



**Réaction du
Conseil régional de l'environnement de l'Estrie**

**Projet de schéma d'aménagement et de
développement de la Ville de Sherbrooke**

Déposé le 9 novembre 2012

Table des matières

PRÉSENTATION DU CONTEXTE.....	3
RECOMMANDATIONS.....	4
1- Économie et tourisme.....	4
2 - Territoire urbain	5
3- Territoire rural et agricole	7
4- Milieux naturels et environnement.....	8
5 - Milieux de vie	9
AUTRES THÈMES.....	14
Le développement durable dans le schéma d'aménagement	14
Le processus et les outils de consultation	15
Mécanismes de suivi.....	15
EN CONCLUSION.....	17

Présentation du contexte

Le Conseil régional de l'environnement de l'Estrie se préoccupe du développement durable des municipalités de la région de l'Estrie. Alors que se multiplient les exemples d'aménagement durable au Québec, il existe une multitude d'opportunités de mettre de l'avant des projets novateurs, dans le plus grand respect de l'environnement et favorisant le développement social et économique de la collectivité.

Le CREE est soucieux que les différentes MRC de la région mettent en œuvre des actions visant un développement harmonieux et respectueux de l'environnement au-delà de leur territoire, dans le respect des limites de bassin versant et des grands écosystèmes. C'est pourquoi nous insisterons dans nos recommandations sur l'importance de considérer les impacts des projets d'aménagement sherbrookois dans un contexte régional, incluant tout l'aspect du transport.

Coordonnateur des Rendez-vous de l'énergie en 2010, le CREE souhaite également proposer à travers ce document quelques recommandations pertinentes au schéma d'aménagement émises par les participants de ces vastes consultations publiques.

Les prochaines pages illustrent donc en rafale des éléments concernant l'aménagement du territoire qui, selon nous, pourraient avoir un impact négatif ou positif sur la protection de l'environnement dans la ville de Sherbrooke et ses alentours. N'ayant pas l'ambition d'être exhaustif, ce document consolidera certaines recommandations ou réflexions axées sur les principaux thèmes abordant plus précisément l'environnement, tels que présentés lors des présentations publiques d'octobre dernier.

1. Économie et tourisme
2. Territoire urbain
3. Milieux naturels et environnement
4. Milieu de vie
5. Transports

Nos dernières recommandations réfèrent plus particulièrement au processus de consultation du public et la transparence de la ville face à ses plans d'action (SAD et autres).

Enfin, nous avons annexé à ce document le mémoire rédigé par la Table des organismes à mandat environnemental de la région de Sherbrooke (TOMERS) sur l'énoncé de vision stratégique, resté jusqu'à maintenant sans écho, car les recommandations émises sont encore tout à fait d'actualité pour cette étape du processus, et nous continuerons d'y référer dans les années à venir.

Recommandations

1- Économie et tourisme

Nous voyons à travers l'économie et le tourisme des opportunités pour la ville de Sherbrooke de se démarquer en tant que ville moderne et attrayante mettant de l'avant ses préoccupations face au bien être de ses citoyens et visiteurs :

- Un réseau de transport actif sécuritaire et facilité liant entre eux les pôles d'intérêt comme un centre-ville vivant offrant une offre commerciale diversifiée et complète, les autres pôles commerciaux, l'ensemble des espaces verts et des plages, les lieux de rassemblements publics, l'accès au transport en commun local et régional.
- Un nombre plus important de petits espaces verts servant d'îlots de fraîcheur et de site de rétention des eaux de pluie, particulièrement dans les secteurs plus urbanisés, à proximité des populations vulnérables ou dans les grands espaces de stationnement
- Étudier en fonction des trois axes du développement durable les différentes options de transport interrégionaux, c'est-à-dire non seulement le déploiement d'un aéroport, mais également le réseau ferroviaire et le monorail, pour nommer des exemples récemment cités comme des possibilités à explorer.
- La ville prévoit la mise sur pied d'une table de concertation régionale pour se pencher sur la question du transport. En tant qu'acteur régionale préoccupé par la question des transports, le CREE exprime le souhait d'être invité à cette table.

2 - Territoire urbain

Plusieurs éléments doivent être pris en considération pour assurer un développement urbain durable. Ces éléments sont présentés dans les autres composantes (transport, milieu de vie, environnement, etc.). Toutefois, voici nos préoccupations intrinsèques à un aménagement durable du territoire urbain :

- Nous ne voyons pas concrètement dans le projet de SAD une ouverture à des normes de développement pouvant tenir compte de facteurs d'efficacité énergétique. Même si des points précis tels que l'orientation des rues et des maisons de façon à bénéficier de l'énergie solaire passive, des programmes incitatifs d'efficacité énergétique pour les domiciles ou les entreprises ou des normes plus permissives concernant les types de construction ou les toits verts (ou blancs) pourront être déterminés dans un plan de zonage, il reste que la volonté n'est pas sentie dans le document maître qu'est le schéma.
- La promotion des mesures d'efficacité énergétique pour les maisons, voire un programme municipal visant à aider les citoyens à financer les dépenses liées à améliorer l'efficacité énergétique de leur résidence que ce soit pour des rénovations ou pour de nouvelles constructions (cité dans « territoire urbain »). La municipalité de Victoriaville propose une solution intéressante avec son programme « habitation durable¹ », qui a été présenté à de nombreuses villes du Québec.
- La conversion des systèmes de chauffage au mazout pour des systèmes de chauffage à l'énergie renouvelables des édifices de la ville de Sherbrooke serait un bel exemple à démontrer à la population, comme quoi la municipalité se prend également en main pour réaliser les objectifs de réduction de gaz à effet de serre et de réduction de la dépendance aux énergies fossiles. Avec cette suggestion, qui émerge des participants aux Rendez-vous de l'énergie, vient celle d'une formation ciblant les élus, les grands consommateurs, les citoyens et les entreprises sur les avantages, les inconvénients et les moyens d'intégrer les nouvelles technologies dans les réseaux municipaux. Sherbrooke Innopole est très bien placée pour épauler sa ville dans un tel projet.
- Nous nous questionnons sur la possibilité de resserrer les mesures d'efficacité énergétique dans les immeubles commerciaux (ou mix résidentiels/commerciaux) par une réglementation plus ferme face à certains principes et certaines techniques? Par exemple : l'obligation d'installer des systèmes de récupération de la chaleur des eaux de drainage; la récupération de la chaleur de certaines activités pour préchauffer les installations d'autres activités (restaurant->vapeur->préchauffage de l'air ou de l'eau

¹ <http://www.habitationdurable.com/>

du système de chauffage ou de l'eau entrant dans chauffe-eau), et de fixer des normes d'efficacité plus exigeantes pour les nouvelles constructions ou pour les rénovations?

- La conservation adéquate des arbres et préservation d'espaces verts dans les nouveaux développements (ex. îlots de rues, parcs naturels, conservation des milieux humides) afin d'éviter à devoir investir pour reverdir des quartiers qui le sont déjà avant d'être développés...
- Des passages pour piétons/cyclistes facilitant le lien vers les arrêts d'autobus ou les grandes artères.
- Il serait intéressant de clarifier un éventuel lien entre le plan d'action de lutte aux GES de la Ville de Sherbrooke et sa déclinaison dans les règlements d'urbanisme.
- L'agriculture urbaine demeure une avenue prometteuse pour réduire la dépendance alimentaire des citoyens et une expertise locale existe à cet effet (les AmiEs de la terre de l'Estrie, Équiterre Estrie). La consultation des organismes et personnes déjà impliquées dans la promotion de l'agriculture urbaine à Sherbrooke devrait être réalisée dans le cadre d'une stratégie municipale à cet effet.
- Nous voyons d'un très bon œil la revue des processus d'acceptation de nouveaux projets en fonction de critères du développement durable. Nous souhaitons être informés de la forme que cette orientation prendra.

3- Territoire rural et agricole

Le développement de l'agriculture de proximité et tendre vers l'autonomie alimentaire sont essentiels dans l'optique où l'Estrie vise à réduire sa dépendance au pétrole et développer son économie locale.

- Lors des consultations publiques des Rendez-vous de l'énergie, les citoyens estriens avaient noté l'importance de continuer à promouvoir le tourisme agricole afin de créer un attachement à la région et le développement touristique rural.
- Faciliter la pénétration des marchés maraîchers serait une avenue à considérer sérieusement. Il est en effet étrange de constater la faible présence d'agriculteurs de la région de Sherbrooke et des environs au marché de la Gare, par exemple, alors que le Marché de solidarité régionale mis sur pied par les AmiEs de la Terre de l'Estrie réussi à réunir 55 producteurs locaux et diversifiés pour combler les besoins d'une clientèle sherbrookoise.

4- Milieux naturels et environnement

Les milieux naturels sont au cœur de l'identité sherbrookoise et offrent des services indispensables à la population. En l'absence d'une stratégie claire, le développement commercial et domiciliaire se fait encore sans égard à une logique de conservation des milieux naturels, incluant la connectivité des habitats et la protection des milieux humides. Nos points de préoccupation incluent :

- Baser le programme de conservation de 12 % des milieux naturels du territoire de la ville sur une véritable stratégie de conservation fondée sur des principes reconnus de la conservation. Des spécialistes sont accessibles et intéressés à collaborer à établir une telle stratégie. Les membres du comité sur la biodiversité du CREE sont disponibles pour en discuter. À cet effet, une suite doit être donnée aux études réalisées par la ville de Sherbrooke sur l'évaluation écologique des milieux naturels.
- Mettre à jour la carte des habitats fauniques reconnus, la carte des milieux humides et maximiser les occasions de caractériser le territoire naturel sherbrookoise.
- Mettre en œuvre une stratégie de conservation et de reconnaissance des milieux naturels d'intérêt en accord avec celle des municipalités limitrophes. Utiliser les instances régionales (ex. le comité Aires protégées de la CRRNT) pour discuter de la réglementation actuelle et projetée des autres MRC à cet égard.
- Consulter les organismes de conservation de la ville de Sherbrooke et des environs afin d'arrimer les objectifs de conservation (les organismes mettent en œuvre des stratégies de conservation et ont peut-être déjà ciblé des territoires).
- Respecter les directives d'éclairage visant à protéger la réserve mondiale de ciel étoilé reconnue par l'UNESCO et étendre leur portée afin d'inclure les infrastructures existantes. Les points particuliers auxquels nous faisons notamment référence sont une conversion accélérée de l'éclairage des rues, l'évaluation de l'éclairage adaptatif aux conditions d'achalandage (un exemple existe dans le Vieux-Québec), l'obligation d'un couvre-feu pour l'éclairage de tous les stationnements commerciaux, de leurs enseignes et de l'éclairage environnant.
- Établir une ligne directrice plus claire face à la protection des milieux humides de moins de 3 hectares.
- Autoriser les toits verts et favoriser le verdissement urbain (incluant la promotion de l'agriculture urbaine, le verdissement des écoles et des quartiers)
- Faire un suivi et assurer une surveillance plus stricte des mesures pour réduire l'érosion et le déplacement de sols particulièrement dans les nouveaux développements (routiers, résidentiels, commerciaux), dont l'application de la méthode du tiers inférieur pour la gestion des fossés. Cette technique développée par

le RAPPEL a fait ses preuves et l'expertise est facilement accessible à la Ville par le biais dudit organisme. Or, sur le terrain, elle n'est pas systématiquement appliquée.

5 - Milieux de vie

Plusieurs aspects relatifs à un meilleur milieu de vie sont abordés dans les autres points. À notre avis, les points suivants méritent une attention particulière, soit dans le SAD, soit dans sa mise en application :

- Une offre commerciale locale diversifiée et complète : des îlots de commerce qualifiés de « commerces de quartier » ou « de voisinage » par Commerce Sherbrooke, qui prévoient l'inclusion de la majorité des services de base (épicerie, pharmacie, quincaillerie, garderie, etc.) plutôt qu'uniquement une offre de restauration, par exemple.
- Une réflexion autour de mesures de rétention pour les commerces de proximité, dans le but d'éviter une migration vers les zones commerciales dites « suprarégionales ». Un exemple illustrant notre pensée pourrait être un crédit de taxe pour commerces de proximité correspondant à une filière peu présente, mais souhaitable.
- Un design urbain diversifié avec une variété de quartiers correspondant à autant de milieux de vie souhaités (plus ou moins densifiés, plus ou moins huppés, etc.) comportant des parcs, des îlots de fraîcheur, une orientation des maisons permettant une meilleure exposition au soleil, des accès sécuritaires pour la marche et le vélo et un accès au transport collectif. Plus spécifiquement, les participants aux Rendez-vous de l'énergie en 2010 proposait que Sherbrooke soit l'hôte d'un premier écoquartier; un lieu de démonstration d'outils, de réglementation et de pratiques pour un développement durable. La protection des milieux naturels et surtout humides dans les quartiers résidentiels, afin d'assurer une gestion plus efficace des eaux pluviales.

6 - Transport

Dans un contexte où l'ère du pétrole à bas prix tire à sa fin, nous aurions aimé voir à travers la révision du schéma d'aménagement une véritable volonté de se développer autrement qu'en fonction de l'automobile. Bien que des mesures soient proposées en ce sens (développement de commerces de quartier, plan directeur cycliste, densification du centre-ville), elles sont encore conventionnelles et relativement timides, ne reflétant pas une vague de changement

visant à prioriser des transports durables tels que la marche, le vélo et le covoiturage et le transport collectif.

Transport actif

Nous voyons de bon augure que la présente démarche intègre le Plan de mobilité durable adopté par le conseil municipal en janvier dernier. Voici toutefois quelques préoccupations :

- Nous sommes mal à l'aise avec la cible de 75 km de nouveaux parcours de transport utilitaire actif :
 - Premièrement, une distinction claire doit être établie entre les voies/pistes cyclables et les ajouts de trottoir. À notre avis, la cible devrait viser distinctement les voies/pistes cyclables et les trottoirs ou voies piétonnières.
 - Ceci dit, nous ne trouvons pas particulièrement ambitieuse la cible de 75 km, qui correspond à 5 nouveaux km par an; une cible plus élevée aurait laissé croire à une véritable priorité de la Ville à développer le réseau cycliste utilitaire.
 - Enfin, nous n'insisterons pas plus longtemps sur la cible de 75 km, car elle ne semble ni justifiée, ni appuyée par un budget, ou par une stratégie quelconque. Nous croyons que le plan directeur cycliste sera apte à déterminer plus justement le nombre de km de nouvelles voies cyclables nécessaires à Sherbrooke et de déterminer un échéancier réaliste en fonction des urgences (sécurité, achalandage) et des budgets alloués.
- Des mesures incitatives aux déplacements actifs devraient être prévues lors des développements commerciaux, comme au carrefour des rues King et Jacques-Cartier.
- Une normalisation des mesures incitatives au transport actif devrait être mise en place dans les quartiers enclavés. ex : passages à piétons permettant de rejoindre les axes d'importance.
- Nous souhaitons qu'une hiérarchie « transport actif – collectif – auto » soit établie lors des aménagements futurs et à travers la signalisation (ex. traverses piétonnières, feux de circulations).
- Le plan directeur cycliste doit être réfléchi avec les usagers, qui sont les mieux placés pour cibler les faiblesses, les contraintes et les parcours plus intéressants pour se déplacer efficacement autour des points névralgiques de la ville. Fort de

son réseau de contacts citoyen, le CREE est bien placé pour faciliter le travail de la Ville à recruter des usagers cyclistes.

- Développer un réseau cyclable utilitaire et sécuritaire à Sherbrooke en impliquant les usagers dans la détermination du tracé. EX : Créer un comité aviseur consultatif citoyen sur le transport actif.

Transport collectif

Dans l'intention d'adapter l'offre de service de transport collectif aux besoins des clientèles, certains besoins spécifiques ne semblent pas répondus par l'offre courante de transport par ligne fixes spécialement en périphérie des centres urbains. Des solutions simples et efficaces, usant des technologies mobiles émergentes, pourraient maximiser d'autres sources de transport présentement disponibles pour rapatrier les usagers vers les axes principaux.

- Diversifier et étendre l'offre de service en transport régional via des options de transport à la demande pour les territoires de densité de 40 logements et moins par hectare, comme par exemple: le modèle des [taxibus à Victoriaville](#).
- En région urbaine, adapter les types de véhicules utilisés pour le transport en commun selon l'achalandage, comme par exemple, envisager de remplacer un autobus standard qui passe une fois par heure par un véhicule plus économique de type mini-bus ou autobus électrique passant plus fréquemment.

Autres considérations

- Tel que proposé précédemment, nous croyons que Sherbrooke et sa région limitrophe doivent considérer un ensemble d'options **de transport interrégional** en se gardant de miser uniquement sur l'offre aéroportuaire. Il semble bienveillant d'anticiper les besoins futurs de la population à l'égard des déplacements inter-régionaux en s'assurant de miser sur les modes prometteurs pour l'avenir.
- En vue de contribuer au rayonnement du centre-ville, nous croyons qu'une réflexion doit accompagner une éventuelle mise en valeur et relocalisation des infrastructures ferroviaires. Il serait pertinent de considérer la faisabilité de convertir les infrastructures ferroviaires éventuelles non utilisées en voies cyclables et piétonnières.

Stationnement

En vue de réviser la réglementation municipale en matière de stationnement selon les principes de la mobilité durable, nous croyons important d'assurer une harmonisation des tarifs de stationnement et de considérer des ajouts tels que des espaces sécurisés pour le

stationnement de vélos, des bornes électriques, des espaces prévus pour le covoiturage, etc. Le CREE avait fait suivre à la Ville de Sherbrooke un exemple intéressant de stationnement écologique en démonstration dans la ville de Beloeil, en Montérégie. Si les usagers participent plus équitablement au financement des stationnements, il deviendra plus accessibles d'y intégrer des éléments tels que :

- Des aménagements pour mieux diriger les eaux de pluie
- Des pavés perméables avec un albédo plus élevé (moins d'absorption de chaleur)
- Des zones arborées ou ombragées

Autres thèmes

Le développement durable dans le schéma d'aménagement

Suite à la lecture du document de projet de schéma d'aménagement, nous demeurons perplexes face à la véritable intégration du concept de développement durable. En effet, par définition, un développement durable prend en compte l'environnement dans les décisions de développement, afin qu'il soit bénéfique à l'ensemble de sa communauté. Or, de la manière qu'il est présenté, le schéma d'aménagement compartimente chacun des thèmes, sans qu'on sente un réel lien entre le développement, l'environnement, la société et la culture. Ceux-ci sont plutôt abordés de façon indépendante plutôt qu'en synergie. Nous croyons que chaque enjeu proposé par la ville devrait être abordé en fonction des trois sphères du développement durable.

De plus, dans son schéma, la Ville émet le désir d'adopter des principes de développement durable dans le processus d'approbation des projets en fonction de critères de développement durable, notamment en « définissant et intégrant les mesures du développement durable des quartiers et du bâti à des fins réglementaires et incitatives ».

Les mécanismes de suivi de cette volonté ne sont pas clairs, pas même dans le « comment » la ville compte s'y prendre. Or, comme un aspect social est associé au principe même du développement durable, une intégration ainsi qu'un suivi auprès des communautés doit également être intégré à ces mesures. Des indicateurs de réussite, au-delà de l'atteinte des cibles, devraient au minimum être présentés comme mécanismes de suivi.

Le processus et les outils de consultation

La Table des organismes à mandat environnemental de la région de Sherbrooke, la TOMERS, a présenté une série de recommandations suite à la diffusion par la Ville de Sherbrooke de l'énoncé stratégique de sa vision du développement. Or, malgré les efforts à consolider les recommandations, il n'a pas été clair de quelle manière la Ville a su prendre en considération les propositions des organismes et des personnes qui ont participé à sa rédaction.

Bien que nous soyons conscients du grand nombre de mémoires reçus, nous considérons qu'il est important d'assurer un suivi auprès de ceux qui ont pris le temps de réfléchir sur l'avenir du développement de la ville de Sherbrooke de quelles manières leurs recommandations ont été prises en compte.

Mécanismes de suivi

L'après-dépôt : nous recommandons très fortement une reddition de compte pour les citoyens et groupes d'intérêt, face aux différents éléments et cibles présentés dans le SAD. Beaucoup d'actions proposées sont extrêmement intéressantes, incluant :

- L'adoption d'un plan de conservation des milieux humides
- Les interventions concernant les îlots de chaleur et la gestion des eaux pluviales
- L'intégration du développement durable dans la planification des nouveaux ensembles résidentiels, avec des mesures de « dd » pour les nouveaux quartiers
- L'évaluation des pratiques à développer en matière d'agriculture urbaine
- Intégrer les besoins du transport actif dans les nouveaux ensembles résidentiels

Or, nous souhaitons voir poindre un processus de suivi clarifié, associé aux différentes cibles ainsi qu'aux actions et aux plans que la ville compte mettre sur pied d'ici les 5-10-15 prochaines années. Parce qu'aucune démarche de suivi ne semble avoir été proposée par la ville jusqu'à maintenant, voici notre proposition :

- **Création d'un tableau de bord** reprenant l'ensemble des cibles, des actions prévues et des priorités d'action telles que proposées dans le projet de SAD, qui pourront présenter périodiquement l'état d'avancement. Le tableau, mis à jour au moins annuellement et disponible à l'ensemble des citoyens, permettrait de suivre le travail de la ville face à ses engagements et à ceux de ses partenaires et ainsi faciliter les interventions des groupes d'intérêt. Le Plan d'action du Centre de mobilité durable est un bon exemple à suivre, où non

seulement les actions et les priorités sont identifiées, mais également les acteurs à impliquer pour réaliser les objectifs.

- Consultation des groupes d'intérêt dans la mise sur pied des outils de travail -

Sherbrooke et la région de l'Estrie ont la chance de compter sur une vaste expertise en environnement, tant dans le domaine de la conservation (Nature Cantons-de-l'Est, Corridor appalachien, Action Saint-François, Regroupement du Bois Beckett, etc.) de l'agriculture urbaine (AmiEs de la Terre, UPA-Estrie) que la gestion des matières résiduelles, le transport actif (CREE, Kino-Québec), la gestion de l'eau (RAPPEL, COGESAF, etc.) et autres domaines (2 départements universitaires en environnement, CREE, Réseau Environnement, etc.). De plus, le Conseil régional de l'environnement regroupe plusieurs de ces experts et peut agir comme courroie de transmission pour les rejoindre. Chacun de ces groupes a, à maintes reprises, manifesté à la ville de Sherbrooke son intérêt à lui présenter ses points de vue face aux stratégies prévues par la ville. Or, par la présente, nous réitérons l'offre des groupes d'intérêt à être non seulement tenus informés des outils déployés par la Ville, mais d'être consulté dans le processus même de leur création.

- Suivi face à la mobilisation citoyenne : Il y a une forte mobilisation citoyenne autour de plusieurs enjeux d'aménagement. Que ce soit par le biais de pétitions, de demandes pour la création de parcs à l'intérieur de nouveaux quartiers, de propositions pour la révision des pistes cyclables, de rédaction de mémoire en consultation publique etc., un processus de suivi serait nécessaire afin que les citoyens se sentent entendus dans leurs revendications.

En conclusion

Le CREE constate que la Ville a pris soin d'intégrer des principes du développement durable à l'intérieur de son schéma d'aménagement. Or, plus concrètement dans les actions, dans les cibles, on remarque peu d'indices nous laissant croire à une véritable volonté de proposer aux sherbrookois un aménagement avant-gardiste en matière de développement durable. Conventionnel, le plan proposé ne se présente pas comme un modèle où le développement économique de la ville intègre clairement et de façon unilatérale des principes du développement durable.

Or, la multitude d'outils à mettre en place pour la réalisation du schéma d'aménagement sont autant d'opportunités pour la collectivité de mettre à profit son expertise et sa créativité, pour autant que la Ville trouve les façons les plus efficaces pour la rejoindre, l'intégrer et de la tenir informée. Nous espérons faire partie de ces partenaires privilégiés pour le développement harmonieux de notre ville-centre, dans son contexte régional.