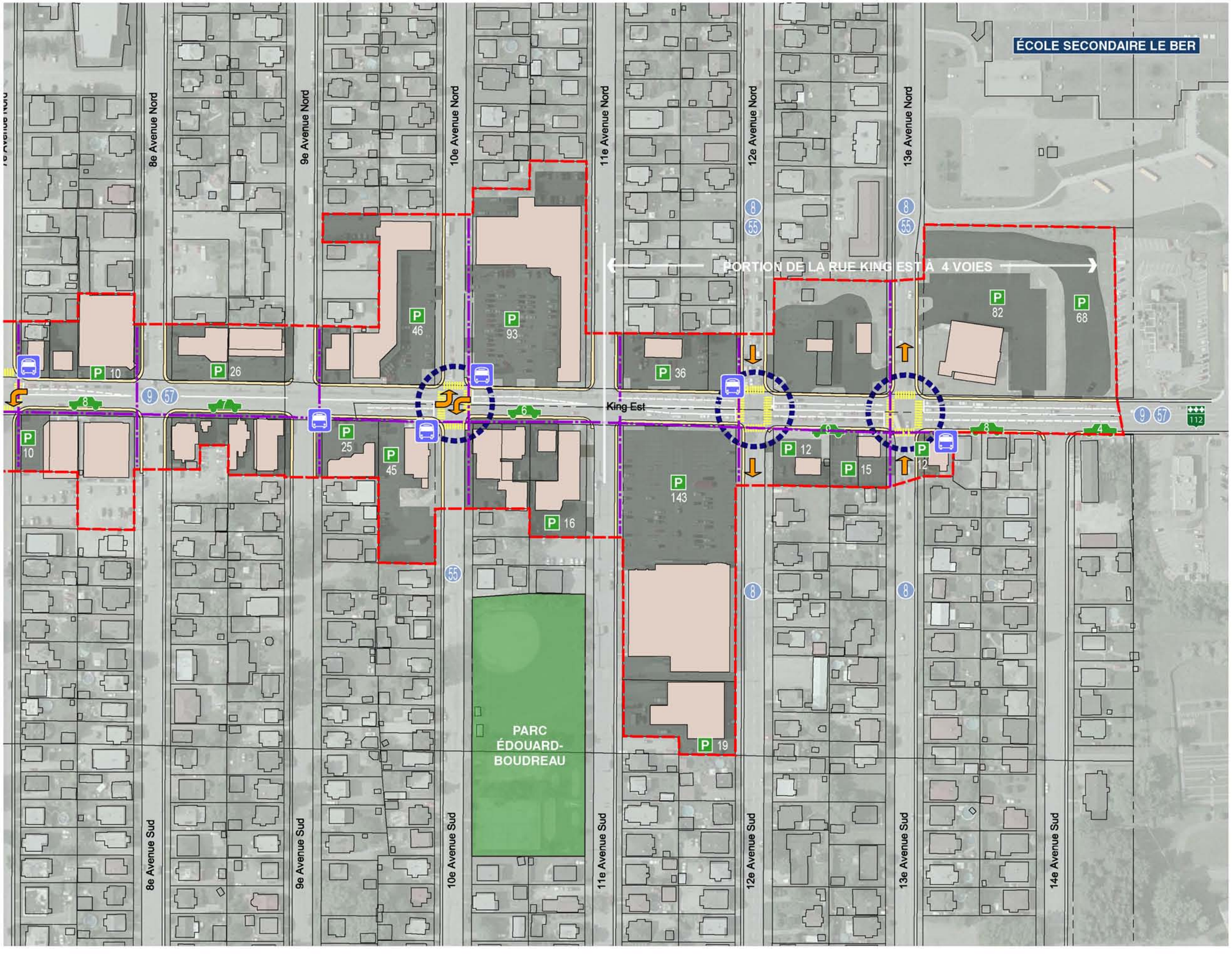
Échelle graphique

TEKNIKA-HBA

Décembre 2008 SHEV-706

Programme particulier d'urbanisme
SECTEUR RUE KING EST

3b TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES



Légende

- Limite du PPU
- Bâtiment existant

INTRASTRUCTURES

- Intersection intégrant feux de circulation
- Ligne de transport d'énergie
- Trottoir de béton
- Traverse piétonnière
- 57 Circuit d'autobus et no. de ligne
- Arrêt-bus
- P 26 Stationnement et nombre d'espaces
- 8 Stationnement sur rue et nombre d'espaces
- Sens unique
- Voie de refuge pour virage à gauche

N

0 50 100m

Échelle graphique

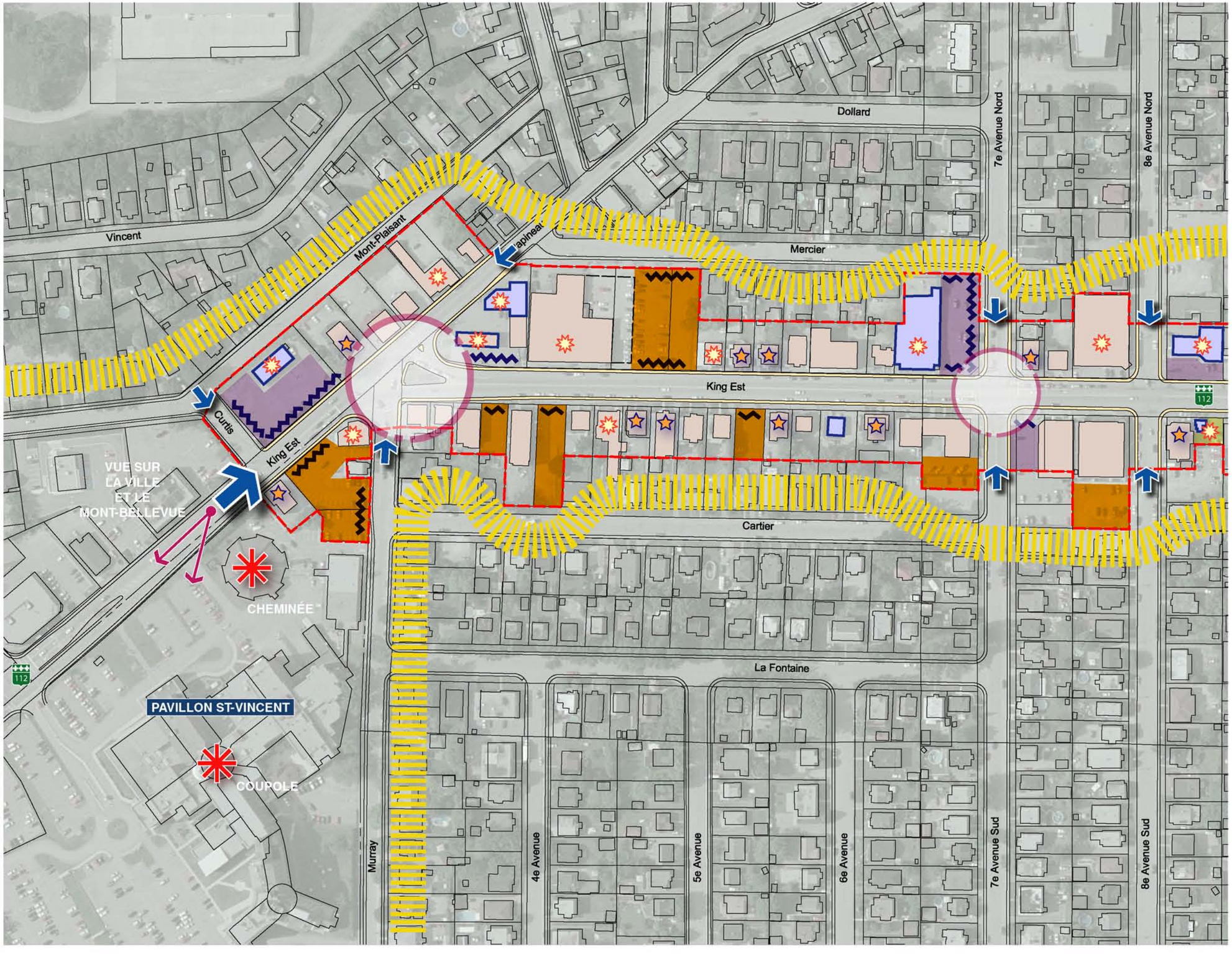
TEKNIKA-HBA

Décembre 2008 SHEV-706

Ville de Sherbrooke

Programme particulier d'urbanisme
SECTEUR RUE KING EST

4a DIAGNOSTIC ET CONSTAT



Légende

- Limite du PPU
- Principale porte d'entrée
- Porte d'entrée secondaire
- Intersection stratégique
- Bâtiment
- Bâtiment d'intérêt patrimonial
- Bâtiment en rupture
- Bâtiment de volumétrie incompatible
- Rupture de la trame urbaine
- Marge de recul importante
- Trouée visuelle
- Percée visuelle
- Repère visuel
- Interface résidentielle

N

0 50 100m

Échelle graphique

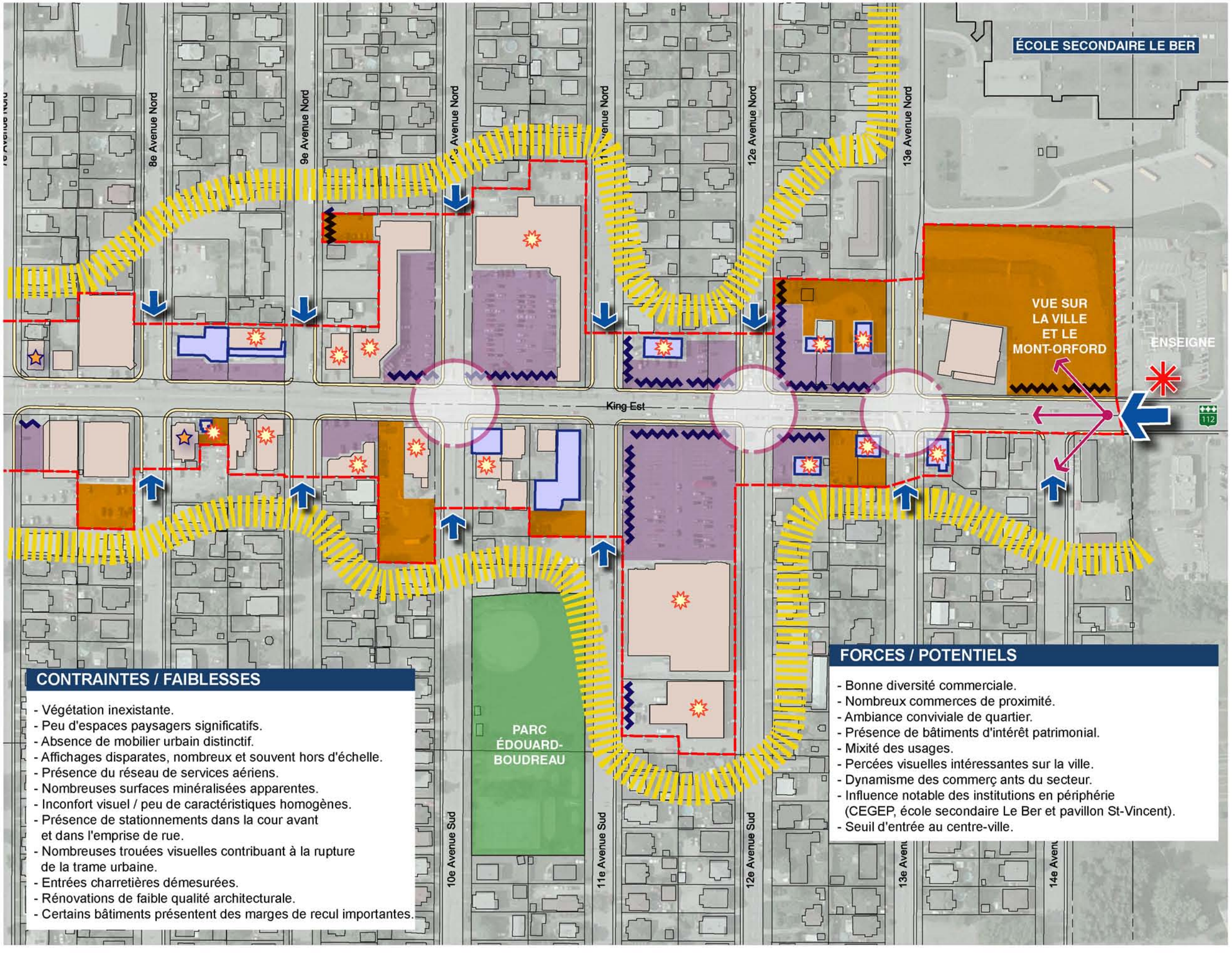
TEKNIKA HBA

Décembre 2008 SHEV-706

Ville de Sherbrooke

Programme particulier d'urbanisme
SECTEUR RUE KING EST

4b DIAGNOSTIC ET CONSTAT



CONTRAINTES / FAIBLESSES

- Végétation inexistante.
- Peu d'espaces paysagers significatifs.
- Absence de mobilier urbain distinctif.
- Affichages disparates, nombreux et souvent hors d'échelle.
- Présence du réseau de services aériens.
- Nombreuses surfaces minéralisées apparentes.
- Inconfort visuel / peu de caractéristiques homogènes.
- Présence de stationnements dans la cour avant et dans l'emprise de rue.
- Nombreuses trouées visuelles contribuant à la rupture de la trame urbaine.
- Entrées charretières démesurées.
- Rénovations de faible qualité architecturale.
- Certains bâtiments présentent des marges de recul importantes.

FORCES / POTENTIELS

- Bonne diversité commerciale.
- Nombreux commerces de proximité.
- Ambiance conviviale de quartier.
- Présence de bâtiments d'intérêt patrimonial.
- Mixité des usages.
- Percées visuelles intéressantes sur la ville.
- Dynamisme des commerç ants du secteur.
- Influence notable des institutions en périphérie (CEGEP, école secondaire Le Ber et pavillon St-Vincent).
- Seuil d'entrée au centre-ville.

Légende

- Limite du PPU
- Principale porte d'entrée
- Porte d'entrée secondaire
- Intersection stratégique
- Bâtiment
- Bâtiment d'intérêt patrimonial
- Bâtiment en rupture
- Bâtiment de volumétrie incompatible
- Rupture de la trame urbaine
- Marge de recul importante
- Trouée visuelle
- Vue panoramique
- Repère visuel
- Interface résidentielle

N

0 50 100m

Échelle graphique

TEKNIKA-HBA

Décembre 2008 SHEV-706

3. ENJEUX ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

3.1 La rue King Est : desserte de l'est de Sherbrooke

Objectifs

- Établir une stratégie visant à améliorer et à promouvoir une image positive du secteur.
- Consolider la vocation commerciale.
- Favoriser une desserte commerciale à l'échelle du quartier.
- Favoriser l'établissement de commerces spécialisés.

Moyens

- Revoir les usages permis au règlement de zonage.
- Limiter la superficie des commerces de vente au détail au règlement de zonage.
- Élaborer un concept d'aménagement, spécialement pour le tronçon compris entre la rue Curtis et la 12^{e} Avenue.
- Élaborer une stratégie de communication et de promotion pour l'ensemble du secteur.

3.2 Création d'un véritable milieu de vie

Objectifs

- Favoriser une mixité entre les usages résidentiels et commerciaux.
- Trouver l'équilibre entre le dynamisme commercial et la qualité de vie des résidents.
- Assurer l'existence d'une activité de jour et d'une activité de soir adaptées au milieu.
- Favoriser les déplacements alternatifs (à pieds, en vélo, en autobus).

Moyens

- Permettre au règlement de zonage l'implantation d'usages commerciaux et de services professionnels et personnels au rez-de-chaussée et d'usages résidentiels ou professionnels à l'étage.
- Prévoir la création d'un lieu de rassemblement.
- Aménager une porte d'entrée à l'intersection King Est / 12^{e} Avenue ainsi qu'à l'intersection King Est / Papineau.
- Voir à intégrer le parc Boudreau dans l'ensemble urbain et voir à redéfinir son rôle afin de maximiser son potentiel (marquage, signalisation, aménagements, plantations, etc.).
- Aménager une piste cyclable sur le côté est de la 10^{e} Avenue.
- Prévoir l'aménagement d'aires de stationnement pour vélos.

3.3 Amélioration de l'esthétique et de l'ambiance de l'artère

Objectifs

- Rendre la rue King agréable, conviviale et sécuritaire pour les piétons.
- Assurer une qualité des aménagements à la fois pour les surfaces publiques et pour les terrains privés.
- Améliorer l'apparence des bâtiments et des institutions publiques afin de diffuser une image de qualité auprès des consommateurs.
- Diminuer l'impact du stationnement sur rue et dans l'emprise de la rue.
- Favoriser un affichage public et commercial qui donne du cachet à la rue et s'intègre bien aux bâtiments.

Moyens

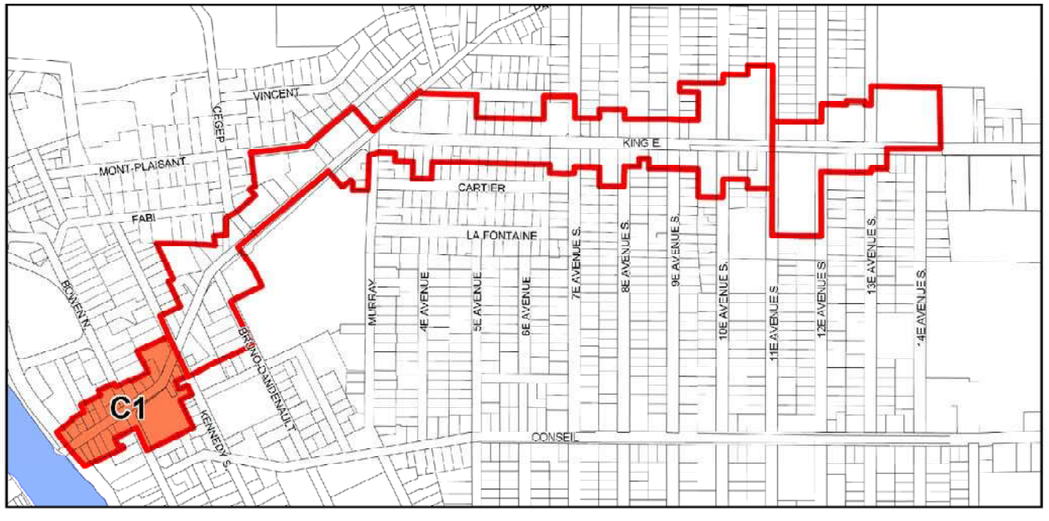
- Élargir les trottoirs.
- Aménager des avancées de trottoir afin de mieux délimiter les stationnements sur rue et réduire la largeur de la rue aux intersections.
- Réaménager certaines intersections pour marquer les traverses piétonnes (4 endroits).
- Étudier les possibilités de réaménagement de l'intersection King Est/Papineau.
- Implanter un système d'éclairage à l'échelle du piéton avec des modèles distinctifs pour le secteur.
- Verdir les bords de rues et aménager des espaces verts (publics et privés).
- Réaliser des aménagements paysagers intégrant des plantations soutenues et un mobilier urbain distinctif.
- Élaborer un plan directeur afin d'évaluer le statut et la fonction du parc Édouard-Boudreau ainsi que les équipements qui le composent.
- Créer des aires de repos, utiliser le lot 1 330 559 vacant pour y créer une place publique.
- Éliminer les stationnements non conformes en façade.
- Créer une ou des aires de stationnement public hors-rue susceptible de desservir le maximum d'établissements commerciaux.
- Étudier la possibilité de construire un stationnement étagé s'intégrant dans le cadre bâti du secteur.
- Enfouir les réseaux aérien des services d'utilité publique.
- Maintenir et soutenir le programme de subvention à la rénovation.
- Élaborer un guide d'affichage.
- Modifier la réglementation afin de prescrire un nombre maximal de places de stationnement pour les projets résidentiels et commerciaux et pour les places d'affaires.
- Adapter et utiliser le règlement sur les PIIA.
- Modifier le règlement sur les P.P.C.M.O.I. afin d'assujettir les projets de construction ou d'agrandissement d'établissement de plus de 300 m² de superficie de plancher.

TEKNIKA HBA
Membre de Trow Global

4. CONCEPT ET INTERVENTIONS D'AMÉNAGEMENT

4.1 Affectation du sol et densité d'occupation

De façon générale, une aire globale d'affectation commerciale synthétise bien l'ensemble du territoire à l'étude. Ce fait reflète bien la vocation d'artère commerciale du tronçon. Cette grande aire d'affectation se divise en secteur illustrant ainsi certaines subtilités recherchées dans la densité d'occupation et les différentes classes d'usages commerciaux. La réglementation devra tendre vers ces usages de façon non exclusive, c'est-à-dire que celle-ci pourra permettre un ou des usages supplémentaires s'il est convenu que ces usages seront complémentaires à l'environnement et que leur présence sera bénéfique pour la vitalisation du secteur.



4.2 Affectation commerciale C1

Une première aire d'affectation est localisée à la limite ouest du secteur à l'étude, à proximité de la rivière Saint-François. Il s'agit, en quelques sortes, d'une extension du centre-ville traversant la rivière. On y retrouvera bien entendu un éventail d'usages commerciaux et publics assez varié caractéristique du centre-ville sherbrookois.

En ce qui a trait à la fonction résidentielle, le PPU désire reconnaître les usages existants et continuer à encourager une mixité des fonctions concernant la partie orientale du centre-ville. Le PPU désire aussi inciter à une densification du secteur central de la ville. Pour ce faire, il est proposé de permettre les habitations de 6 logements et plus, en plus des logements aménagés à l'étage.

Classes d'usages autorisés – Aire d'affectation C1	
Usages commerciaux – Classe 1	Commerces de voisinage
Usages commerciaux – Classe 2	Commerces de quartier
Usages commerciaux – Classe 3	Commerces artériels
Usages commerciaux – Classe 8	Commerces d'hébergement
Usages commerciaux – Classe 9	Commerces de bar
Usages résidentiels – Classes 10 et 11	Habitations de 6 logements et plus
	Logements aux étages supérieurs des bâtiments commerciaux ou publics
Usages publics – Classe 1	Usages publics institutionnels
Usages publics – Classe 3	Usages publics de sécurité publique

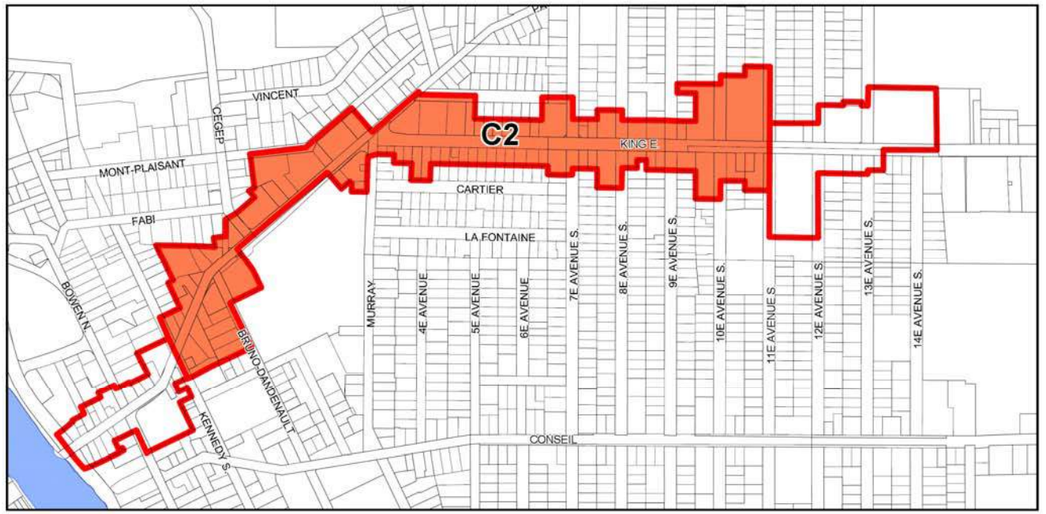
TEKNIKA HBA
Membre de Trow Global

4.3 Affectation commerciale C2

L'aire d'affectation comprenant l'ensemble du secteur d'intervention détaillée ainsi que le tronçon entre les rues Kennedy Nord et la rue Mont-Plaisant est le cœur de la zone d'étude. En plus des interventions d'aménagement proposées, il importe de prévoir les usages qui seront compatibles avec la vocation donnée au secteur. Ces usages doivent assurer le dynamisme recherché en répondant aux objectifs énoncés au chapitre précédent.

Classes d'usages autorisés – Aire d'affectation C2	
Usages commerciaux – Classe 1	Commerces de voisinage (superficie max. 300 m²)*
Usages commerciaux – Classe 2	Commerces de quartier (superficie max. 300 m²)*
Usages commerciaux – Classe 8	Commerces d'hébergement
Usages commerciaux – Classe 9	Commerces de bar
	Logements aux étages supérieurs des bâtiments commerciaux ou publics
Usages publics – Classe 1	Usages publics institutionnels
Usages publics – Classe 2	Stationnements publics seulement
Usages publics – Classe 3	Usages publics de sécurité publique

** Tout projet de construction ou d'agrandissement ayant pour effet d'augmenter la superficie de plancher à plus de 300 m² devra être assujetti au règlement sur les P.P.C.M.O.I.*

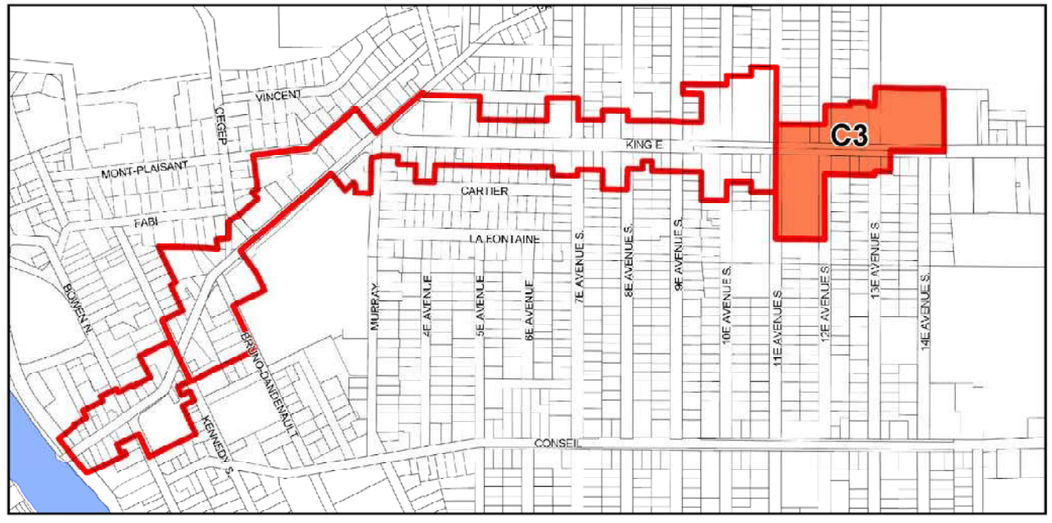


TEKNIKA HBA
Membre de Trow Global

4.4 Affectation commerciale C3

L'aire d'affectation commerciale C3, située à l'extrémité est de la zone d'étude, marque la transition de l'artère commerciale de quartier en axe majeur au niveau municipal et régional : la fonction résidentielle disparaît, la superficie des commerces augmente et les marges de recul avant s'accentuent.

Classes d'usages autorisés – Aire d'affectation C3	
Usages commerciaux – Classe 1	Commerces de voisinage
Usages commerciaux – Classe 5	Commerces de ravitaillement
Usages publics – Classe 1	Usages publics institutionnels
Usages publics – Classe 3	Usages publics de sécurité publique



TEKNIKA HBA
Membre de Trow Global

4.5 Aménagements physiques

La représentation schématique propose la vision future et nécessaire pour la mise en valeur du territoire à l'étude. Elle est l'aboutissement des objectifs fixés à la section 3, présente divers moyens d'aménagement et fait appel à divers scénarios d'intervention à la fois ponctuel et généraux. Le tableau 4.7 de la page 22 énonce les éléments du concept tandis que le concept global d'aménagement physique et les intentions sont présentés aux pages qui suivent.

Aménagements physiques particuliers

Le concept s'appuie sur les grands enjeux, les objectifs, les forces et faiblesses du milieu d'insertion. Il s'appuie également sur la connaissance du territoire, des normes et des expériences antérieures. Les principales composantes du concept d'aménagement sont :

- les interventions sur la rue;
- les aménagements sur l'interface publique/privée;
- les aménagements à l'intérieur des propriétés privées.

La présente section vise à décrire les aménagements physiques proposés qui rehausseront la qualité de vie et le milieu visuel. Ces façons de faire renforceront l'identité du tronçon et du quartier.

Problématique associée au stationnement

Les interventions projetées sur rues et présentées aux planches (concept) occasionneront une perte évaluée à 13 cases de stationnement sur un total de 100 cases. L'aménagement de la place publique éliminera environ 14 places. Par ailleurs, le PPU propose l'insertion de deux stationnements incitatifs, soit au droit de la 8e Avenue Nord (entre les rues King Est et Papineau) et en façade du stationnement du marché Provigo. Ces deux nouveaux espaces ajouteront 70 cases de stationnement complémentaires. Les 2 emplacements proposés pour l'insertion des stationnements limitatifs sont faites en considérant les emplacements actuellement disponibles. Dans l'éventualité où un emplacement jugé plus central, par rapport au secteur d'intervention détaillé, deviendrait disponible. Celui-ci serait ajouté aux 2 emplacements proposés. Et à cet effet, il devra maintenir voire bonifier l'offre en desserte existante de stationnement, ce qui représenterait environ 40 cases.

Le tableau suivant représente la problématique particulière reliée aux stationnements.

Problématique particulière reliée aux stationnements

Situation actuelle		**Situation suite à la mise en œuvre du PPU**		
Cases sur rue :	100	Cases sur rue :	87	(-13)
Cases sur prop. privées :	1044(1)(2)	Cases sur prop. privées :	956	(-88)
Cases publiques hors rue :	0	Cases publiques hors rue :	70(3)	(+70)
	1144		1113*	(-31)
				(4%)

(1) Dont 36 cases non réglementaires.
(2) Comprend environ 30 cases sur la propriété du Provigo qui seront transférées en cases à accès publiques.
(3) Environ 30 cases sur la propriété du Provigo + 40 cases au stationnement proposé sur la 8e Avenue Nord.
** Ne comprend pas les espaces sur rue qu'on peut réintégrer.*

4.6 Identification et caractérisation des terrains faisant l'objet des interventions particulières

A - Lot 1330 501 (îlot)
Propriétaire : 9051-5628 QUÉBEC INC. (À l'attention de M. John Konidas)
Superficie : 464,5 m²
Utilisation actuelle : terrain vacant (stationnement servant au restaurant La belle province)
Évaluation : 72 900 $

B - Lot 1330 510 (îlot)
Propriétaire: 159363 CANADA INC. (À l'attention de M. Allan Haddad)
Superficie : valeur 8 348,0 m² (dont une superficie d'environ 1 600 m² serait touchée par le projet d'entente pour un stationnement)
Utilisation actuelle : vente au détail de produits d'épicerie avec boucherie (Provigo Distribution inc.) et service de location de films vidéo avec matériel (Blockbuster Canada)
Évaluation : 1 310 600 $ (terrains seulement)

C - Lot 1330 559 (place publique)
Propriétaire : Caisse Desjardins des Plateaux de Sherbrooke
Superficie : 427,4 m²
Utilisation actuelle : terrain vacant
Évaluation : 67 100 $

4.7 Aménagements physiques : Mesures, interventions et concept d'aménagement

Activité	Source d'impact	Impact	Mesures/interventions/concept d'aménagement
1	Services publics aériens	Nuisance visuelle/inconfort **Impact fort**	Enfouissement des services publics aériens
2	Interface publique/privée	Peu d'aménagement significatif Ouverture Sans caractère **Impact fort**	– Plantation linéaire structurante – Aménagements d'îlots paysagers – Programme de verdissement des surfaces minéralisées – Implantation d'un mobilier distinctif (bancs, paniers à rebuts, luminaires, fanions)
3	Identité/image de la rue/convivialité/surface verte	Aucune/peu significative Ambiance faible **Impact fort**	Embellir la rue King Est – Diminution du nombre de cases sur rue – Abolition de stationnement non conforme en façade – Plantation linéaire structurante – Aménagements d'îlots paysagers – Programme de verdissement des surfaces minéralisées – Implantation d'un mobilier distinctif (bancs, paniers à rebuts, luminaires, fanions)
4	Sécurité/piétons	Amélioration Diminuer les conflits entre usagers **Impact moyen**	– Élargissement des trottoirs aux endroits potentiels – Marquage de traverses piétonnières à l'aide de pavé de béton
5	Vitesse des véhicules	Sécurité des usagers/piétons **Impact moyen**	– Mesures d'atténuation de vitesse – Aménagement d'avancées de trottoir – Plantation linéaire structurante
6	Affichage	Confusion/abondance/inconfort visuel **Impact fort**	– Réaliser des enseignes de qualité/à l'échelle du piéton – Favoriser l'harmonie
7	Conflit véhicules/piétons/cyclistes	Sécurité des usagers/desserte pour cycliste plutôt faible **Impact moyen**	– Planification d'un lien cyclable formel en lien direct avec l'école Le Ber, le Centre multisports et le parc Édouard-Boudreau
8	Stationnement	Minimiser les impacts associés au manque potentiel d'emplacement **Impact faible**	– Planifier un emplacement/stationnement public à même le stationnement du marché Provigo et sur la 8e Avenue Nord (entre les rues King Est et Papineau) – Bonifier la demande en desserte de stationnement – Recherche d'un 3e espace de stationnement central par rapport au secteur d'intervention

PLANTATION LINÉAIRE STRUCTURANTE

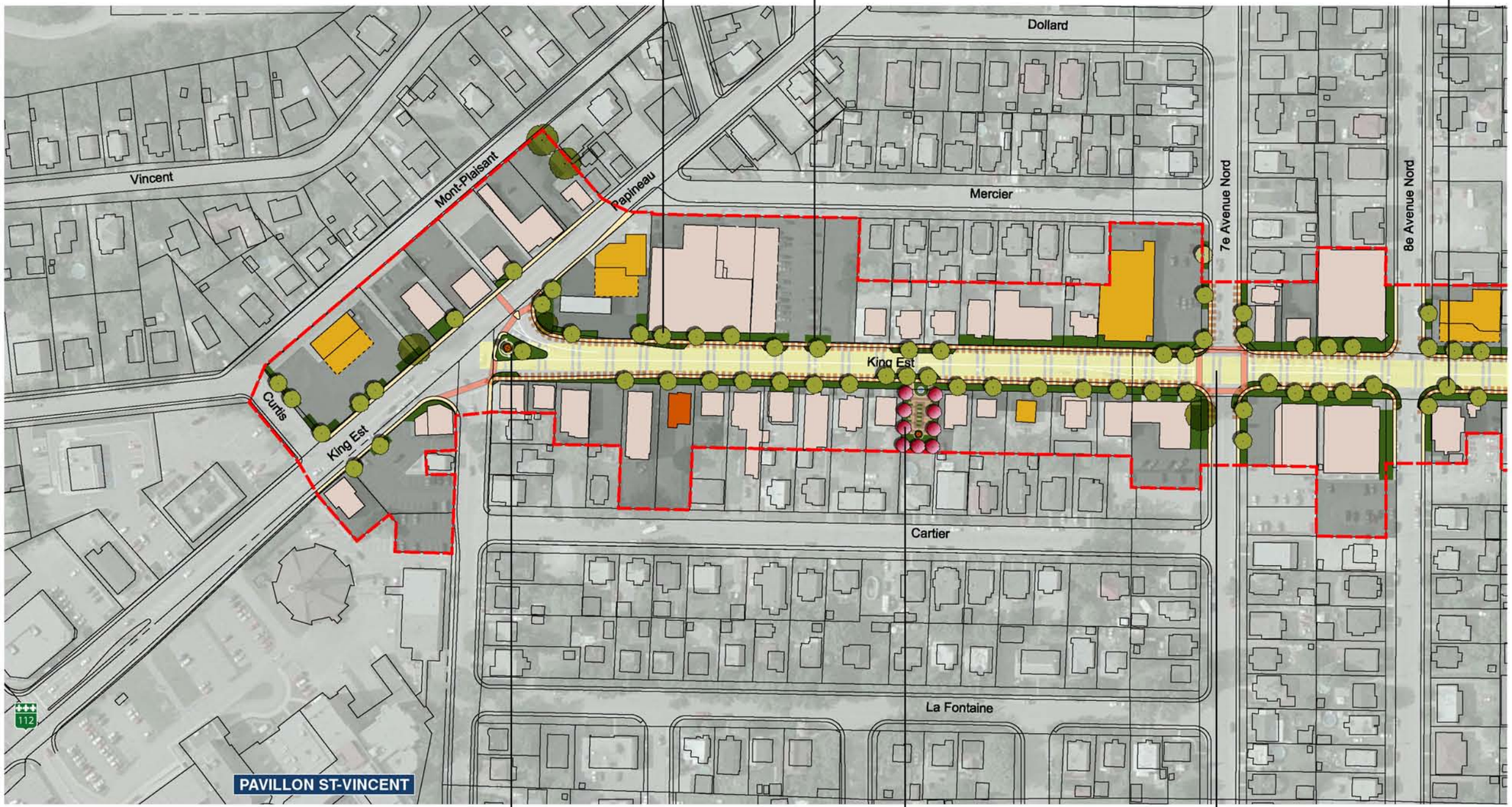
- AMÉNAGEMENT DE CORRIDORS VERTS PROPICES À LA DÉTENTE ET À LA PROMENADE

AMÉNAGEMENT D'ÎLOTS PAYSAGERS

- DIMINUTION DE LA LARGEUR DES ENTRÉES CHARRETIÈRES
- CRÉATION D'ÉCRANS VÉGÉTAUX

AMÉNAGEMENT D'AVANCÉES DE TROTTOIR

- DIMINUTION DE LA LARGEUR DE LA RUE
- RÉDUCTION DE LA VITESSE
- AMÉNAGEMENT PAYSAGER
- RÉDUCTION DES ÎLOTS DE CHALEUR



CRÉATION D'UNE PORTE D'ENTRÉE

- INSERTION D'UN POINT FOCAL INTÉGRANT ÉLÉMENT SCULPTURAL, MURET ET AMÉNAGEMENT PAYSAGER
- CRÉATION D'UN VÉRITABLE SEUIL DU SECTEUR COMMERCIAL

AMÉNAGEMENT D'UNE PLACE PUBLIQUE

- AIRE DE SOCIALISATION
- ÎLOT DE VERDURE
- AIRE DE REPOS ET DE DÉTENTE
- LIEU D'ACTIVITÉS À CARACTÈRE CULTUREL

MARQUAGE DE L'INTERSECTION

- TRAVERSE EN PAVÉS DE BÉTON
- ÉLÉMENT VISUEL
- SÉCURITÉ DES PIÉTONS

Ville de Sherbrooke

Programme particulier d'urbanisme
SECTEUR RUE KING EST

5a CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Légende

- Limite du PPU
- Traitement de seuil
  - réaménagement des trottoirs
  - implantation de mobilier urbain distinctif
- Verdissement des surfaces minéralisées
  - aménagement paysager soutenu
  - aménagement d'aires de repos
  - aménagement d'avancés de trottoir
  - entrées charretières réduites
  - élimination des stationnemnents non conformes en façade
- Traverse piétonne en pavés de béton
- Enfouissement des réseaux d'utilité publique aériens
- Plantation linéaire structurante
- Arbre existant
- Bâtiment
- Bâtiment dont l'augmentation de la volumétrie est souhaitable
- Insertion souhaitable de nouveaux bâtiments
- Surface minéralisée résiduelle

N

0 50 100m

Échelle graphique

TEKNIKA HBA

Décembre 2008 SHEV-706

PLANTATION LINÉAIRE STRUCTURANTE

- AMÉNAGEMENT DE CORRIDORS VERTS PROPICES À LA DÉTENTE ET À LA PROMENADE

AMÉNAGEMENT D'AVANCÉES DE TROTTOIR

- DIMINUTION DE LA LARGEUR DE LA RUE
- RÉDUCTION DE LA VITESSE DES VÉHICULES
- AMÉNAGEMENT PAYSAGER
- RÉDUCTION DES ÎLOTS DE CHALEUR

AMÉNAGEMENT D'UNE PORTE D'ENTRÉE INTÉGRANT SIGNALISATION, MURET ET AMÉNAGEMENT PAYSAGER DE PART ET D'AUTRE DE LA RUE KING

- ÎLOT DE VERDURE
- AIRE DE REPOS ET DE DÉTENTE
- LIEU D'ACTIVITÉS À CARACTÈRE CULTUREL



MARQUAGE DE L'INTERSECTION

- TRAVERSE EN PAVÉS DE BÉTON
- ÉLÉMENT VISUEL
- SÉCURITÉ DES PIÉTONS

CRÉATION D'UN LIEN AVEC LE PARC

- PROLONGEMENT DU TROTTOIR
- AMÉNAGEMENT PAYSAGER
- UTILISATION DU PARC COMME LIEU DE RASSEMBLEMENT D'ENVERGURE

AMÉNAGEMENT D'ÎLOTS PAYSAGERS

- DIMINUTION DE LA LARGEUR DES ENTRÉES CHARRETIÈRES
- CRÉATION D'ÉCRANS VÉGÉTAUX

AMÉNAGEMENT D'UNE PLACETTE URBAINE

- AIRE DE SOCIALISATION
- ÎLOT DE VERDURE
- AIRE DE REPOS ET DE DÉTENTE
- LIEU D'ACTIVITÉS À CARACTÈRE CULTUREL

PLANTATION LINÉAIRE

- DIMINUTION DU CHAMPS VISUEL
- RÉDUCTION DE LA VITESSE DES VÉHICULES
- AMÉLIORATION DE L'AMBIANCE PAYSAGÈRE

Ville de Sherbrooke

Programme particulier d'urbanisme
SECTEUR RUE KING EST

5b CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Légende

- Limite du PPU
- Traitement de seuil
  - réaménagement des trottoirs
  - implantation de mobilier urbain distinctif
- Verdissement des surfaces minéralisées
  - aménagement paysager soutenu
  - aménagement d'aires de repos
  - aménagement d'avancées de trottoir
  - entrées charretières réduites
  - élimination des stationnements non conformes en façade
- Traverse piétonne en pavés de béton
- Lien cyclable proposé (réseau utilitaire)
- Enfouissement des réseaux d'utilité publique aériens
- Plantation linéaire structurante
- Arbre existant
- Bâtiment
- Bâtiment dont l'augmentation de la volumétrie est souhaitable
- Insertion souhaitable de nouveaux bâtiments
- P / Pv Stationnement public proposé / Stationnement pour vélos
- Surface minéralisée résiduelle

N

0 50 100m

Échelle graphique

TEKNIKA-HBA

Décembre 2008 SHEV-706

AMÉNAGEMENT DES AIRES DE STATIONNEMENT

- FAVORISER L'IMPLANTATION DES STATIONNEMENTS À L'ARRIÈRE
- RÉDUIRE LES EXIGENCES CONCERNANT LE NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT
- IMPLANTER DES ÎLOTS PAYSAGERS À MÊME LES GRANDES SURFACES MINÉRALISÉES

AMÉNAGEMENT DE L'EMPRISE PUBLIQUE

- PLANTATION LINÉAIRE STRUCTURANTE
- AMÉNAGEMENT D'AIRES DE REPOS
- RÉGULARISATION DES EAUX DE PLUIE
- RÉDUCTION DES ÎLOTS DE CHALEUR

AFFICHAGE PUBLIC ET COMMERCIAL

- FAVORISER UN AFFICHAGE À L'ÉCHELLE HUMAINE
- UTILISER DES MATÉRIAUX DE QUALITÉ
- INTÉGRER DES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS À LA BASE

AMÉNAGEMENT D'ÉCRANS VÉGÉTAUX

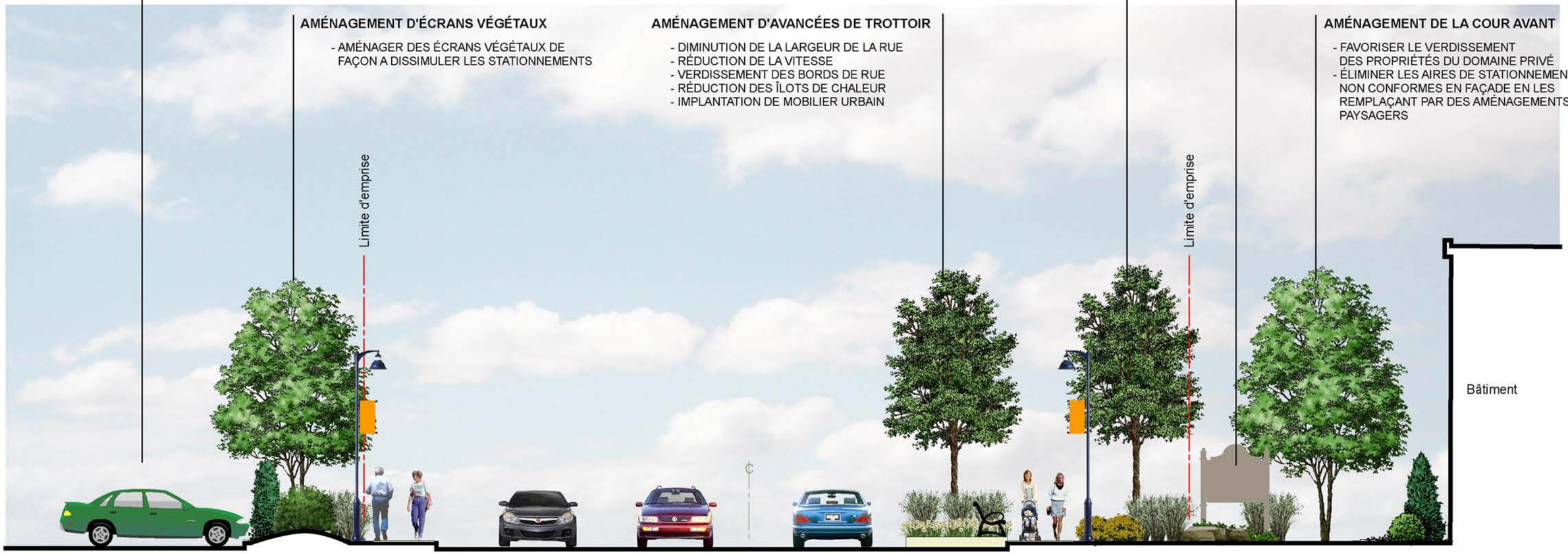
- AMÉNAGER DES ÉCRANS VÉGÉTAUX DE FAÇON A DISSIMULER LES STATIONNEMENTS

AMÉNAGEMENT D'AVANCÉES DE TROTTOIR

- DIMINUTION DE LA LARGEUR DE LA RUE
- RÉDUCTION DE LA VITESSE
- VERDISSEMENT DES BORDS DE RUE
- RÉDUCTION DES ÎLOTS DE CHALEUR
- IMPLANTATION DE MOBILIER URBAIN

AMÉNAGEMENT DE LA COUR AVANT

- FAVORISER LE VERDISSEMENT DES PROPRIÉTÉS DU DOMAINE PRIVÉ
- ÉLIMINER LES AIRES DE STATIONNEMENTS NON CONFORMES EN FAÇADE EN LES REMPLAÇANT PAR DES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS



COUPE ILLUSTRATIVE







RÉAMÉNAGEMENT PHYSIQUE

OBJECTIFS

- AMÉLIORER L'ASPECT VISUEL DE LA RUE
- EMBELLIR LA RUE KING EST ET LA RENDRE PLUS SÉCURITAIRE POUR LES USAGERS
- OFFRIR UNE QUALITÉ DE VIE ACCRUE AU MILIEU
- AMÉLIORER LA CONVIVIALITÉ DES LIEUX POUR LES RÉSIDENTS, TRAVAILLEURS ET VISITEURS
- RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DE CE SECTEUR COMMERCIAL

Ville de Sherbrooke

Échelle graphique 0 5 10m

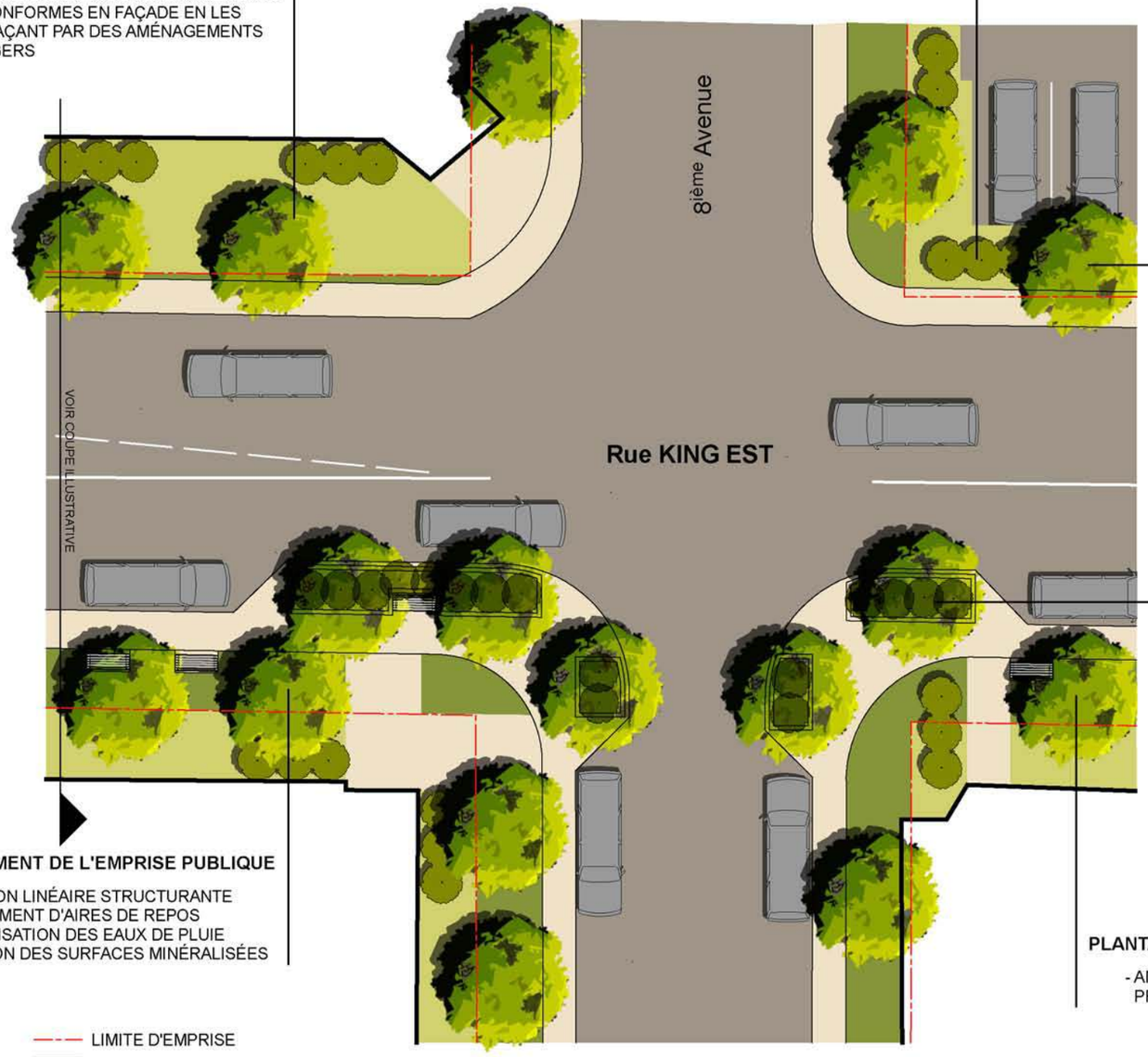
TEKNIKA HBA

AMÉNAGEMENT DE LA COUR AVANT

- FAVORISER LE VERDISSEMENT DES PROPRIÉTÉS DU DOMAINE PRIVÉ
- ÉLIMINER LES AIRES DE STATIONNEMENTS NON CONFORMES EN FAÇADE EN LES REMPLAÇANT PAR DES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS

AMÉNAGEMENT D'ÉCRANS VÉGÉTAUX

- AMÉNAGER DES ÉCRANS VÉGÉTAUX DE FAÇON A DISSIMULER LES STATIONNEMENTS



AMÉNAGEMENT DES STATIONNEMENTS

- AMÉNAGER UNE BANDE PAYSAGÈRE ENTRE LE TROTTOIR ET LES AIRES DE STATIONNEMENT

AMÉNAGEMENT D'AVANCÉES DE TROTTOIR

- DIMINUTION DE LA LARGEUR DE LA RUE
- RÉDUCTION DE LA VITESSE
- IMPLANTATION DE MOBILIER URBAIN DISTINCTIF
- AMÉNAGEMENT PAYSAGER
- RÉDUCTION DES ÎLOTS DE CHALEUR

AMÉNAGEMENT DE L'EMPRISE PUBLIQUE

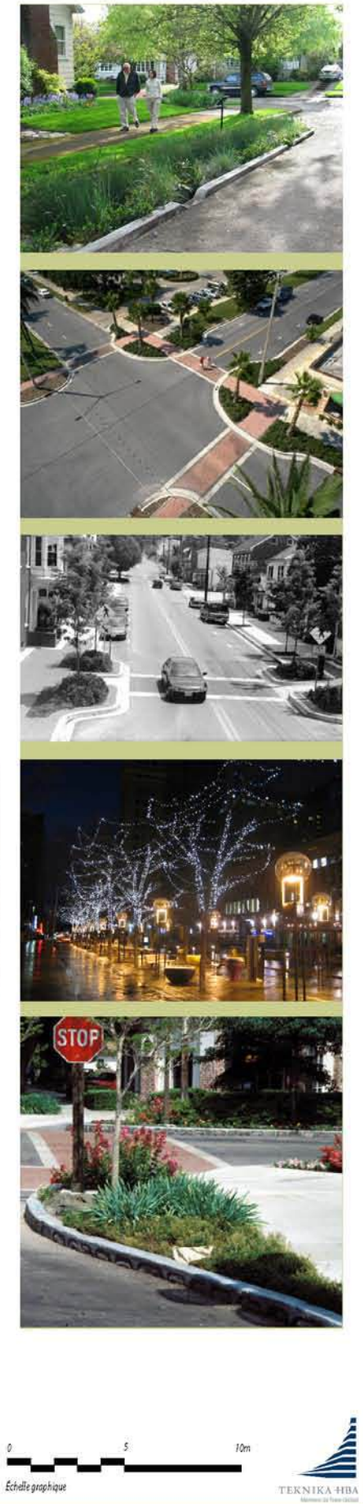
- PLANTATION LINÉAIRE STRUCTURANTE
- AMÉNAGEMENT D'AIRES DE REPOS
- RÉGULARISATION DES EAUX DE PLUIE
- RÉDUCTION DES SURFACES MINÉRALISÉES

PLANTATION LINÉAIRE STRUCTURANTE

- AMÉNAGEMENT DE CORRIDORS VERTS PROPICES À LA DÉTENTE ET À LA PROMENADE

LIMITE D'EMPRISE
TERRAIN DU DOMAINE PUBLIC
TERRAIN DU DOMAINE PRIVÉ

VUE EN PLAN
(intersection King Est / 8ième Avenue)





Ville de Sherbrooke

Programme particulier d'urbanisme
SECTEUR RUE KING EST

6a PRINCIPES DIRECTEURS

0 5 10m
Échelle graphique

TEKNIKA HBA

Décembre 2008 SHEV-706

CRÉATION D'UN SEUIL

- PORTIQUE INTÉGRANT MURET EN BRIQUE ET ÉLÉMENT SCULPTURAL
- AMÉNAGEMENT PAYSAGER SOUTENU À LA BASE

PLANTATION LINÉAIRE STRUCTURANTE

- AMÉNAGEMENT DE CORRIDORS VERTS PROPICES À LA DÉTENTE ET À LA PROMENADE

CRÉATION D'UNE PORTE D'ENTRÉE

- INSERTION D'UNE STRUCTURE SIGNALÉTIQUE IDENTITAIRE DU SECTEUR (point focal)
- UTILISATION DE LA BRIQUE (matériau dominant du secteur)
- UTILISATION DU FER ORNEMENTAL COMME ÉLÉMENT DÉCORATIF
- AMÉNAGEMENT PAYSAGER SOUTENU À LA BASE

AMÉNAGEMENT D'UNE ARRIÈRE-SCÈNE PAYSAGÉE EN APPUI À LA PORTE D'ENTRÉE

- UTILISATION DE VÉGÉTAUX AYANT UN IMPACT VISUEL ÉTALÉ SUR LES QUATRE SAISONS (floraison,feuillage et conifères)
- UTILISATION DE VÉGÉTAUX AYANT UNE COLORATION CONTRASTANTE



COUPE ILLUSTRATIVE



AGRANDISSEMENT / ÉLÉMENT SIGNALÉTIQUE

Vue à partir de l'intersection King Est et 8e Avenue en direction nord-est



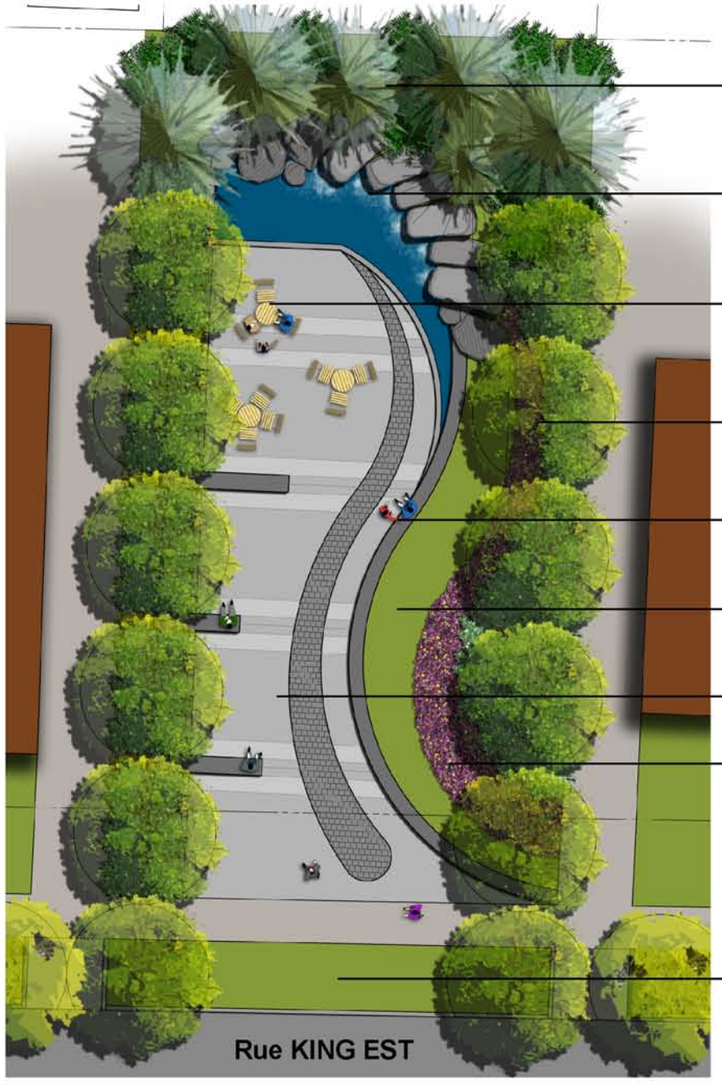
Situation actuelle







CROQUIS PERSPECTIFS



VUE EN PLAN









PLACE PUBLIQUE

- LIEU DE SOCIALISATION
- LIEU DE VERDURE
- LIEU DE REPOS ET DE DÉTENTE
- LIEU D'ACTIVITÉS À CARACTÈRE CULTUREL



Banc en acier et fonte avec dossier
Modèle Vesta caillebotis de la Cie Concepturbain
Couleur proposée : noir



Banc en acier et fonte sans dossier
Modèle Vesta caillebotis de la Cie Concepturbain
Couleur proposée : noir



Panier à rebuts en acier
Modèle Basic de la Cie Concepturbain
Couleur proposée : noir



Bac à plantations en acier et bois
Modèle Vesta de la Cie Concepturbain
Couleur proposée : noir



Abribus
Modèle et style à développer



Colonne d'affichage
Modèle idem à celui développé
pour l'intersection King / Belvédère
Couleur : Noir



Support à vélos
Modèle Pi de la Cie Landscapeforms
Couleur proposée : noir





Luminaire en acier
Modèle Domus de la Cie Lumec
Couleur proposée : noir



Gleditsia triacanthos 'Skyline'
(Févier 'Skyline')
H. : 15,0m L.: 9,0m



Gymnocladus dioica
(Chicot du Canada)
H. : 20,0m L.: 14,0m



Tilia americana 'Redmond'
(Tilleul d'Amérique Redmond)
H. : 15,0m L.: 10,0m



Malus x 'Dolgo'
(Pommetier Dolgo)
H. : 8,0m L. : 8,0m



Picea pungens
(Épinette du Colorado)
H. : 20m L. : 5,0m



Acer ginnala
(Érable de l'Amur)
H. : 6,0m L. : 6,0m



Syringa Villosa
(Lilas duveteux)
H. : 3,0m L. : 2,0m
Floraison : Juin - Juillet

ARBRES DE RUE (Plantation linéaire et composition d'arrière-scène)

ARBUSTES (Écrans végétaux)



Rosa rugosa
'Blanc double de Coubert'
(Rosier rugueux bl. double de Coubert)
H. : 1,2m L. : 1,2m
Floraison : Juin-Septembre



Physocarpus opulifolius
'Dart's Gold'
(Physocarpe 'Dart's Gold')
H. : 1,5m L. : 1,5m
Floraison : Juin



Leucanthemum vulgare
(Marguerite des champs)
H. : 0,6m L. : 0,4m
Floraison : Juin - Septembre



Echinacea purpurea 'Magnus'
(Echinacée pourpre)
H. : 0,8m L. : 0,5m
Floraison : Juillet - Septembre



Hemerocallis 'Catherine Woodbury'
(Hémérocale Catherine Woodbury)
H. : 0,8m L. : 0,6m
Floraison : Juillet - Août



Rudbeckia fulgida 'Goldstrum'
(Rudbeckie jaune)
H. : 0,7m L. : 0,5m
Floraison : Août - Octobre



Perovskia atriplicifolia
(Sauge de Russie)
H. : 0,9m L. : 0,75m
Floraison : Août-Octobre

VIVACES (Avancées de trottoir / Verdissement des bords de rue)

Concept de plantation

- Les espèces retenues sont des plantes d'entretien minimal;
- Bonne rusticité;
- Tolérance aux conditions urbaines (pollution, sels de déglaçage), peu sujettes aux maladies et insectes, tiges florales sans tuteurage, tolèrent plusieurs types de sol;
- Impact visuel étalé sur les quatre saisons (floraison, feuillage, coloration automnale, tiges persistantes en hiver);
- Plantes tolérantes à la sécheresse (xéropaysage).



Calamagrostis Acutiflora 'Stricta'
(Calamagrostide)
H. : 1,5m L. : 0,6m



Helictotrichon Sempervirens
(Herbe bleue)
H. : 0,75m L. : 0,6m



Panicum virgatum
(Panic raide)
H. : 1,0m L. : 1,0m



Carex Flacca
(Carex bleu)
H. : 0,25m L. : 0,3m

GRAMINÉES (Avancées de trottoir / Verdissement des bords de rue / Écrans végétaux)

5. PLAN D'ACTION – PROGRAMME DE MISE EN ŒUVRE

Les programmes de mise en œuvre servent à atteindre les objectifs énoncés précédemment. Ce sont des actions tangibles qui concrétisent la volonté affirmée de revitaliser le secteur à l'étude.

Chacune des actions ou mesures planifiées impliquent des coûts plus ou moins importants et un échéancier de réalisation variant de quelques mois à plusieurs années. La mise en place effective des programmes sera déterminée, en grande partie, par la priorisation des aménagements et par des considérations monétaires. De façon réaliste, il est entendu que toutes les actions ne seront pas posées au cours de la première année, ni même durant les cinq premières années. Il s'agit plutôt d'élaborer un plan d'action flexible permettant à la Ville de répondre aux obligations, mais dont la réalisation est dépendante de conditions futures difficilement prévisibles.

Il est possible de distinguer quatre volets aux programmes de mise en œuvre, soit la modification de la réglementation d'urbanisme relativement au constat énoncé dans le présent document, la mise en œuvre d'un programme d'acquisition d'immeubles ainsi que la rédaction d'un programme d'aménagement édictant les travaux devant être réalisés par la Ville et les demandes de subventions servant à encourager les investissements et les travaux privés.

5.1 Stratégie de mise en œuvre du cadre de réglementation

Le plan d'urbanisme de même que le règlement de zonage devront être modifiés afin de concrétiser la réflexion accomplie dans le PPU. En ce sens, l'aire d'application du PPU devra être identifiée au plan d'urbanisme. Aussi, les limites de zones et les usages permis dans chacune de celles-ci devront refléter les affectations décrites à l'intérieur du PPU, et ce, à l'intérieur du règlement de zonage.

Cette démarche peut se faire assez rapidement en considérant évidemment les délais prescrits par la loi. Les règlements d'urbanisme sont évolutifs et peuvent être modifiés conformément aux dispositions de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Toute modification devra toutefois être conforme au PPU.

De façon plus précise, les dispositions ou ajustements suivants devront être prévus à l'intérieur de la réglementation d'urbanisme.

5.1.1 Au règlement du plan d'urbanisme

Identifier le secteur devant être assujetti à un programme particulier d'urbanisme et déterminer un objectif d'aménagement.

5.1.2 Au règlement de zonage

- Ajuster les limites des zones afin de tenir compte des limites du PPU
- Prévoir des normes d'implantation assurant une marge de recul avant minimale et maximale
- Interdire la démolition de bâtiments pour l'aménagement d'aires de stationnement
- Limiter la superficie de plancher des établissements commerciaux
- Identifier un coefficient d'occupation au sol minimale et maximale
- Prévoir les normes d'affichage assurant un concept intégré et uniforme de l'affichage. Les normes devront, entre autres, se référer aux éléments suivants : superficie et affichage dans les vitrines (pourcentage maximum) (un programme de subvention à cet effet serait souhaitable)
- Appliquer les principes de rétroactivité en matière d'affichage prévu par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*

5.1.3 Au règlement sur les PIIA

En 2008, un amendement au règlement numéro 3561 est venu ajouter des dispositions à ce territoire très similaires au secteur d'intervention détaillée du PPU. Les objectifs visés au règlement sur les PIIA recoupent très bien les intentions exprimées dans le présent document. Par conséquent, le PPU réaffirme l'importance et l'utilité de conserver le règlement numéro 477, et encourage sa bonification au besoin. À titre indicatif, les éléments suivants sont traités au règlement en question :

- rénovation, restauration, réparation, transformation ou agrandissement d'un bâtiment existant;
- insertion d'un bâtiment;
- déplacement d'un bâtiment;
- installation ou modification d'une enseigne;
- aménagement de terrasse ou de café-terrasse;
- aires de stationnement et de transbordement;
- aménagement de site;
- réalisation d'une murale.

5.1.4 Estimation budgétaire des coûts relatifs aux modifications de la réglementation

Afin de mettre en œuvre les objectifs visés au présent PPU, il importe de modifier les règlements visés dans un délai réaliste de 1 an ou 2 ans après l'adoption du PPU.

Les amendements peuvent être élaborés et adoptés indépendamment. On devra prévoir des budgets totalisant environ 25 000,00 $ pour l'ensemble des règlements, incluant leur adoption.

5.2 Estimation budgétaire des coûts de construction et stratégie de mise en œuvre des interventions physiques

Cette section énumère, sous forme de tableau synthèse, les activités et les coûts prévus dans le cadre du PPU et énoncés au concept d'aménagement et principes directeur identifiés à l'intérieur du présent document.

La stratégie de mise en œuvre propose une réalisation des travaux en 3 phases distinctes. La première phase concerne le tronçon Papineau/Murray et 7e Avenue, la 2e phase traite de la portion 7e Avenue/13e Avenue tandis que la dernière phase élabore sur les aménagements au droit des 10e, 11e et 12e Avenue.

Par ailleurs, le plan de mise en œuvre énonce l'ensemble des aménagements physiques nécessaires pour l'atteinte des objectifs d'une remise en valeur. Il met également en place différentes alternatives (autres éléments) et choix (options) du projet. Finalement, l'item « Aménagement physique », bien que pleinement souhaité ici, peut constituer également une liste où certaines interventions pourraient être remises à plus tard, voir même rejetées pour des considérations budgétaires.

Activité	Description du travail	Coût
1	**PHASE 1 – PAPINEAU/MURRAY – 7E AVENUE**	
1.1	**Aménagement physique**	
	Création d'une porte d'entrée (Papineau/Murray)	80 000,00 $
	Reconstruction des trottoirs	225 000,00 $
	Verdissement interface public/privé et diminution des entrées charretière et insertion d'îlots paysagers	100 000,00 $
	Plantation linéaire structurante	40 000,00 $
	Marquage au sol intersections 7e Avenue (insertion de pavés de béton)	40 000,00 $
	Marquage intersection Papineau/Murray (insertion de pavés de béton)	40 000,00 $
	Avancés de trottoirs et îlots paysagers	30 000,00 $
	Mobiliers distinctifs incluant lampadaires, fanions, bancs et paniers à rebuts	135 000,00 $
	Réfection complète du site des travaux	30 000,00 $
	Sous-total – Aménagement physique	**720 000,00 $**
1.2	**Options**	
	Acquisition de terrain – Place publique (évaluation municipale lot n° 1 330 559)	67 100,00 $
	Aménagement d'une place publique	240 000,00 $
	Sous-total – Options	**307 100,00 $**
1.3	**Enfouissement (enlèvement des services publics aériens et des poteaux existants)**	
	Travaux incluant conduits, filages, raccordements, etc.	2 222 023,00 $
	Sous-total – Enfouissement (enlèvement des services publics aériens et des poteaux existants)	**2 222 023,00 $**
	TOTAL – PHASE 1 – PAPINEAU/MURRAY * 7E AVENUE	**3 249 123,00 $**

Activité	Description du travail	Coût
2	**PHASE 2 – TRONÇON 7E AVENUE – 13E AVENUE**	
2.1	**Aménagement physique**	
	Reconstruction des trottoirs	300 000,00 $
	Verdissement interface public/privé et diminution des entrées charretière	210 000,00 $
	Plantation linéaire structurante	40 000,00 $
	Marquage au sol intersections 10e et 12e Avenues (insertion de pavés de béton)	70 000,00 $
	Avancés de trottoirs et îlots paysagers	65 000,00 $
	Mobiliers distinctifs incluant lampadaires, fanions, bancs et paniers à rebuts	190 000,00 $
	Réfection complète du site des travaux	40 000,00 $
	Sous-total – Aménagement physique	**915 000,00 $**
2.2	**Options**	
	Ententes/acquisitions de 2 terrain (placettes urbaines) – Lots 1 330 510 et 1 330 501 (coin King et 11e Avenue Sud, et King et 12e Avenue Nord)	53 280,00 $
	Aménagement de deux placettes urbaines (dont une porte d'entrée)	150 100,00 $
	Sous-total – Options	**203 380,00 $**
2.3	**Enfouissement (enlèvement des services publics aériens et des poteaux existants)**	
	Travaux incluant conduits, filages, raccordements, etc.	2 455 966,00 $
	Sous-total – Enfouissement (enlèvement des services publics aériens et des poteaux existants)	**2 455 966,00 $**
	TOTAL – PHASE 2 – TRONÇON 7E AVENUE – 13E AVENUE	**3 574 346,00 $**
Note :	*2.2 – Options : Les ententes/acquisitions des 2 terrains sont évaluées au prorata de l'évaluation municipale.*	

Activité	Description du travail	Coût
3	**PHASE 3 – AUTRES AMÉNAGEMENTS SUR RUES (10E, 11E ET 12E AVENUE)**	
	L'aménagement de cette phase bien que faisant partie intégrante du PPU, constitue en fait une option intégrant des interventions qui pourraient se réaliser à une étape ultérieure.	
3.1	**Aménagement physique**	
	Construction de nouveaux trottoirs (liens formels avec le parc Édouard-Boudreau) sur les 10e et 11e Avenues	60 00,00 $
	Verdissement interface publique/privée et diminution des entrées charretières	90 000,00 $
	Sous-total – Aménagement physique	**150 000,00 $**
3.2	**Options**	
	Aménagements d'îlots paysagers (stationnement incitatif Marché Provigo)	20 000,00 $
	Sous-total – Options	**20 000,00 $**
	TOTAL – PHASE 3	**170 000,00 $**
	SOUS-TOTAL DU PROJET GLOBAL	**6 993 469,00 $**
	Imprévus (12 %)	839 216,28 $
	Sous-total	**7 832 685,28 $**
	Taxes applicables (7,88 %)	617 215,60 $
	MONTANT TOTAL – PPU KING EST	**8 449 900,88 $**
Note 1	*Le montant global est en dollars courants (2009). Pour tous travaux réalisés durant les années subséquentes, les coûts doivent être majorés en moyenne de 4 % par année.*	
Note 2	*Les honoraires professionnels sont exclus de la présente estimation. Certains travaux pouvant être réalisés en régie.*	

TEKNIKA HBA
Membre de Trow Global

Les coûts que l'on retrouve à l'intérieur de l'estimation ne tiennent pas compte de l'état actuel des infrastructures. Certaines infrastructures sont dans un état qui nécessitera, à court et à moyen termes, que la Ville investisse pour l'entretien ou le remplacement de celles-ci. Ces interventions se traduiront par la révision à la baisse des coûts apparaissant à l'intérieur du tableau synthèse, puisque celles ci seront réalisées au même moment que l'entretien ou le remplacement des infrastructures. Voici, ci-dessous, un résumé de l'état des infrastructures sur le tronçon de la rue King Est, entre la rue Murray et la 12e Avenue.

	Murray à 7e Avenue	7e Avenue à 8e Avenue	8e Avenue à 9e Avenue	9e Avenue à 10e Avenue	10e Avenue à 11e Avenue	11e Avenue à 12e Avenue
Année de construction de la fondation de la rue	1992	1993	1993	1993	1941	1941
Dégradation de la chaussée de la rue (indice Paver datant de 2006)	44/100 moyenne	45/100 moyenne	47/100 moyenne	24/100 très pauvre	23/100 très pauvre	40/100 pauvre
Condition des trottoirs	satisfaisante	satisfaisante	satisfaisante	satisfaisante	satisfaisante	satisfaisante
Année de construction de l'aqueduc	1913 et 1938	1913 et 1938	1913 et 1938	1913 et 1938	1938	1938
Année de construction de l'égout	1913 et 1938	1913 et 1938	1913 et 1938	1913 et 1938	1938	1938

L'état des infrastructures actuelles nous indique que la chaussée de la rue King Est devra être pulvérisée et resurfacée dans sa majorité, alors qu'une partie de la fondation de la rue devra être reconstruite. L'état des trottoirs est jugé satisfaisant dans son ensemble. Advenant la reconstruction de la chaussée, la reconstruction de l'aqueduc devra être minimalement faite. En ce qui concerne le réseau d'égout, une inspection par caméra devra être effectuée afin de valider la nécessité et le type d'intervention à réaliser.

5.3 Autres études

Les différentes études proposées dans le présent document pourront être réalisées au gré des opportunités et de la disponibilité des budgets, soit :

- Étude sur la construction d'un stationnement public — 25 000,00 $
  Voir à évaluer la pertinence, la nécessité de l'implantation d'un tel espace et, d'autre part, si le besoin est réel, à rechercher la forme que prendrait l'aire de stationnement, c'est-à-dire l'emplacement optimal, le nombre de cases nécessaires, l'opportunité de construire un stationnement étagé, les alternatives de tarification, etc.
- Étude et analyse des besoins et des coûts associés à l'aménagement d'un lien cyclable au parc Édouard-Boudreau/rue du Conseil/école Le Ber/ Centre Multisports — 7 500,00 $
- Guide sur l'affichage — 12 000,00 $
  Dans l'objectif d'améliorer l'esthétisme visuel du secteur à l'étude, un guide d'affichage mettrait en place des balises visant une certaine uniformatisation de l'affichage commercial. Le guide devrait aussi servir à l'information et à la sensibilisation des commerçants de la rue King Est.
- Étude de circulation pour l'intersection King Est/Papineau — 25 000,00 $
  Étudier les possibilités de reconfiguration de l'intersection afin d'en améliorer la fluidité, la sécurité et les possibilités d'embellissement de cette porte d'entrée du secteur.
- Étude d'évaluation du statut et de la vocation du parc Édouard-Boudreau — *Peut être compris dans un plan directeur du territoire de Sherbrooke*
  devra d'abord déterminer la vocation future du parc en relation avec le milieu résidentiel, bien sûr, mais aussi avec le secteur commercial.
- Élaboration d'une stratégie de communication — 20 000,00 $
  Rechercher l'amélioration de l'image du secteur commercial et à accentuer sa visibilité dans le but d'y augmenter l'achalandage.
- Modification du règlement sur les PPCMOI
  Ajouter une catégorie de projets admissibles concernant les établissements commerciaux dont la superficie de plancher dépasse 300 m².

TEKNIKA HBA
Membre de Trow Global

6. CONCLUSION

Le programme particulier d'urbanisme (PPU), secteur rue King Est offre un programme d'actions et d'aménagements contribuant fortement à la mise en valeur du tronçon compris entre les rues Papineau/Murray et 13e Avenue. Le projet se définit en 3 phases qui intègrent des aménagements physiques nécessaires à la mise en valeur du tronçon. Certains de ces éléments pourront être bonifiés lors d'une étape ultérieure de conception, soit à la réalisation plus définitive des esquisses préliminaires. Également, les estimations budgétaires proposent certaines options ou encore l'insertion « d'autres éléments d'aménagement » qui font partie des choix que les représentants de la Ville doivent faire.

Ce renouveau urbain intègre également une série d'interventions sur les portes d'entrée à la rue King Est que constituent les 10^{e}, 11^{e} et 12^{e} avenues.

Ce projet est majeur et nécessite un budget de l'ordre de 8,4 millions dont 4,7 millions seront injectés pour l'enfouissement du réseau d'utilité public aérien – véritable nuisance visuelle. Mais, au-delà des coûts, ce projet structurant associé aux interventions et intentions de l'organisme Rue Principale créera une véritable rue attrayante tant du point de vue achalandage commercial qu'aménagement urbain. Il suggère donc un nouvel esthétisme contribuant à l'amélioration de la vie de quartier tout en contribuant à l'essor économique du tronçon à l'étude.

Ce document se veut la bougie d'allumage pour une revitalisation globale du secteur. Plus, il façonnera, par ces interventions physiques, une véritable et nouvelle porte d'entrée au centre-ville.

ANNEXE 1

Séance publique de consultation – procès verbal

SÉANCE PUBLIQUE DE CONSULTATION

TENUE LE 07 JUILLET 2009, À 18 H 00

À L'ARRONDISSEMENT DE FLEURIMONT

SITUÉ AU

1735, CHEMIN GALVIN, À SHERBROOKE

PROCÈS-VERBAL

SONT PRÉSENT :

Président de l'assemblée	M. Louida Brochu
Membre du conseil de l'arrondissement	Mme Mariette Fugère
Membre du conseil de l'arrondissement	M. Francis Gagnon

ONT ÉGALEMENT PARTICIPÉ À LA SÉANCE :

Secrétaire de l'assemblée	M. Marc Mongeau
Chef de la Division Urbanisme, permis et inspection	M. René Girard
Urbaniste-designer	M. Benoît Lapointe
Urbaniste – Teknika HBA	M. Donald Bonsant

NOMBRE DE PERSONNES PRÉSENTES : trente (30)

1. Ouverture de l'assemblée

À 18 h 00, le président de l'assemblée, monsieur Louida Brochu déclare la séance ouverte.

---

2. Présentation du projet de règlement no 563 – Adoptant le PPU – rue King Est et modifiant le règlement no 3401 adoptant le Plan d'urbanisme de l'ancienne Ville de Sherbrooke

Le président de l'assemblée, monsieur Louida Brochu, présente le projet de règlement n° 563 – adoptant le PPU – rue King Est et modifiant le règlement no 3401 adoptant le Plan d'urbanisme de l'ancienne Ville de Sherbrooke. Il fait un bref résumé des travaux réalisés par le service de la planification et du développement urbain qui a mené à la préparation du PPU. Il remercie toutes les personnes qui ont contribué au PPU et plus particulièrement monsieur René Girard, chef de la Division de l'urbanisme, des permis et de l'inspection et son équipe. Monsieur Brochu fait part aux gens présents de sa vision concernant la revitalisation de la rue King.

Il cède la parole à Monsieur Donald Bonsant de la firme Teknika HBA. Monsieur Bonsant présente avec M. René Girard le projet particulier d'urbanisme (PPU).

Monsieur Brochu procède à la période de consultation publique sur le projet de règlement.

M. Patrick Hardy demande si le budget de 4,5 millions alloué pour l'enfouissement du réseau câblé comprend le coût du renouvellement des services (aqueduc et égout) sur la rue King Est. M. Girard répond que le 4,5 millions est seulement pour le projet d'enfouissement sans le renouvellement des services. M. Jean Perrault mentionne que ces dernières années Hydro-Sherbrooke a réalisé des travaux d'enfouissement des réseaux câblés dans d'autres secteurs de la ville à même un budget dédié à cette fin.

Mme Line Poulin demande si un échéancier des travaux est déjà prévu pour la réalisation des projets inscrits au PPU. M. Girard répond que le PPU est une planification qui peut s'étendre sur une période de 10 à 15 ans. Les projets inscrits au plan sont réalisés selon les disponibilités financières accordées par la Ville et les opportunités d'affaire avec d'autres partenaires. M. Brochu énumère les sommes investies dans la revitalisation de la rue King Est au cours des dernières années.

M. Richard Berthold aimerait recevoir la liste des personnes qui ont participé à l'élaboration du PPU.

M. Jean Pierre Roy demande s'il est prévu de réaliser des murales sur le plateau de la rue King Est. M. Perrault mentionne qu'un des objectifs visés par le projet des murales était de réaliser un circuit piétonnier pour le visiteur. M. Perrault souligne que toutes les œuvres réalisées par MURIS sont concentrés dans le secteur du centre ville.

M. Rémi Demers demande s'il y a un arrimage prévu entre le travail réalisé par le projet Rues Principales et les services de la Ville. M. Girard explique le mandat de Rues Principales et le niveau de collaboration entre sa division, l'arrondissement, la Chambre de commerce de Fleurimont et la chargée de projet Sophie Labbé.

M. Perrault cite en exemple la mobilisation des commerçants et les étapes de réalisation qui ont mené à la revitalisation des rues Wellington et Frontenac.

M. Philippe Bastarache s'inquiète que des commerces plus prospères en profitent pour agrandir leur surface de vente et aménagent des stationnements privés en façade sur King Est sur des lots contigus. Cette situation amènera une trouée à la trame urbaine.

M. Girard mentionne que la revitalisation du secteur entraînera des investissements privés et publics, cela aura pour effet d'augmenter la valeur des propriétés.

Donc, la valeur des terrains créera une pression qui favorisera la reconversion de lots vacants pour abriter des édifices commerciaux. M. Brochu mentionne que la réglementation prévoit pour ce secteur, une surface maximale de 3000 pieds carrés pour les commerces. De plus lorsqu'un commerce voudra s'agrandir au-delà de cette superficie, il pourra se relocaliser dans un autre secteur de la rue King Est notamment à la nouvelle place de l'Est.

M. Guy Hardy demande s'il est prévu d'acheter des cases de stationnement au Super marché Provigo ou de procéder par location. M. Girard mentionne que Provigo n'a pas encore été approché pour discuter de ce projet. M. Hardy demande si la plantation d'arbres dans l'emprise de rue nuira à la visibilité des enseignes commerciales. M. Girard mentionne que le but visé est de créer un ensemble attrayant au niveau de l'affichage commercial tout en évitant une surenchère dans la dimension des enseignes. M. Brochu rappelle que l'harmonisation des enseignes commerciales sera réalisée au fil des années.

Mme Linda Talbot mentionne que son commerce est situé entre la rue Murray et la 7^{ième} avenue. Ce secteur est déficient au niveau de l'offre de stationnement. Elle souhaite que le stationnement public prévu au Super Marché Provigo soit déplacé sur la rue King Est entre les rues Murray et 7^{ième} avenue. M. Girard mentionne que le PPU confirme la volonté de la Ville de construire des aires de stationnement et que la localisation de celles-ci se fera au gré des opportunités et non spécifiquement aux endroits prévus au PPU. M. Bonsant mentionne que les aménagements proposés vont éliminer seulement 4% des espaces de stationnement. Il est dans la norme pour des projets similaires de réduire de 25% le nombre de cases de stationnement pour réaliser un projet de revitalisation d'une rue commerciale.

M. Côté mentionne qu'il aurait apprécié que le PPU se poursuive vers l'est au-delà de la 13^{ième} Avenue.

M. Philippe Bastarache demande si la possibilité d'aménager une piste cyclable a été envisagée sur la rue King Est. M. Bonsant indique qu'en raison de la largeur de l'emprise de la rue King Est, l'aménagement d'une piste cyclable aurait nécessité l'élimination complète des cases de stationnement sur un des côtés de la rue.

M. André-Daniel Drouin mentionne que la Ville devrait aménager un stationnement public sur le terrain du bâtiment du CPC lorsque ce dernier déménagera dans les locaux plus spacieux.

Mme Battistini pose des questions sur le cadre budgétaire des différents projets inscrits au PPU. Mme Battistini propose de former un comité pour assurer un suivi de la mise en place du PPU. M. Girard mentionne que la Fondation Rues Principales arrondissement de Fleurimont exerce déjà ce rôle. Il précise que le conseil d'administration de la Fondation Rues Principales est composé de gens du milieu et d'élus de l'arrondissement et que ceux-ci ont évidemment un grand intérêt à la mise en place du PPU.

---

3. <u>Levée de l'assemblée</u>

À 20 h 00, l'assemblée est levée.

-ADOPTÉ-

Sherbrooke, province de Québec, 07 juillet 2009

Le président de l'assemblée,

Louida Brochu

Le secrétaire,

Marc Mongeau

(Ajoutée par l'art. 3 de 1000-5)



PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU SECTEUR WELLINGTON SUD

—

VILLE DE SHERBROOKE

1ER MAI 2017
VERSION FINALE

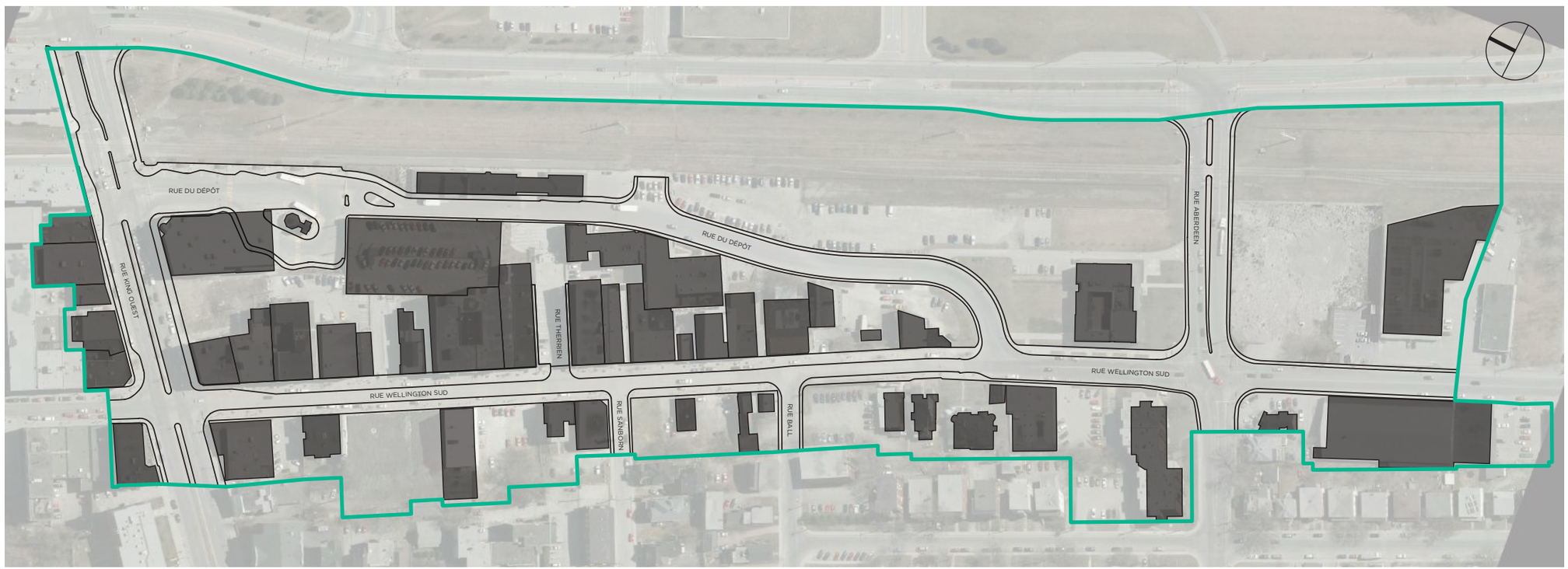
PROJET 1641601

TABLE DES MATIÈRES

1. CONTEXTE 1
2. ARRIMAGE 3
3. DIAGNOSTIC SOMMAIRE DU SECTEUR WELLINGTON SUD 5
4. ENJEUX 9
5. ORIENTATIONS ET OBJECTIFS 11
6. MISE EN ŒUVRE ET POUVOIRS HABILITANTS 15
7. CONCLUSION 17
ANNEXE – RAPPORT DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

1. CONTEXTE

Le secteur d'intervention est au cœur du centre-ville, centré autour de la rue Wellington Sud. Il comprend l'ensemble des bâtiments et lots donnant sur la rue Wellington Sud entre la rue King Ouest et le bâtiment sis au 345, rue Wellington Sud au sud de la rue Aberdeen. À l'est, il s'étend jusqu'à la rue des Grandes-Fourches Sud et comprend aussi les bâtiments sis entre le 63 et le 111, rue King Ouest.



Ce secteur a beaucoup évolué au fil du temps. Située au cœur du centre-ville et à proximité de la gare du CN, la rue Wellington Sud a joué un rôle important dans l'économie marchande de la ville de Sherbrooke et de la région à la fin du XIX^{e} et au début du XX^{e} siècle. Alimentés par l'industrie ferroviaire et le dynamisme commercial du centre-ville, jusqu'à cinq hôtels avaient pignon sur rue dans le secteur d'intervention à cette époque : le château Frontenac, le New-Wellington, le New- Sherbrooke, le Moulin Rouge et le LaSalle.

Au cours de la deuxième moitié du XX^{e} siècle, le secteur a perdu de sa vitalité au profit du développement commercial le long de la rue King et des secteurs en périphérie.

Depuis le début des années 2000, un dynamisme renouvelé du centre-ville est perceptible sur les rues Wellington Nord et King Ouest, où la vigueur de l'activité commerciale ne se dément pas. Cependant, ce regain d'activité se fait moins sentir sur la portion sud de la rue Wellington tant sur les plans du commerce de détail, du bureau que des immeubles résidentiels.

CHÂTEAU FRONTENAC
SITUÉ AU COIN DES RUES WELLINGTON SUD ET ABERDEEN. RASÉ PAR LES FLAMMES EN 1964



Source : Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke

EN 1890, UNE GARE COMMUNE AUX COMPAGNIES FERROVIAIRES, LA GARE UNION, EST CONSTRUITE UN PEU EN RETRAIT DE LA RUE WELLINGTON SUD, SUR LA RUE DU DÉPÔT



Source : Photos historiques JRAD

2. ARRIMAGE

La Ville de Sherbrooke a entrepris, par le passé, de nombreux efforts de revitalisation de son centre-ville. Ces actions, dont le PPU du centre-ville de Sherbrooke (Règlement nº 3114) qui est en vigueur depuis 1986, ont donné des résultats prometteurs sur lesquels elle souhaite s'appuyer pour poursuivre l'atteinte de ses objectifs de revitalisation urbaine.

Aujourd'hui, il est nécessaire et opportun d'adopter le PPU du secteur Wellington Sud, qui traite d'une partie du territoire du PPU du centre-ville, dans le but d'encadrer le développement du secteur Wellington Sud et la création du Quartier Well inc. Ainsi, le PPU du centre-ville (Règlement nº 3114) et le présent PPU seront en vigueur en concomitance et, en cas d'incompatibilité entre les deux sur un même objet ou disposition, le présent PPU a préséance sur celui du Règlement nº 3114.

Les programmes qui découleront du PPU du secteur Wellington Sud seront complémentaires aux programmes suivants déjà existants pour le centre-ville :

- Le programme d'aide à la rénovation des bâtiments et locaux commerciaux au centre-ville (Règlement n° 55);
- Le programme d'aide à la rénovation – restauration des façades d'édifices ayant une valeur historique et patrimoniale exceptionnelle (Règlement nº 355);
- Le programme de crédit de taxes foncières pour la revitalisation du centre-ville (Règlement n° 1107). Ce règlement vise à prioriser les travaux de rénovation, de recyclage et de construction d'un bâtiment principal.

Par ailleurs, l'Assemblée nationale a sanctionné le 10 juin 2016 la Loi concernant la Ville de Sherbrooke (Projet de loi d'intérêt privé nº 219) permettant à la Ville d'adopter un programme favorisant l'acquisition d'immeubles résidentiels au centre-ville. Ce règlement devrait être adopté en 2017. Il permettra d'offrir aux futurs acheteurs résidants-propriétaires d'unités résidentielles une aide financière sous forme de prêt, de subvention, de crédit de taxes ou autrement pour une période ne pouvant excéder 20 ans.

Le programme particulier d'urbanisme applicable à la partie du territoire désignée comme le « centre-ville », secteur Wellington Sud, réaffirme la volonté de la Ville de Sherbrooke d'agir comme acteur principal et initiateur pour la création d'un nouveau pôle dynamique dans le centre-ville de Sherbrooke, soit le Quartier Well inc. L'objectif premier du PPU est de stimuler la requalification et la redynamisation du secteur Wellington Sud afin de consolider les progrès réalisés ces dernières années dans l'ensemble du centre-ville.

QUARTIER WELL INC.

Milieu dynamique favorisant l'émergence de l'entrepreneuriat durable et créateur de richesse collective.

La création d'un tel quartier offre les conditions gagnantes à une plus grande synergie entrepreneuriale et sociale dans la communauté.

Le PPU est élaboré en continuité avec le Plan directeur d'aménagement durable (PDAD) du centre-ville de Sherbrooke (centre-ville 2020 adopté au printemps 2015). Il s'arrime également au contenu du Schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Sherbrooke (SADR) en vigueur depuis le 28 novembre 2014. Ce Schéma est aussi le Plan d'urbanisme.

Le PPU du secteur Wellington Sud respecte les grandes orientations du SADR formulées comme suit :

- développer l'économie du savoir et consolider la base économique;
- faire de Sherbrooke une destination touristique recherchée;
- accroître la vitalité et le rayonnement des arts et de la culture;
- offrir des milieux de vie de qualité;
- optimiser l'occupation du territoire urbanisé;
- privilégier les transports actifs et les transports collectifs.

Au SADR, le secteur Wellington Sud fait partie de l'affectation « centre-ville ». Cette affectation correspond au pôle économique, administratif, juridique et institutionnel de Sherbrooke. L'ensemble des fonctions économiques s'y retrouve. Par ailleurs, ce secteur est identifié comme « territoire à transformer »; des opérations de requalification, de revitalisation et de densification sont proposées.

Le PPU permet aussi à la Ville de se doter des outils nécessaires pour mettre en œuvre les actions de redéveloppement visant à atteindre les objectifs suivants du PDAD :

THÈME MOBILITÉ

- confirmer la place prépondérante de la mobilité active à l'intérieur du centre-ville
- redéfinir sans marginaliser la place consacrée à l'automobile

THÈME CADRE BÂTI

- affirmer le centre-ville en tant qu'espace de vie inclusif et à l'échelle humaine
- affirmer le centre-ville en tant que milieu d'affaires innovant, inventif, dynamique et authentique
- affirmer le centre-ville en tant que premier pôle culturel et créatif de Sherbrooke
- préserver et valoriser le patrimoine bâti du centre-ville et les spécificités architecturales propres à chaque unité de paysage
- orienter les interventions physiques dans une perspective de développement durable

THÈME ESPACES OUVERTS

- valoriser et démocratiser le cadre naturel et l'urbanité du centre-ville
- favoriser l'animation et l'appropriation du domaine public, stimuler les interactions entre les usagers et améliorer la connectivité entre les secteurs du centre-ville

Ayant à cœur le bien-être des résidants du centre-ville, la Ville de Sherbrooke planifie ce PPU dans un esprit d'inclusion, d'appropriation et d'amélioration de leur cadre de vie. Sa réflexion s'inscrit dans une volonté d'offrir à tous les usagers, actuels et futurs, des espaces de vie et de socialisation de qualité tout en encourageant les initiatives et pratiques innovantes. Le PPU offre effectivement des retombées qui sont bénéfiques sur le plan social, puisqu'il s'articule de manière transversale par rapport à ces thèmes et objectifs. Les résidants et usagers actuels du centre-ville découvriront ainsi une nouvelle facette agréable, dynamique et vivante le long de toute la rue Wellington, tant Nord que Sud.

3. DIAGNOSTIC SOMMAIRE DU SECTEUR WELLINGTON SUD

Le secteur à l'étude est principalement constitué d'un tronçon de la rue Wellington Sud localisé entre les rues King Ouest et Aberdeen. Sur ce tronçon, le cadre urbain de la rue Wellington Sud est caractérisé par les constats suivants :

FAIBLESSES :

- rue à sens unique pendant la période estivale dont l'aménagement encourage la vitesse des véhicules et définit un parcours piétonnier discontinu (chaussée large, mobilier non aligné, terrasses saisonnières, etc.);
- entre les rues King Ouest et du Dépôt, aménagement de la chaussée de même niveau que les trottoirs qui ne permet pas de bien délimiter l'espace de circulation des piétons par rapport à celui des véhicules. Le traitement est unifié par l'utilisation d'un pavé uni, mais différencié par la couleur du pavé;
- topographie abrupte parallèle au nord de la rue crée une frontière plus ou moins franche à l'ouest;
- présence de la voie ferrée qui crée une barrière dans la trame pour les piétons, les cyclistes et les véhicules;
- faible perméabilité de la trame, notamment due à la topographie accidentée, ce qui nuit à la connectivité avec les quartiers limitrophes;
- présence de bâtiments vétustes et traitement architectural inégal;
- présence de terrains vacants et discontinuité des fonctions commerciales au rez-de-chaussée qui nuisent au dynamisme de la rue;
- plantations sur rue quasi inexistantes (quelques arbres dans les saillies et les marges de recul privées), à l'exception du tronçon entre les rues du Dépôt et Aberdeen où un réaménagement a inclus la plantation d'arbres avec fosse. Notons la présence de bacs de plantation et de paniers suspendus le long du tronçon entre les rues King Ouest et du Dépôt;
- manque d'arbres et largeur minimale ou mal définie des trottoirs créent un environnement paysager et urbain déficient;
- séparation marquée entre les côtés nord et sud de la rue Wellington : manque d'homogénéité du mobilier urbain, du traitement de la chaussée (pavé uni);
- indicateurs marqués de dévitalisation sociale et économique.

FORCES :

- localisation stratégique au centre de la ville à proximité de la rue King Ouest;
- présence de bâtiments à valeur patrimoniale, dont la gare du CN citée par la Ville et identifiée comme « gare ferroviaire patrimoniale » par le gouvernement fédéral;
- une mixité intégrant déjà plusieurs usages à proximité d'un milieu de vie;
- présence d'un stationnement public au coeur du secteur;
- présence d'infrastructures de production artistiques (CASJB);
- desserte locale, régionale et interrégionale en transport collectif;
- présence d'organismes communautaires, dont une forte proportion de propriétaire-occupant.

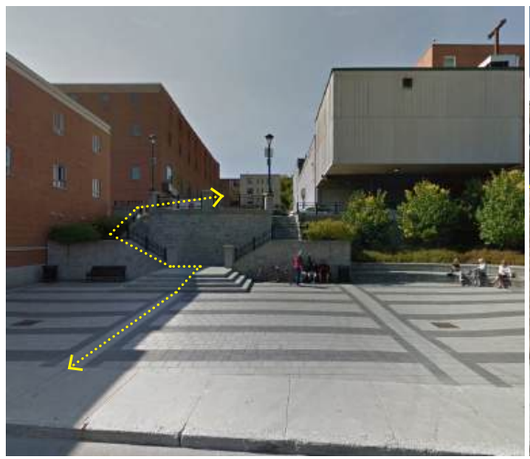
→ MANQUE DE DISTINCTION CLAIRE ENTRE L'AIRE DE CIRCULATION DES PIÉTONS PAR RAPPORT À CELLE DES VÉHICULES AUTOMOBILES

→ ENVIRONNEMENT PAYSAGER ET URBAIN DÉFICIENT

→ PARCOURS PIÉTONNIER DISCONTINU : MOBILIER NON ALIGNÉ



→ TOPOGRAPHIE ABRUPTE CONTRIBUANT À LA FAIBLE PERMÉABILITÉ DE LA TRAME





→ PRÉSENCE DE TERRAINS VACANTS







En termes d'activités urbaines, il semble que les efforts de mise en valeur de la section nord de la rue Wellington ne se sont pas traduits de la même manière au sud. En effet, la trame résidentielle et commerciale apparait plus discontinue et se caractérise par les éléments suivants :

- la présence de terrains vacants et de plusieurs locaux commerciaux vacants au rez-de-chaussée nuit au dynamisme et à l'ambiance de la rue;
- la qualité et le degré d'entretien du cadre bâti sont variables le long de la rue Wellington Sud;
- dans l'ensemble du secteur d'intervention, un grand nombre d'espaces de bureau sont inoccupés aux étages supérieurs des bâtiments;
- la diversité commerciale est moins grande que dans la section nord de la rue. Cependant, certains commerces semblent tirer leur épingle du jeu notamment dans l'ancienne gare et à proximité de l'intersection avec la rue King Ouest.

Ainsi, de manière générale, le tronçon sud de la rue Wellington présente moins de cohérence et de continuité sur les plans du cadre bâti et de l'activité commerciale que le tronçon au nord de la rue King Ouest. Cependant, le succès de plusieurs initiatives récentes dans le secteur d'intervention (revitalisation commerciale de la gare, bâtiment d'Emplois Québec, CASJB, etc.) démontre le potentiel de la rue Wellington Sud comme artère commerciale attrayante et diversifiée.

→ PRÉSENCE DE LOCAUX COMMERCIAUX VACANTS AU REZ-DE-CHAUSSÉE





→ QUALITÉ ET DEGRÉ D'ENTRETIEN DU CADRE BÂTI VARIABLES





→ ESPACES DE BUREAU INOCCUPÉS









4. ENJEUX

L'IMAGE DE LA RUE WELLINGTON SUD

L'image négative, réelle ou perçue, de la rue Wellington Sud est un frein à sa vitalité l'empêchant de jouer son rôle d'artère commerciale et de centre d'activités pour le secteur d'intervention. Le nombre de terrains et de locaux vacants, la qualité variable du cadre bâti et le type d'activités commerciales se retrouvant sur le tronçon contribuent à alimenter une perception négative de la rue. L'aménagement du domaine public semble aussi être un enjeu pour l'image du tronçon. En effet, l'absence de distinction entre les voies de circulation et les espaces pour les piétons semble ajouter au manque d'encadrement de la rue, rendant l'espace moins invitant pour les piétons. En réalité, la rue Wellington Sud est davantage utilisée comme voie de transit véhiculaire.

LE DYNAMISME DE LA RUE WELLINGTON SUD ET LE CENTRE D'ACTIVITÉS DU SECTEUR

Dans le secteur d'intervention visé par ce PPU, plusieurs initiatives de redynamisation ont connu du succès dans les dernières années. Cependant, pour la plupart, ces différentes initiatives ne sont pas localisées au cœur de la rue Wellington Sud, mais bien sur des rues périphériques, ou encore, aux extrémités de la rue. Ce faisant, l'impact positif de ces initiatives sur la rue Wellington Sud est amoindri, et leurs succès ne semblent pas être suffisants pour relancer l'activité commerciale sur le tronçon.

LA DIVERSITÉ DES ACTIVITÉS DU SECTEUR

L'activité commerciale de la rue Wellington Sud est principalement orientée vers l'économie nocturne ce qui limite son impact pour assurer une vitalité de la rue toute la journée. Ainsi, une meilleure diversité commerciale aiderait à amener de l'activité urbaine dans le secteur d'intervention. Afin de supporter de nouveaux types de commerces, de nouvelles activités seraient bénéfiques, que ce soit des emplois de bureaux, des ateliers créatifs, un centre de diffusion culturel, etc. Accroitre le nombre de résidants dans le secteur viendrait aussi supporter l'activité commerciale et économique ce qui contribuera à la relance de la rue Wellington Sud.

AINSI, LA CRÉATION D'UN VÉRITABLE QUARTIER INTÉGRANT UN MILIEU DE VIE INCLUSIF, SUR LES PLANS CULTUREL, COMMUNAUTAIRE ET ÉCONOMIQUE, EST RECHERCHÉE.


BAR

5. ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

Actuellement différents projets de développement et de revitalisation sont en préparation au centre-ville de Sherbrooke. Il existe présentement une occasion à saisir pour offrir à la population sherbrookoise et aux entrepreneurs de la région un nouvel espace de connectivité et de convergence : le Quartier Well inc. Ce quartier devient un quadrilatère défini visant à unir les initiatives en émergence ainsi que les acteurs du développement économique sherbrookois étant nos forces vives dans un territoire prometteur et dynamique.

La concentration des initiatives privées et publiques permettrait d'accélérer les collaborations et favoriserait des interactions susceptibles de générer des projets supplémentaires.

Des réalisations structurantes dans le secteur d'intervention s'intègrent dans le Quartier Well inc. Les principales réalisations depuis 2004 sont les suivantes :

RÉALISATIONS

- la mise en place du Tremplin 16-30 – novembre 2004
- la construction de l'Estudiantine – août 2006
- la construction du Centre des arts de la scène Jean-Besré (CASJB) – novembre 2006
- la restauration de la gare – juin 2007
- la construction du Centre local d'emploi de Sherbrooke – août 2008
- l'implantation des bureaux de la Chambre de commerce de Sherbrooke – juin 2010.

À ces réalisations s'ajoutent les interventions sur le domaine public, tel le réaménagement de la rue du Dépôt et de la ruelle Therrien.

ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

Un quartier étant avant tout un milieu de vie présentant des balises géographiques définies, le Quartier Well inc. offrira des espaces propices au développement de l'entrepreneuriat sous toutes ses formes en concentrant, entre autres, la présence d'artistes et d'entrepreneurs culturels, de PME, de créateurs d'entreprises et d'intervenants en développement économique. Il servira de tonique et de carrefour de connectivité et d'interactions pour l'écosystème entrepreneurial existant. Le Quartier Well inc. est une affirmation claire que l'entrepreneuriat à Sherbrooke est vivant, en bonne santé et en croissance. C'est un projet unique à haute teneur distinctive.

Afin d'encadrer le développement du secteur Wellington Sud, le PPU se fonde sur des grandes orientations. De chacune d'elles, découlent des objectifs d'aménagement :

Orientation 1 :
Créer un nouveau pôle : le Quartier Well inc. en structurant un quadrilatère stratégique

- Offrir des infrastructures destinées aux entrepreneurs et aux artistes actuels et futurs de Sherbrooke à partir des forces endogènes, de nos filières clés et des économies émergentes;
- Accroître la vitalité économique et sociale du secteur et stimuler l'entrepreneuriat en créant des espaces d'innovation et de connectivité.

Orientation 2 :
Optimiser l'occupation du territoire tout en améliorant le cadre bâti et l'image du secteur

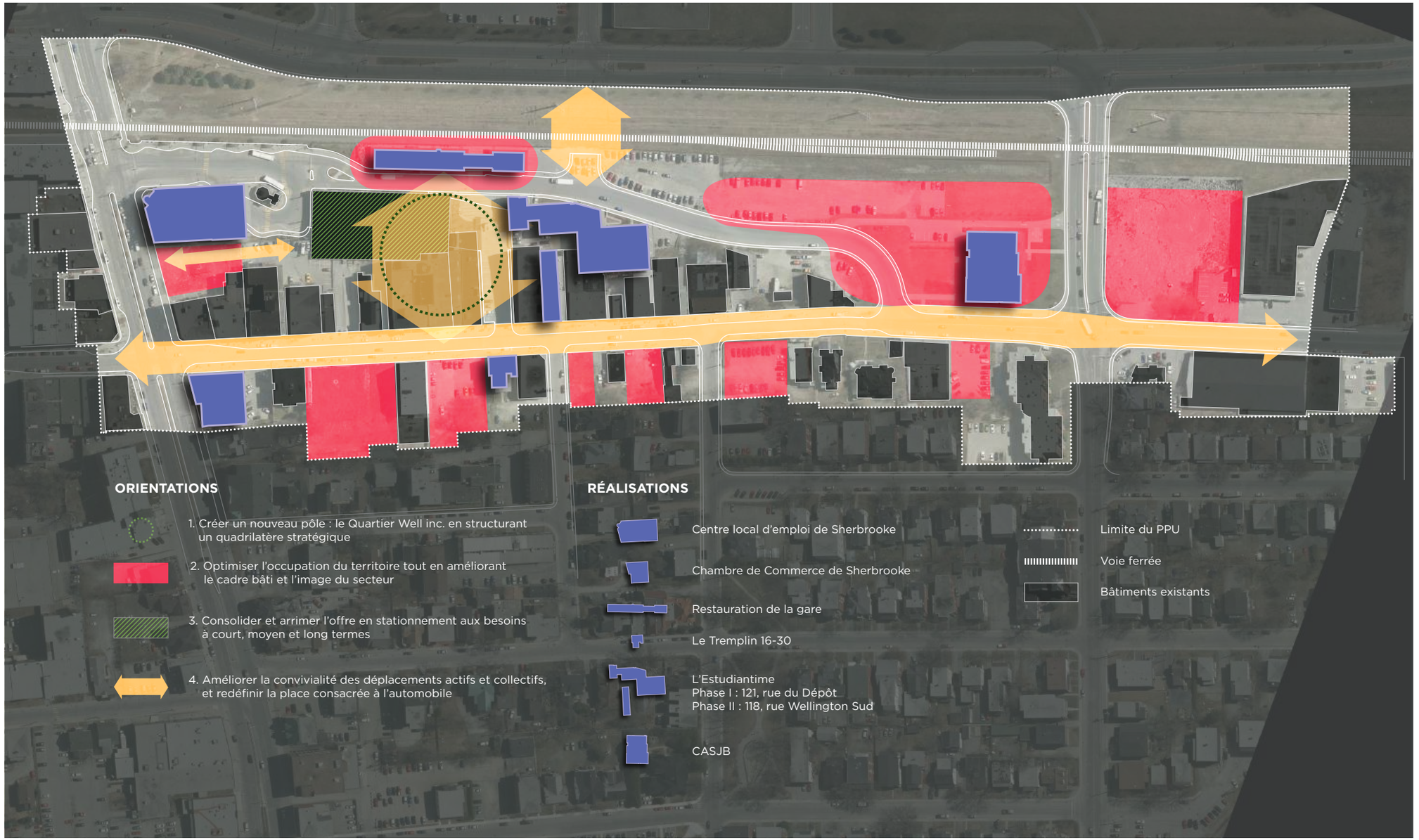
- Mettre en valeur et protéger le patrimoine immobilier et les infrastructures culturelles tels les bâtiments de l'ancienne gare et du Centre des arts de la scène Jean-Besré;
- Densifier l'occupation du sol tout en maintenant une mixité d'usages verticale, telle l'implantation des commerces au rez-de-chaussée, des incubateurs d'entreprises, des bureaux et des logements aux étages supérieurs et en augmenter l'offre de logements pour les différentes clientèles;
- Contrôler la construction résidentielle contigüe à la voie ferrée par des mesures d'atténuation
- Lutter contre les îlots de chaleur urbains;
- Valoriser le paysage urbain et les percées visuelles.

Orientation 3 :
Consolider et arrimer l'offre en stationnement aux besoins à court, moyen et long termes

- Augmenter l'offre en stationnement tout en tablant sur des stratégies de transport collectif;
- Améliorer la fluidité de la circulation à l'entrée du stationnement.

Orientation 4 :
Améliorer la convivialité des déplacements actifs et collectifs, et redéfinir la place consacrée à l'automobile

- Améliorer les aménagements du domaine public et offrir des espaces de vie et de socialisation de qualité;
- Améliorer la connectivité et la perméabilité du secteur;
- Améliorer la mobilité et la sécurité des déplacements des piétons, des cyclistes et des véhicules dans le secteur en lien avec les réseaux existants;
- Assurer un partage efficace de la rue pour tous les usagers, et ce, en toutes saisons.


ORIENTATIONS
1. Créer un nouveau pôle : le Quartier Well inc. en structurant un quadrilatère stratégique
2. Optimiser l'occupation du territoire tout en améliorant le cadre bâti et l'image du secteur
3. Consolider et arrimer l'offre en stationnement aux besoins à court, moyen et long termes
4. Améliorer la convivialité des déplacements actifs et collectifs, et redéfinir la place consacrée à l'automobile
RÉALISATIONS
Centre local d'emploi de Sherbrooke
Chambre de Commerce de Sherbrooke
Restauration de la gare
Le Tremplin 16-30
L'Estudiantime
Phase I : 121, rue du Dépôt
Phase II : 118, rue Wellington Sud
CASJB
Limite du PPU
Voie ferrée
Bâtiments existants



CENTRE LOCAL D'EMPLOI DE SHERBROOKE



CHAMBRE DE COMMERCE DE SHERBROOKE



GARE

LE TREMPLIN 16-30

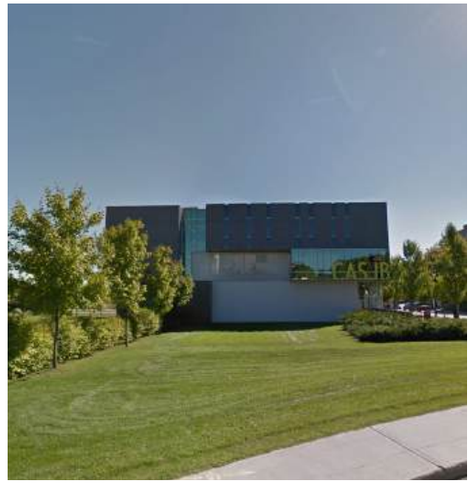
L'ESTUDIANTINE, PHASES I ET II

CASJB









6. MISE EN ŒUVRE ET POUVOIRS HABILITANTS

La mise en œuvre du PPU du secteur Wellington Sud s'appuie sur quelques étapes clés afin d'en assurer le succès. Ainsi, les prochaines étapes à entreprendre, par ordre de priorité, sont les suivantes :

1) la démolition du stationnement étagé et la reconstruction d'un nouvel édifice composé d'un stationnement étagé de plus grande capacité dont les étages supérieurs sont des espaces à usages mixtes;

2) l'aménagement d'un lien piétonnier, cyclable et routier entre les rues du Dépôt et des Grandes-Fourches Sud;

3) la construction du lieu de diffusion enfance-jeunesse sur la rue du Dépôt;

4) le réaménagement du domaine public dans le secteur Wellington Sud, entre autres, par la réfection des voies de circulation pour les piétons, les cyclistes et les véhicules, l'embellissement du secteur avec du mobilier urbain et des plantations en bordure de rue et dans les places publiques;

5) l'aménagement d'une place publique de rassemblement offrant une percée visuelle vers la gare;

6) l'aménagement d'un lien piétonnier entre la rue Wellington Sud et la rue du Dépôt.

Outre ces étapes, le cadre réglementaire devra être adapté afin de permettre la création du Quartier Well inc., soit le Schéma d'aménagement et de développement révisé pour intégrer le PPU ainsi que les règlements d'urbanisme en concordance avec les orientations et objectifs du PPU.

Afin de supporter la mise en œuvre du PPU, la Ville de Sherbrooke mettra en place le programme suivant, qui permettra d'atteindre les objectifs fixés en réponse aux enjeux identifiés :

UN PROGRAMME D'ACQUISITION D'IMMEUBLES

Pour soutenir la réalisation de ses grandes orientations, de requalifier et de revitaliser le secteur Wellington Sud, la Ville de Sherbrooke se réserve la possibilité de procéder à l'acquisition de certains immeubles localisés dans le territoire visé par le PPU, soit à ses propres fins ou en vue de leur aliénation ou de leur location aux fins prévues au PPU.

À cette fin, la Ville de Sherbrooke vise à instaurer un programme d'acquisition d'immeubles pour le secteur Wellington Sud que constitue le territoire du PPU.

La Ville de Sherbrooke entend donc au besoin, acquérir de gré à gré ou par expropriation, certains immeubles pour les projets qu'elle envisage et qui sont conformes aux orientations et objectifs du PPU. Elle pourra détenir, administrer et louer de tels immeubles et exécuter les travaux d'aménagement, de restauration, de démolition ou de déblaiement requis sur ces immeubles. Qui plus est, elle pourra aliéner de tels immeubles, ou encore certaines modalités ou certains démembrements de ses droits de propriété, en faveur d'intérêts privés à des fins prévues dans le PPU.

Sans restreindre la portée de ce qui précède, à titre d'exemple, le redéveloppement de l'espace comprenant tous les immeubles situés dans le quadrilatère formé par le stationnement étagé donnant sur la rue du Dépôt, les immeubles portant les adresses 42 à 92 rue Wellington Sud ainsi que la ruelle Therrien s'inscrit parfaitement dans le cadre des orientations du présent PPU. Ainsi, tous les immeubles situés dans ce quadrilatère pourront au besoin faire l'objet d'acquisitions prévues au présent programme. À noter que tous les immeubles présentement propriété de la Ville de Sherbrooke dans ce quadrilatère sont visés par le présent PPU.

Dans la mise en œuvre du PPU, ce programme sera complémentaire à ceux déjà mis en place par la Ville et celui à venir, notamment :

- le programme d'aide à la rénovation des bâtiments et locaux commerciaux au centre-ville (Règlement n° 55);
- le programme d'aide à la rénovation – restauration des façades d'édifices ayant une valeur historique et patrimoniale exceptionnelle (Règlement n° 355);
- le programme de crédit de taxes foncières pour la revitalisation du centre-ville (Règlement n° 1107);
- le programme d'accession à la propriété au centre-ville (à venir).

7. CONCLUSION

Le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur Wellington Sud offre les conditions gagnantes pour la mise en place du Quartier Well inc. sur le territoire du centre-ville de Sherbrooke.

Dans ce quartier, tout sera pensé pour stimuler l'entrepreneuriat sous toutes ses formes. Les ressources seront regroupées pour soutenir les entrepreneurs, du démarrage à la croissance de leurs entreprises. Les organismes de soutien et d'accompagnement, les institutions du savoir et de développement d'affaires en recherche et en développement ainsi que les partenaires financiers seront tous à proximité les uns des autres afin de soutenir les entrepreneurs qui souhaiteront créer des entreprises innovantes et durables, véritables moteurs de développement local.

ANNEXE –
RAPPORT DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

COMMISSION DE LA VILLE DE SHERBROOKE AGISSANT À TITRE DE MRC

ASSEMBLÉE PUBLIQUE DE CONSULTATION DU CONSEIL MUNICIPAL

PROCÈS-VERBAL

ASSEMBLÉE PUBLIQUE DE CONSULTATION DU CONSEIL MUNICIPAL
DU 12 AVRIL 2017, À 19 HEURES
TENUE À LA SALLE 316 DE L'HÔTEL DE VILLE, AU 191, RUE DU PALAIS, À SHERBROOKE

MEMBRES PRÉSENTS :

Bernard Sévigny
Président

Serge Paquin
Conseiller

Diane Délisle
Conseillère

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

Michael Howard
Directeur, Service de la planification urbaine et du développement durable

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

Marie-France Delage
Directrice générale adjointe - Relations avec la communauté

Alexandre Roussel-Canuel
Secrétaire

Paul Thibault
Animateur

Environ 22 personnes sont présentes dans la salle.

1. OUVERTURE DE L'ASSEMBLÉE

Le président de la Commission de la Ville de Sherbrooke agissant à titre de MRC créée le 20 mars 2017, M. le maire Bernard Sévigny, déclare l'assemblée ouverte.

_____

2. ADOPTION DE L'AVIS DE CONVOCATION

RÉSOLUTION C.M. MRC 2017-0013-00

Adoption de l'avis de convocation

IL EST RÉSOLU

D'appouver l'avis de convocation de la présente assemblée.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

_____

3. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

RÉSOLUTION C.M. MRC 2017-0014-00

Adoption de l'ordre du jour

IL EST RÉSOLU

D'adopter l'ordre du jour de la présente assemblée.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

_____

4. PRÉSENTATION DU PROJET DE RÈGLEMENT

4.1. PROJET DE RÈGLEMENT

DOSSIER C.M. MRC 2017-0015-00

Projet de règlement n° 1000-5 – Modifiant le Règlement n° 1000 adoptant le Schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Sherbrooke (Ville de Sherbrooke)

M. Paul Thibault, animateur, souhaite la bienvenue aux gens présents. Il explique le programme de la rencontre et informe les citoyens que leurs commentaires sont importants. Il cède la parole à M. le maire Bernard Sévigny.

Le président, M. le maire Bernard Sévigny, salue la présence de ses collègues dans la salle et les citoyennes et citoyens présents. Il présente le projet de règlement n° 1000-5 modifiant le Règlement n° 1000 adoptant le Schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Sherbrooke et le document d'accompagnement qui ont été adoptés par la Ville de Sherbrooke agissant à titre de MRC le 20 février 2017. Il cède la parole à Madame Lise Dubord, directrice adjointe du Service de la planification urbaine et du développement durable.

Mme Lise Dubord souligne que le projet de règlement a pour objectif d'adopter et d'intégrer le programme particulier d'urbanisme du secteur Wellington Sud au Schéma d'aménagement et de développement révisé. Elle présente et explique ensuite ces documents. Mme Marie-France Delage, directrice générale adjointe – relations avec les communautés, intervient au cours de la présentation afin de fournir des explications quant aux démarches d'intégration du milieu de vie du secteur.

M. Thibault remercie les présentateurs. Il explique les règles en lien avec la période de questions.

_____

5. PÉRIODE DE QUESTIONS DES PERSONNES PRÉSENTES

DOSSIER C.M. MRC 2017-0016-00

Période de questions des personnes présentes

Mme France Croteau fait part des préoccupations du Regroupement des usagers du transport adapté de Sherbrooke métropolitain (RUTASM) et dépose un mémoire à cet effet. Elle craint que tout soit déjà décidé d'avance. Le RUTASM est particulièrement préoccupé par les conséquences que le projet Well inc. pourrait avoir sur la fluidité du transport, sur le transport en commun du secteur, notamment sur les circuits 2 et 8 de la Société de transport de Sherbrooke (« STS ») qui sont deux circuits utilisés par des personnes à mobilité réduite. Mme Croteau demande pourquoi utiliser la rue du Dépôt au lieu d'une partie du stationnement ouvert.

M. le maire Bernard Sévigny précise que tout n'est pas décidé et que la consultation publique sert à recueillir les commentaires et l'avis de la population sur le projet. Il l'informe que la préoccupation du transport est présente, que des études de circulation auront lieu, que la STS travaillera sur les deux circuits concernés et qu'il n'est pas possible de construire trop près de la voie ferrée étant donné les vibrations.

Mme Marie-Danielle Larocque fait part des préoccupations du Collectif Sherbrooke Féministe. Elle se demande si l'évaluation en analyse différenciée selon les sexes (« ADS ») a été appliquée au projet Well inc. Elle se demande s'il y a des mesures de sécurité pour les femmes qui ont été prévues, notamment à l'égard des besoins distincts des femmes et des hommes quant aux déplacements. Elle souligne l'importance de respecter l'égalité entre les hommes et les femmes dans le cadre du projet.

Mme Diane Délisle, conseillère, souligne l'importance de l'égalité entre les hommes et les femmes et que les membres sont conscients de cette particularité. M. le maire Bernard Sévigny demande à ce que soit transmis à Mme Marie-France Delage les recommandations du Collectif Sherbrooke Féministe afin qu'elles puissent être analysées. Mme Marie-France Delage précise que l'évaluation « ADS » n'a pas été appliquée, mais que tous sont conscients de cet aspect important. M. Michael Howard précise que Mme Nadia Marquis, Mme Suzanne Bergeron et Mme Lise Dubord sont trois femmes qui travaillent sur le dossier et que l'aspect sécurité est pratiquement ramené à la table à chaque rencontre.

Mme Marie Boivin se demande pourquoi appeler le nouveau pôle « Quartier de l'entrepreneur » plutôt que « Quartier de l'entrepreneuriat ». Elle se demande également s'il y a un plan d'action.

Mme Marie-France Delage explique que le plan d'action se déroulera sur les dix prochaines années. Les parties prenantes au projet seront consultées et invitées à participer. Elle parle d'un projet de co-construction. M. le maire Bernard Sévigny explique que le terme « entrepreneuriat » fait plus référence à un concept.

M. Arnaud Messier-Maynard et Mme Laurence Mailhiot, du Collectif d'urbanisme durable de Sherbrooke, soulèvent que les gens sont intéressés à participer davantage que simplement par le biais d'une consultation publique en donnant l'exemple du quartier St-Roch de Québec où les gens ont été invités à participer à un concours de design. Ils saluent l'initiative de la Ville d'investir dans son centre-ville. Ils se demandent comment sera géré l'embourgeoisement et les conflits qui pourraient en découler, comment le plan de mobilité durable de la Ville sera intégré et pourquoi détruire l'Hôtel Wellington. Ils suggèrent de conserver le fait qu'il n'y ait pas de distinction sur la rue Wellington Sud entre piétons et véhicules et d'instaurer des normes LEED et des normes sur la typologie.

Mme Diane Delisle, en référence au concours mis en place pour le quartier St-Roch à Québec, indique que plusieurs organismes de la Ville ont été réunis pour l'activité « Dessine-moi ton centre-ville ». M. Serge Paquin, conseiller, ajoute qu'il y a également eu l'activité Centre-ville 2020. Au niveau de l'embourgeoisement, il explique qu'il existe plusieurs logements accessibles et qu'il faut continuer en ce sens, qu'il y a un programme de crédit de taxes et d'accession à la propriété dans le centre-ville et que la ville est consciente de cet enjeu. Pour ce qui est du plan de mobilité durable, il explique qu'une piste cyclable est prévue en 2017 sur la rue Aberdeen.

M. Arnaud Messier-Maynard suggère qu'il y ait un certain pourcentage d'investissement qui provienne du privé pour les logements abordables.

M. Étienne Bélanger-Caron, de la Coalition sherbrookoise pour le travail de rue, souligne qu'on ne retrouve pas d'emblée au programme particulier d'urbanisme de volet concernant les organismes communautaires. Il demande comment ils seront intégrés. Il fait part de ses préoccupations quant à l'écart entre la réalité du quartier et le projet. Il propose d'inclure d'emblée la reconnaissance des organismes communautaires aux documents.

M. Serge Paquin répond que la Ville a toujours appuyé les organismes, que le passé est garant de l'avenir et que le projet est de bâtir avec tout le monde. M. le maire Bernard Sévigny mentionne que la Ville a besoin des organismes communautaires et que, même si ce n'est pas libellé spécifiquement au programme particulier d'urbanisme, le projet est inclusif et que l'intention est d'en tenir compte. Mme Marie-France Delage mentionne que la plupart des organismes du secteur sont propriétaires de leur immeuble et que c'est un plus.

M. Denis Pellerin mentionne que les consultations d'une journée concernant le projet Centre-ville 2020 ne respectent pas les consultations publiques car il n'y a pas de procès-verbal. Il mentionne que les documents indiquent que 33 % des espaces sont vacants ou affectés à des ressources d'aide et que la Ville les met sur le même pied d'égalité. Il mentionne que des espaces similaires existent ailleurs dans la Ville, qu'il n'y a pas de plan d'affaires, que le programme particulier d'urbanisme donnera le pouvoir à la Ville d'exproprier et de revendre à un autre les immeubles et soulève la gentrification et le fait qu'il n'y a aucun partenaire privé. Il demande si c'est vrai que le projet coûtera de 80 à 100 millions.

M. le maire Bernard Sévigny répond que le but est de donner l'impulsion à un projet de développement et que c'est plusieurs dizaines de millions de dollars qui y seront investies sur plusieurs années.

M. Pierre Noël mentionne que le concept du développement durable comprend l'aspect social, environnemental et économique. Il demande comment sera intégré le volet social au projet Well inc. et où est la place et la parole de tous ces gens.

M. le maire Bernard Sévigny répond que le projet de palissade artistique du projet Well inc. a été accordé à la Fabrique, une entreprise d'économie sociale, et que les points qu'il soulève dans le cadre de la consultation seront traités. Mme Marie-France Delage mentionne que la Ville prend déjà actuellement en compte l'aspect social et que le projet évoluera avec le milieu dans un objectif de co-construction. Mme Diane Délisle mentionne que le projet comprend l'installation du centre de diffusion et fait la distinction de celui-ci avec le centre de production d'art.

M. Philippe Fortier-Charette, de la Coalition sherbrookoise pour le travail de rue, mentionne qu'il faut tenir compte de la réalité et du vécu de la communauté et des gens qui vivent au quotidien au centre-ville. Il mentionne qu'il y a une culture populaire, des personnages mythiques et une vie actuellement au centre-ville et qu'il faut faire une place à ces gens dans le projet.

Mme Hélène Ouellet mentionne qu'elle est heureuse que la Ville s'occupe du secteur de Wellington Sud. Elle se demande pourquoi acheter des terrains avec des fonds publics et les revendre, quelle est la place du transport dans le projet et s'il est obligatoire de maintenir le va-et-vient des véhicules dans les deux sens de la rue.

M. Serge Paquin répond que la Ville a le pouvoir d'acquérir des propriétés pour réaliser un projet à des fins publiques municipales. Il ajoute que dans le cadre du programme particulier d'urbanisme, les objectifs du plan de match sont d'intérêts publics. M. le maire Bernard Sévigny mentionne que cela fait 40 ans qu'il ne se passe presque rien dans le secteur et que la Ville doit agir pour donner l'impulsion et créer de l'intérêt. Il donne comme exemple que c'est à partir du moment où la Ville s'est intéressée à l'auberge jeunesse que les intérêts privés s'y sont aussi intéressés.

M. Étienne Plante mentionne que le projet Well inc. a été une surprise. Il se demande quel sera l'espace du citoyen après la consultation publique, si la mixité a été prévue au projet et quel est le pouvoir d'achat prévu au projet de loi 122.

M. le maire Bernard Sévigny répond que le projet de loi 122 n'a pas de lien avec le pouvoir d'expropriation de la municipalité. Il mentionne que l'effet surprise du projet était volontaire afin d'éviter que le prix des immeubles à acquérir gonflent. Mme Marie-France Delage répond que la mixité est prévue au programme particulier d'urbanisme et que le projet sera co-construit. M. Serge Paquin répond que le projet ne prévoit aucune démolition de logement résidentiel et que 1 750 000 $ est prévu en investissement pour le logement accessible, les coopératives et l'OMH.

M. Étienne Plante demande s'il est possible d'intégrer des espaces publics au projet.

M. Serge Paquin répond qu'il y en a déjà de prévu, comme par exemple le projet de la salle de diffusion.

Mme Marie-Danielle Larocque demande s'il y aura des espaces pour les autres citoyens et non uniquement pour les entreprises et les organismes communautaires.

M. le maire Bernard Sévigny répond par l'affirmative et mentionne que l'équipe Well inc. a été créée pour tout cela et que les citoyens peuvent les contacter. Il présente les membres de l'équipe Well inc.

M. le maire Bernard Sévigny remercie les citoyens et clôture la séance de consultation.

_____

6. LEVÉE DE L'ASSEMBLÉE

L'assemblée est levée à 21 h 00.

_____

Sherbrooke, le 12 avril 2017

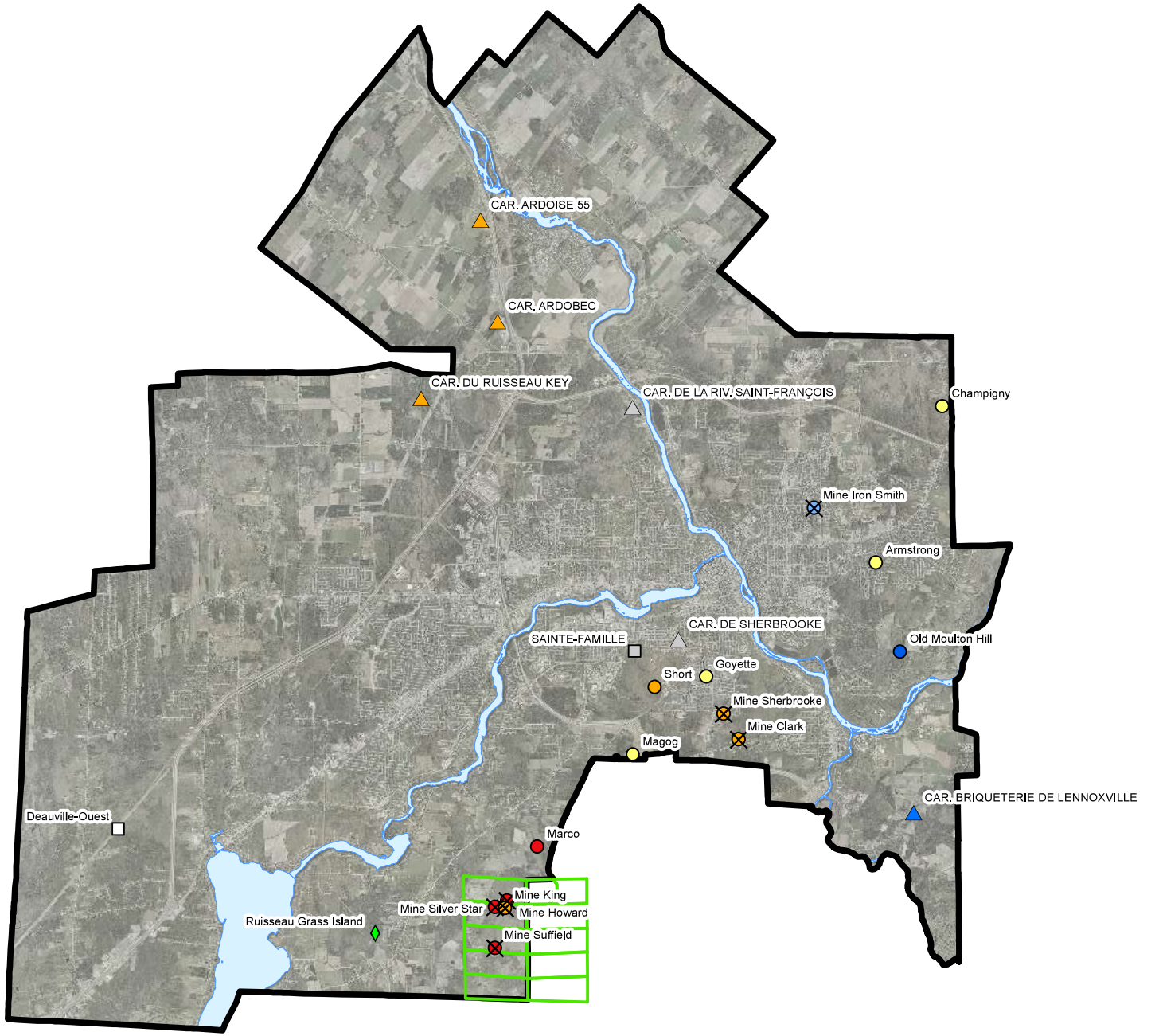
Le président

Bernard Sévigny

Le secrétaire

Alexandre Roussel-Canuel

(Ajoutée par l’art. 6 de 1000-16)



N

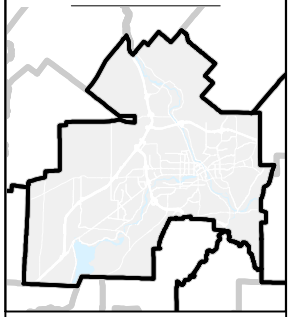
Échelle : 1:100 000

0 500 1 000 1 500 2 000 m

ANNEXE 11

POTENTIELS ET TITRES MINIERS

LOCALISATION



LÉGENDE

- Titre minier actif
- Mine fermée

Indices, gîtes et gisements

Pierre architecturale, concassée ou industrielle

- Pierre architecturale
- Pierre concassée
- Pierre industrielle

Substance métallique

- Or
- Zinc
- Cuivre
- Fer
- Plomb

Substance non métallique

- Chromite
- Manganèse, quartz et autres substances
- Activité indéterminée

- MRC
- Rivière ou lac

Auteur : Section de la géomatique, Ville de Sherbrooke
Sources des données : SIGÉOM (2020-04-19), du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, Ville de Sherbrooke
Date de prise de vue de la photographie: mai 2018
Date d'impression : 2020-05-01
Préparé par : Bertrand Czerwinski
Fichier : ...\g3065h0f\Version_reglement_1000_16\...\Annexe11_Potentiels_et_titres_miniers.mxd

Ville de Sherbrooke

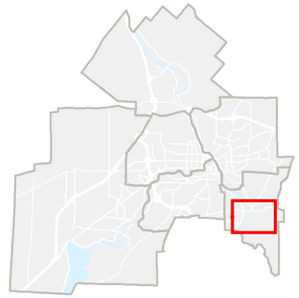
(Ajoutée par l'art. 2 de 1000-4)

AUTOROUTE A410 PROJETÉE

Dérogation en plaine inondable

Volet 2 MTQ

LOCALISATION



LÉGENDE

- Emprise projetée de l'Autoroute 410
- Lot touché par le tracé selon le MTQ
- Zone inondable - récurrence 0-20 ans
- Zone agricole
- Lot
- Rivière ou lac

Échelle : 1:10 000

0 50 100 150 m

Auteur : Division de la géomatique, Ville de Sherbrooke
Source des données : Ville de Sherbrooke
Date de prise de vue de la photographie: Avril 2013
Date de mise à jour : Mai 2016
Fichier : g2910h0f_plan1_11x17_paysage.mxd

Ville de Sherbrooke