
INFORMATIONS GÉNÉRALES

N° référence : 2020-1049

N° dossier : TER-2140S-2018-06

Service : Planification et gestion du territoire

Division : Planification et contrôle du territoire

Gestionnaire responsable : Lyne Dansereau

Titre : Chef de section - Planification, réglementation et programme

OBJET : Demande de modification au Règlement n° 1000 adoptant le Schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Sherbrooke – Secteur à l'ouest de l'autoroute 10-55 et au sud du chemin Saint-Élie (Groupe Laroche par M. Éric Laroche)

SOMMAIRE DU DOSSIER

MISE EN CONTEXTE

Le Groupe Laroche possède une vaste propriété foncière (± 31 ha) dans le cadran sud-ouest formé par l'Autoroute 10-55 et la route 220 dans l'arrondissement Brompton – Rock Forest – Saint-Élie – Deauville (plan Propriété de Laroche Immobilier Inc.). À cet endroit, le demandeur y a déjà développé un pôle commercial (appelé Pôle de quartier Saint-Élie) formé de trois bâtiments commerciaux comportant approximativement 8 locaux commerciaux (voir Vues sur le Pôle de quartier).

La demande initiale du Groupe Laroche visait trois volets :

- 1) créer une affectation « Commerciale et de service régionale ajustée et améliorée » à même une partie de l'affectation Résidentielle - Faible densité, sur une superficie d'environ 16,7 ha;
- 2) agrandir le périmètre d'urbanisation à même une affectation Rurale Forestière, sur une superficie d'environ 10,2 ha, pour les terrains localisés le long de l'Autoroute 10-55;
- 3) agrandir l'affectation Mixte à même une partie de l'affectation Résidentielle - Faible densité au sud du chemin Saint-Élie. Le demandeur souhaite agrandir la zone commerciale C0964 (Pôle de quartier Saint-Élie) (Plan Projet d'aménagement pôle de quartier et parc d'affaires) afin d'y développer les usages permis dans cette zone ainsi qu'un hôtel, ce dernier n'étant actuellement pas permis. (voir le plan des affectations ainsi que des trois volets).

Le but visé par les deux premiers volets est de développer ces terrains à des fins d'industrie légère, de commerce structurant (grande surface) et non structurant, incluant un hôtel, ainsi que de commerce lourd.

À la suite de discussions entre M. Éric Laroche et les divers services de la Ville, ce dernier a laissé tomber ses demandes en lien avec l'agrandissement du périmètre d'urbanisation ainsi que l'agrandissement de l'affectation Mixte à même une partie de l'affectation Résidentielle - Faible densité au sud du chemin Saint-Élie. Ainsi, dans la demande modifiée, il n'y a pas le projet d'implanter un hôtel.

Également, il a été convenu que l'affectation Industrielle commerciale correspondait bien aux usages recherchés dans le nouveau secteur commercial et industriel créé.

La présente analyse porte donc uniquement sur la demande visant à créer une affectation Industrielle-Commerciale à même une partie de l'affectation Résidentielle - Faible densité comprise à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Le but est d'y développer un « parc d'affaires », tel qu'illustré sur le plan directeur de zonage, concept final.

Analyse du Schéma d'aménagement et de développement révisé

Le projet du Groupe Laroche touche uniquement une affectation Résidentielle - Faible densité. En ce qui a trait à la gestion du développement résidentiel, cette portion de territoire est également identifiée à titre de zone d'expansion urbaine et zone d'expansion urbaine à long terme.

La demande modifiée consiste donc à remplacer une partie de l'affectation Résidentielle - Faible densité par une affectation Industrielle commerciale. Cette dernière permet le commerce para-industriel et l'industrie de transport à titre de fonctions dominantes et le commerce non structurant (moins de 5 000 m²), le commerce lourd, les industries légère et lourde à titre de fonctions complémentaires notamment. L'affectation Industrielle commerciale correspond à un espace pouvant accueillant les entreprises et industries nécessitant de grands espaces extérieurs et peu d'eau potable.

Dû à la présence de l'autoroute 10-55, un secteur de niveau sonore élevé est présent sur une distance de 280 m de part et d'autre de cet autoroute (voir le plan illustrant les secteurs de niveau sonore élevé). À l'intérieur de ce secteur, les usages sensibles au bruit routier suivants : résidentiels, institutionnels et récréatifs sont interdits, et ce, afin d'assurer le bien-être et la qualité de vie des résidents. Ainsi, afin de développer ces terrains à des fins résidentielles, le demandeur doit mettre en place des mesures d'atténuation (talus ou mur antibruit) visant à ne pas excéder un bruit ambiant de 55 dBA Leq (24h). Selon le demandeur, ces mesures font en sorte de compromettre la rentabilité économique du projet de développement résidentiel de faible densité.

De notre point de vue, il semble donc logique de permettre un développement industriel et commercial à cet endroit. D'autant plus que, selon l'avis de Commerce Sherbrooke, les changements d'affectation, et subséquemment, de zonage permettront de venir concentrer l'offre d'usages commerciaux lourds et para-industriels en bordure d'une vitrine autoroutière mieux adaptée à ce type de commerces se retrouvant souvent actuellement en périphérie le long des principales artères. D'ailleurs, ce changement d'affectation offrira l'opportunité à plusieurs entreprises de cette nature de se relocaliser à cet endroit ou d'en accueillir de nouvelles évitant ainsi d'utiliser les terrains des parcs industriels.

Le projet de créer une affectation Industrielle commerciale au sud-ouest de l'échangeur 10-55/220 respecte la vision de la Ville de Sherbrooke, car il répond à la stratégie de « consolider la base économique » en concentrant l'offre de commerces lourds et para-industriels ainsi que les industries légères. Le projet est également conforme à l'orientation de « concentrer l'offre commerciale artérielle et régionale et assurer une desserte commerciale de quartier au sein des milieux de vie ». De surcroît, en libérant des espaces commerciaux lourds et para-industriels ainsi qu'industriels légers mal adaptés au contexte d'insertion, ce projet permet d'« Assurer la qualité d'aménagement et l'harmonisation des usages dans les milieux de vie ».

L'affectation Industrielle commerciale se trouve également à trois autres endroits sur le territoire de la ville de Sherbrooke : un secteur à l'ouest de l'autoroute 55 et du périmètre d'urbanisation de Brompton, un de part et d'autre du boulevard Bourque à l'entrée de Deauville et enfin, le dernier au nord-ouest du périmètre d'urbanisation de Brompton (référer au plan Endroits – Affectation Industrielle commerciale). Le premier secteur arrive à saturation; il est presque entièrement développé et présente des contraintes naturelles. Le deuxième possède toujours des lots vacants cependant leur attractivité est limitée par la discontinuité du cadre bâti et le manque de cohérence entre les entreprises existantes. Enfin, l'affectation Industrielle commerciale dans le secteur Brompton comporte uniquement la propriété de Kruger. Le développement d'un secteur commercial lourd et para-industriel et industriel léger donnera une alternative viable à la relocalisation d'entreprises problématiques nécessitant de grands espaces et une visibilité du grand public.

Par ailleurs, comme la propriété visée par le changement d'affectation est également située dans une zone d'expansion urbaine (superficie de 6 ha) et dans une zone d'expansion urbaine à long terme (superficie de 12,2 ha), l'article 5.3.2 *Les zones prioritaires de développement, les zones d'expansion urbaine et les zones d'expansion urbaine à long terme* ainsi que le plan 5 *Périmètres d'urbanisation et zones de développement résidentiel* devront être modifiés afin de retirer les superficies visées dans chacune des zones concernées (voir le Plan 5 – Périmètres d'urbanisation et zones de développement résidentiel (Avant/Après)).

La propriété visée par le changement d'affectation est également localisée dans un territoire d'intérêt écologique à potentiel écologique fort. Des dispositions applicables aux activités forestières sont édictées, notamment pour l'affectation « Urbaine ». Dans cette dernière, l'abattage d'arbres est permis aux fins de dégager l'espace requis pour les constructions, ouvrages et travaux autorisés ainsi que pour la construction d'une voie de circulation et des réseaux d'utilité publique. En attente d'un développement, des dispositions relatives à l'abattage d'arbres s'appliquent. Voir le Plan 11 – Territoires d'intérêt écologique.

Il est à noter que l'amendement au Règlement n° 1200 de zonage et de lotissement viendra préciser plus finement les usages commerciaux et industriels permis. Cependant, une analyse réalisée en amont a permis de conclure qu'il n'est pas souhaitable d'y permettre les industries lourdes ainsi que les commerces structurants (plus de 5 000 m²). De la même façon, l'avis de Commerce Sherbrooke recommande de limiter aux thématiques suivantes : Véhicules automobiles et de plaisance, Véhicules lourds, récréatifs et machinerie agricole; Grossiste, entrepôts et centre de distribution avec vente et salle de montre; Industries légères avec vente au détail ou salle de montre et c'est ce qui est envisagé (voir le Plan directeur de zonage – Concept préliminaire).

Ainsi, il est requis de :

- Modifier le plan 4 – Affectations du sol afin créer une affectation Industrielle commerciale à même une partie de l'affectation Résidentielle - Faible densité, sur une superficie d'environ 28,7 ha, longeant l'autoroute 10-55 dans le cadran sud-ouest formé par cette dernière et le chemin de Saint-Élie ;
- Modifier le tableau 15 *Superficies allouées aux zones prioritaires de développement, aux zones d'expansion urbaine et aux zones d'expansion urbaine à long terme* afin de réduire les superficies brute et nette de la zone d'expansion urbaine respectivement de 6 ha et de 3,3 ha et la zone d'expansion urbaine à long terme respectivement de 8 ha et de 4,4 ha;
- Modifier le plan 5 – Périmètres d'urbanisation et zones de développement résidentiel afin de supprimer la zone d'expansion urbaine à long terme située en bordure de l'autoroute 10-55, d'une superficie approximative de 12,2 ha, ainsi qu'une partie de la zone d'expansion urbaine localisée au nord de la zone d'expansion urbaine à long terme, d'une superficie approximative de 8 ha.

ANALYSE ET SOLUTIONS

Voir document complémentaire « Analyse, solutions et conclusion ».

ÉTAPES SUBSÉQUENTES

Approbation par le conseil municipal.

RECOMMANDATION

Considérant que le Règlement no 1000 étant un règlement de remplacement des Règlements nos 999 et 875 adoptant le Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de la Ville de Sherbrooke et que celui-ci est toujours en vigueur;

Considérant que le Règlement n° 1000 comprend à la fois les éléments de contenu d'un schéma d'aménagement et de développement et ceux d'un plan d'urbanisme de façon à n'avoir qu'un seul document de planification, le tout autorisé par le biais de la Loi concernant la Ville de Sherbrooke, C.41 des lois 2013 (P.L. 211) sanctionnée le 6 décembre 2013;

Considérant qu'un secteur de niveau sonore élevé est présent sur une distance de 280 m de part et d'autre de l'autoroute 10-55 à la hauteur du chemin Saint-Élie;

Considérant que les dispositions relatives à ce secteur exigent de mettre en place des mesures d'atténuation (talus ou mur antibruit) visant à ne pas excéder un bruit ambiant de 55 dBA Leq (24h) afin de développer des usages résidentiels;

Considérant que le Groupe Laroche considère qu'il n'est pas rentable, vue les mesures d'atténuation nécessaires, de développer sa propriété localisée dans le cadran sud-ouest formé par l'Autoroute 10-55 et la route 220 à des fins résidentielles de faible densité;

Considérant que le Groupe Laroche souhaite développer sa propriété à des fins commerciales, notamment de commerces lourds et para-industriels, et industrielles légères;

Considérant que l'avis de Commerce Sherbrooke précise que le changement d'affectation permettra de venir concentrer l'offre d'usages commerciaux lourds et para-industriels en bordure d'une vitrine autoroutière mieux adaptée à ce type de commerces;

Considérant qu'il y a un manque d'espaces bien structurés pour les usages recherchés, soit les commerces lourds et para-industriels ainsi que les industries de transport;

Considérant que la propriété visée par le changement d'affectation est localisée dans un territoire d'intérêt écologique à potentiel écologique fort, mais qu'aucune disposition normative ne s'y applique;

Considérant la demande du Groupe Laroche de créer une affectation Industrielle commerciale à même une partie de l'affectation Résidentielle - Faible densité, sur une superficie d'environ 28,7 ha, pour sa propriété localisée dans le cadran sud-ouest formé par l'Autoroute 10-55 et la route 220;

Considérant que la propriété visée par le changement d'affectation est également située dans une zone d'expansion urbaine et dans une zone d'expansion urbaine à long terme à des fins résidentielles;

Considérant qu'il y a suffisamment de superficies pour le développement résidentiel futur, au-delà de 2027, et, qu'en conséquence, certaines superficies peuvent être retranchées de la zone d'expansion urbaine et de la zone d'expansion urbaine à long terme;

Considérant que le projet de développement commercial/industriel ne pourra se réaliser sans une approbation du ministère des Transports du Québec pour les accès autoroutiers;

Considérant que le projet de créer une affectation Industrielle commerciale au sud-ouest de l'échangeur 10-55/220 respecte la vision de la Ville de Sherbrooke car il répond à la stratégie de « consolider la base économique » et répond à l'orientation de « concentrer l'offre commerciale artérielle et régionale et assurer une desserte commerciale de quartier au sein des milieux de vie »;

Considérant que la présente modification est conforme aux orientations et objectifs du Schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Sherbrooke;

Que la procédure de modification au Règlement n° 1000 étant un règlement de remplacement des Règlements nos 999 et 875 adoptant le Schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Sherbrooke soit entreprise, de manière à :

- Modifier le plan 4 – Affectations du sol afin créer une affectation Industrielle commerciale à même une partie de l'affectation Résidentielle - Faible densité, sur une superficie d'environ 28,7 ha, longeant l'autoroute 10-55 dans le cadran sud-ouest formé par cette dernière et le chemin de Saint-Élie;
- Modifier le tableau 15 Superficies allouées aux zones prioritaires de développement, aux zones d'expansion urbaine et aux zones d'expansion urbaine à long terme afin de réduire les superficies brutes et nettes de la zone d'expansion urbaine respectivement de 6 ha et de 3,3 ha et la zone d'expansion urbaine à long terme respectivement de 8 ha et de 4,4 ha;
- Modifier le plan 5 – Périmètres d'urbanisation et zones de développement résidentiel afin de supprimer la zone d'expansion urbaine à long terme située en bordure de l'autoroute 10-55, d'une superficie approximative de 12,2 ha, ainsi qu'une partie de la zone d'expansion urbaine localisée au nord de la zone d'expansion urbaine à

long terme, d’une superficie approximative de 8 ha;

Que ce processus de modification réglementaire du SADR ne soit entamé que suite à la conclusion d’une entente tripartite avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) pour les travaux nécessaires aux accès autoroutiers.

DISPONIBILITÉ BUDGÉTAIRE

☒ **Aucune implication financière**

☐ **Exercice financier en cours**

☐ *Montant avant taxes requis pour l’année en cours :*

\$

Montant total net requis pour l’année en cours :

\$

Multiplicateur : 1,04988(Taxes applicables)

Crédits disponibles

N° de certificat :

(budget de fonctionnement)

N° de projet :

(budget des dépenses en immobilisation)

☐ Si plus d’un n° certificat ou de n° de projet, voir le sommaire du dossier

Transfert budgétaire requis

N° de transfert :

Budget additionnel demandé

N° de transfert :

☐ Appel d’offres: voir le formulaire de recommandation joint

☐ **Implication pour un ou plusieurs exercices financiers subséquents**

DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES

NOM DU DOCUMENT	FORMAT	DISPONIBILITÉ
Propriété de Laroche Immobilier Inc (Groupe Laroche)	PDF	Fichier joint
Vue sur le Pôle de quartier	PDF	Fichier joint
Demande déposée par le Groupe Laroche le 25 juillet 2018 et présentation	PDF	Fichier joint
Plan Projet d’aménagement pôle de quartier et parc d’affaires)	PDF	Fichier joint
Plan des affectations du sol et des volets de la demande initiale	PDF	Fichier joint
Plan directeur de zonage, concept final	PDF	Fichier joint
Plan des secteurs de niveau sonore élevé	PDF	Fichier joint
Avis – 2018-11 de Commerce Sherbrooke	PDF	Fichier joint
Annexe – Parc d’affaires de Commerce Sherbrooke		
Plan Endroits - Affectation Industrielle commerciale	PDF	Fichier joint
Plan 11 – Territoires d’intérêt écologique	PDF	Fichier joint
Plan directeur de zonage – Concept préliminaire	PDF	Fichier joint
Analyse, solutions et conclusion	PDF	Fichier joint
Plan 4 – Affectations du sol (Avant/Après)	PDF	Fichier joint
Plan 5 – Périmètres d’urbanisation et zones de développement résidentiel (Avant/Après)	PDF	Fichier joint

APPROBATIONS

NOM	TITRE	DATE
Yvan Gatien pour Lyne Dansereau	Chef de division - Planification et contrôle du territoire	2020-06-19
Yvan Gatien	Chef de division - Planification et contrôle du territoire	2020-06-19
Yvan Gatien pour Yves Tremblay	Chef de division - Planification et contrôle du territoire	2020-06-19
Marie-France Delage	Directrice générale adjointe	2020-06-22
Line Chabot pour Éric Martel	Directrice et greffière	2020-06-22

5986 Chemin de Saint-Élie
Sherbrooke, Québec
[Afficher dans Google Maps](#)



Sherbrooke, le 25 juillet 2018

Mme Lyne Dansereau

**Urbaniste-coordinatrice au Service de la planification urbaine et du développement durable
Ville de Sherbrooke**

555, rue des Grandes-Fourches Sud, bloc B
Sherbrooke (Québec) J1H 5H9

Objet :

- Mise à jour de la demande de modification de zonage déposé le 30 septembre 2015.**
- Dépôt du projet «Parc d'affaires autoroutier de Sherbrooke», sortie 137, autoroute 10-55, Groupe Laroche, arrondissement de St-Élie.**
- Demande d'extension de la zone commerciale Quartier St-Élie jusqu'au Parc d'affaires.**

Bonjour Madame Dansereau,

Par la présente, je vous dépose au nom de mon client Groupe Laroche, un projet de lotissement commercial situé en bordure de l'autoroute 10-55, à l'ouest de l'échangeur 10-220. Ce projet novateur de parc d'affaires s'inscrit dans le désir de l'entreprise d'offrir des terrains de grandes superficies et jouissant d'une grande visibilité, dans une planification globale harmonieuse, et ce sur une longueur d'environ un kilomètre. Un tel environnement d'affaires viendra offrir des emplacements et des services sur un site tel que l'on ne retrouve pas ailleurs sur le territoire de la Ville et ainsi positionner Sherbrooke sur l'échiquier national.

Des changements inscrits dans une tendance générale du développement des terrains adjacents aux autoroutes et de nouvelles normes au schéma d'aménagement et de développement révisé.

À l'origine, il était prévu de développer ces terrains dans une vocation résidentielle. De tels développements résidentiels ayant été réalisés autour des années 1990 et 2000 aux abords des différentes autoroutes du Québec ont pour la plupart nécessités la construction de murs anti-bruit coûteux, et ce afin de mitiger les nuisances associés au bruit autoroutier. Le défunt règlement de contrôle intérimaire # 941, « relatif à l'implantation de bâtiments à vocation résidentielle à proximité des autoroutes » est venu modifier les règles du jeu étant donné l'obligation de limiter le niveau de bruit sous les 55 décibels pour certaines affectations telles que les affectations résidentielle et publique-institutionnelle. Parmi les moyens efficaces permettant d'atténuer de telles nuisances, le Groupe Laroche a envisagé la construction d'un ouvrage en hauteur végétalisé. Un mandat de conception d'un tel mur a été accordé à une firme spécialisée qui a comparé les coûts de construction de différents types de murs. Au total, 9 différents scénarios ont été envisagés pour des coûts variant entre 3 M\$ et 5 M\$. Évidemment, il est clair qu'une telle charge supplémentaire venait détruire les chances de rentabilité du projet.

Les propriétaires ont donc envisagés d'autres options de développement pour ce secteur urbain et par le fait même, ont fait réaliser une étude de faisabilité afin d'y créer plutôt un secteur commercial autoroutier. Par ailleurs au fil de ces études et constatations, le Groupe Laroche a progressé dans la mise en valeur de leurs différents projets et a été approché à plusieurs reprises pour la disponibilité grandissante de terrains offrant une facilité d'accès et une grande visibilité. Et s'il existe un endroit où il est convenable, pratique et audacieux d'offrir des terrains de grandes dimensions, c'est définitivement le long des autoroutes pour de multiples raisons.

Aujourd'hui d'ailleurs, les Villes du Québec reconnues pour être attrayantes et dynamiques, comportent des parcs d'affaires de qualité en bordure de chaque tronçon autoroutier et il serait inapproprié et mal venu de développer autrement ces secteurs offrant le potentiel de grande valeur et ainsi perdre ces occasions de plus-value et d'exposition pour des entreprises et pour les Villes.

La présence de l'autoroute et le développement des terrains adjacents aux autoroutes sur le territoire de la Ville de Sherbrooke.

Si l'on exclut les autoroutes 410 et 610, le territoire de la Ville de Sherbrooke a la particularité d'être traversé par plus de 30 km de réseau supérieur autoroutier à partir de sa limite sud-ouest jusqu'à sa limite nord. Également, la majorité du territoire adjacent aux autoroutes est soit situé à l'extérieur du périmètre urbain ou soit situé en territoire agricole. Mis à part le parc industriel régional et un tronçon non desservi dans le secteur de Deauville, **cette propriété est la seule de tout le territoire à être à la fois adjacente à l'autoroute et située à l'intérieur du périmètre urbain.** Par ailleurs, il s'agit du seul endroit urbanisé du territoire traversé par l'autoroute. Il est donc essentiel d'utiliser adéquatement le plein potentiel d'affaires qu'offre ce secteur. La présence d'infrastructures et donc de la protection incendie, la contiguïté au tissu urbain et au noyau villageois de St-Élie, ainsi que celle de la sortie autoroutière attenante, font que ce lieu se développera naturellement en continuité avec tout ce secteur au même niveau d'activité qu'il connaît actuellement.

Les particularités enviables du site et les raisons d'offrir un tel environnement.

Nous comprenons qu'il existe des sites dédiés à l'activité commerciale ainsi qu'une hiérarchie de pôles économiques définie. Cette classification découle de *l'énoncé de vision stratégique du commerce à Sherbrooke* datant déjà de mai 2012 et intégré au schéma d'aménagement et de développement révisé de 2014. Cependant, le monde du commerce évolue rapidement et dans la dernière décennie, plusieurs commerçants de Sherbrooke ont soit modifié leur emplacement d'affaires ou soit procédé à d'importants travaux d'agrandissement, preuves que tout n'est pas statique et du bouleversement que connaît l'activité commerciale. C'est d'ailleurs le nombre important de demandes pour des terrains de grandes dimensions, dans un lieu visible, situé en bordure d'autoroute, qui est à l'origine de cette requête.

D'ailleurs, l'entreprise Carrier Harley Davidson-Performance NC, installée en juillet 2017 en bordure de l'autoroute 10, dans l'ancien secteur de Deauville, avait signifié son intérêt pour

aménager sa nouvelle succursale de 6 100 mètres carrés (65 000 p.c.) sur le site du Groupe Laroche, en milieu urbain et à proximité du lieu de résidence de ses employés.

Ce n'est pas le premier, ni le dernier investisseur à approcher le Groupe Laroche, qui est à la recherche d'un tel emplacement ou d'un terrain afin d'y implanter son entreprise ou son commerce dans un milieu d'accueil offrant à la fois des infrastructures, un milieu harmonieux et homogène, et attenant à son lieu de résidence et à des commerces de proximité. Actuellement, encore, il serait impossible de répondre à une telle demande sur le territoire de Sherbrooke et des entreprises nous ont signifié être à la recherche d'un lieu d'expansion de leur entreprise. Le risque est à la fois, autant pour le Groupe Laroche, que pour la Ville de Sherbrooke, de voir partir ailleurs des entreprises désireuses de vouloir s'installer dans la région. En effet, ni le secteur du Plateau St-Joseph, ni les terrains situés le long de la rue King ou du boulevard Bourque, ni le Carrefour de l'Estrie, n'offrent les caractéristiques de ce site et ne répondent aux critères recherchés par certains entrepreneurs.

La même chose s'applique pour la majorité des concessionnaires automobiles de Sherbrooke qui ont tous, à une exception près, agrandi considérablement leurs installations et effectué de grands réaménagements de terrain. Plusieurs doivent d'ailleurs actuellement opérer avec leurs facilités et leurs inventaires répartis sur des propriétés voisines ou ailleurs sur le territoire. Un rapide survol de l'image aérienne des implantations situées de part et d'autre de la rue King Ouest et du boulevard Bourque, montre d'immenses surfaces minéralisées apportant ces problématiques liées aux îlots de chaleur et une proximité occasionnant certes des épisodes de nuisances avec les secteurs résidentiels voisins. D'ailleurs, si une règle devait être mise en vigueur, c'est bien de définir une superficie au-delà de laquelle, les entreprises doivent se localiser à des endroits appropriés à cette fin pour éviter de déstructurer les quartiers résidentiels de la Ville.

Finalement, que dire de l'état résiduel du quartier résidentiel situé au sud de l'école Montcalm datant des années 1960, maintenant déstructuré puisque plusieurs résidences ont été détruites pour y stationner des voitures. Nous pouvons même entrevoir que la même situation pourrait se représenter pour certains concessionnaires de la rue King Ouest et dont l'entreposage est l'étalage de voitures semble restreint. Il est évident, à la lecture des objectifs de planification du territoire de Sherbrooke, que ce secteur apparaîtra sous peu comme un secteur déstructuré à transformer et à redévelopper.

Par ailleurs, chaque entreprise a ses raisons propres de positionnement, tant pour son marché, sa main-d'œuvre et ses approvisionnements. Le Centre du Québec n'est pas automatiquement le meilleur endroit pour toutes les entreprises et la Ville de Sherbrooke a un positionnement enviable de par sa proximité avec les États-Unis, la Rive-Sud et Montréal.

Parmi les atouts du site et les avantages en termes de développement pour la Ville, notons les principaux :

- Grande visibilité
- Positionnement régional

- Positionnement national compétitif
- Accès rapide et simple proposé
- Facilité de manœuvre et de déchargement, hors trafic et sans encombrement pour la circulation locale
- Secteur desservi
- Attenant à un pôle commercial de quartier, intégré dans un secteur de P.P.U
- À proximité d'un bassin résidentiel actif d'importance et du boulevard René Lévesque dont la construction imminente des quartiers apportera 3 000 nouvelles unités d'habitation
- Grande variété de terrains de superficie variable et adaptable
- Terrains plats nécessitant peu de travaux de remblais et déblais
- Terrains situés à un niveau similaire à celui de l'autoroute
- La localisation et les accès permettent de réduire les déplacements et le transport lourd dans la ville
- Permettra à terme de relocaliser certains des commerces «envahissants d'espace» à un endroit approprié et ainsi de permettre de redéveloppement du boulevard Bourque en boulevard urbain avec des usages commerciaux de proximité associés aux quartiers résidentiels attenants et leur population.

Le projet : une opportunité unique

Le projet «Parc d'affaires Sherbrooke» consiste à développer un secteur commercial / industriel bordant l'autoroute 10-55, à l'ouest de l'échangeur 10-220. La notion de «Parc d'affaires» a pour objectif de la démarquer d'un parc industriel traditionnel, visant plutôt des entreprises recherchant une location en Estrie, dans la direction ouest vers Montréal offrant une desserte rapide à l'autoroute et une bonne visibilité à partir de cette dernière, et rappelons-le, une proximité avec les États-Unis.

Le Groupe Laroche, qui affiche une longue liste de projets audacieux, novateurs, prospères, finement aménagés et créateurs d'emplois et de richesse, possède un vaste terrain développable d'environ 27 hectares (277 774 mètres carrés ou 2 989 934 pieds carrés), d'une profondeur, à sa plus grande dimension, de 225 mètres, situé en bordure de l'autoroute 10-55.

Qui plus est, ce territoire est adjacent à l'un de leurs projets «le Quartier St-Élie», et de la sortie # 137 de l'autoroute des Cantons de l'Est, à l'intersection de la route 220. L'occasion, ici, tient aussi du fait que le Groupe Laroche est propriétaire de la vaste majorité de la propriété avec 95,4 % de l'ensemble, permettant la mise en place d'un secteur planifié, ordonné, homogène et où l'aménagement sera omniprésent. Des démarches sont en cours pour acquérir les 12 000 mètres carrés manquants.

Appuyé par de nombreuses études et réflexions, le Groupe Laroche est encore prêt à investir pour créer un tel milieu afin d'accueillir des entreprises désireuses de s'installer sur le territoire sherbrookoïse et de profiter de la visibilité qu'offre l'autoroute.

L'objectif est donc de créer un secteur complémentaire et absent de l'économie sherbrookoise, tel que l'on en retrouve en bordure de l'autoroute 20 à Drummondville et à Saint-Hyacinthe, ou le long de l'autoroute 15 à Blainville, Boisbriand, Mirabel et dans plusieurs autres villes du Québec. La tendance est observée partout en Amérique et la compétition existe dorénavant pour de tels sites, tout comme le choix pour les investisseurs, désireux de prospérer là où le milieu le permet. Il faut aussi conserver en tête la rétention des gens d'affaires locaux et la nécessité de leur offrir de nouvelles occasions d'affaires en sol sherbrookoise.

La MRC de Drummond dont les caractéristiques géographiques sont comparables à celle de Sherbrooke en a d'ailleurs fait un objectif de premier ordre dans son schéma d'aménagement et de développement révisé. En effet, le concept d'organisation spatiale mentionne d'utiliser à son plein potentiel la vitrine autoroutière qui se résume ainsi :

«Quant aux espaces industriels d'importance régionale, les abords des autoroutes 20 et 55, ainsi que le parc régional de Drummondville, sont les endroits les plus propices pour ce type d'activité»

Le même document reconnaît également le potentiel de la vitrine autoroutière pour les zones commerciales à rayonnement régional et suprarégional.

À titre d'exemple, 220 millions de \$ ont été investis à Drummondville en 2014, uniquement dans la *Vitrine 55*. En plus, ce ne sont pas les normes du PIIA, ni celles élevées de la réglementation traditionnelle qui ont stoppé les investissements, au contraire.

Par ailleurs, la Ville de Gatineau vient d'inclure dans son schéma d'aménagement et de développement révisé, la planification d'un tout nouveau pôle commercial mixte pour les bâtiments de plus de 5 000 m².

Le secteur et les accès

Situé sur une des artères les plus achalandées du territoire et dans le cœur de la zone commerciale, correspondant à la porte d'entrée du secteur du Plan particulier d'urbanisme (P.P.U) de l'ancienne municipalité de Saint-Élie et bien desservi par la sortie # 137 de l'autoroute 10-55, la future voie autoroutière, longue de 1 000 mètres, dans les limites actuelles du périmètre urbain, serait également desservie à long terme par un ou des accès autoroutiers directs.

Parmi divers scénarios réalisés par la firme Cima, une proposition a été préférée et retenue par le M.T.Q et la Ville de Sherbrooke pour la suite des discussions (voir plan en annexe)

La construction récente d'une école primaire à proximité ainsi que la construction du boulevard René Lévesque et d'une seconde école primaire, sont également des facteurs de stimulation économique et d'activité dans le secteur.

La présence à proximité du parc industriel régional actuellement en expansion et les importantes industries situées en face de l'autre côté de l'autoroute, complètent les installations et les utilisations du sol dans le secteur et sont complémentaires aux objectifs.

La Ville de Sherbrooke et le Ministère des Transports du Québec : deux partenaires indéniables à la réalisation du parc autoroutier.

L'appui de la Ville de Sherbrooke ainsi que celui du MTQ sont essentiels pour la réalisation de ce projet de parc d'affaires autoroutier. La collaboration de chacun est essentielle afin de poursuivre la mise en œuvre et la construction de cette infrastructure d'accueil pour les entreprises et assurer son succès.

Les usages souhaités dans le Parc d'affaires

Les usages à considérer pour le développement du parc d'affaires comprennent des usages commerciaux et certains usages industriels légers, lesquels devront respecter certaines exigences en matière d'entreposage extérieur.

Fruit de rencontres de travail ainsi que de réflexion et de discussion au sein de Commerce Sherbrooke, ces derniers ont recommandé la mise en valeur du site par le regroupement de 4 thématiques réparties dans 4 zones de ce futur parc d'affaires.

Les principaux groupes visés sont :

- Véhicules automobiles et de plaisance
- Véhicules lourds, récréatifs et machinerie agricole
- Grossistes, entrepôts et centre de distribution avec vente et salle de montre
- Industriel léger avec vente ou salle de montre

Un examen minutieux des différents paramètres encadrants les futures constructions et les futures voies de circulation a également été réalisé et il nous fera plaisir de vous faire part en temps et lieu des propositions suggérées sur les aspects suivants :

- Coefficient d'implantation au sol
- Nombre d'étages
- Nombre de lotissement
- Accès au site
- Accès à l'autoroute

Caractérisation des milieux naturels

Une étude de caractérisation des milieux naturels réalisée en 2011 par SM, a révélé un ruisseau traversant le site en son centre. Pour le développement du site, il est prévu de le protéger.

Les affectations au schéma d'aménagement et de développement révisé :

Demande de modification de l'affectation du sol :

Tel que mentionné en introduction, l'affectation du sol indiquée au schéma d'aménagement et de développement révisé ne répond plus au contexte de planification actuel. En effet, l'affectation du sol en vigueur au schéma révisé pour la majeure partie de la propriété concernée par le projet est «*résidentielle faible densité*».

Cette affectation ne correspond plus aux visées des propriétaires depuis plusieurs années, ni à la tendance lourde d'éloigner les secteurs résidentiels des nuisances et infrastructures anthropiques de haut niveau. Aujourd'hui, les terrains situés de part et d'autre des voies rapides sont exploités selon leur potentiel de visibilité, de facilité et de rapidité d'accès et d'exposition.

En l'occurrence, une affectation commerciale et de service régional «*ajustée et améliorée*» est requise dans ce cas, afin de tenir compte de l'attractivité «*suprarégionale*», en fonction du type de commerce de destination et de biens réfléchis ici proposé et du rayon d'influence qui s'apparente beaucoup plus à un rayonnement régional et suprarégional. Nous répétons qu'il n'est pas ici question de commerce de détails de biens courants, ni de l'intention de reproduire un secteur commercial standard.

Cette catégorie de pôle commercial est également nécessaire afin de tenir compte de la superficie des terrains et des bâtiments proposés et également en ce qui s'applique aux usages visés afin d'y permettre les usages commerciaux structurants et industriels légers mentionnés et nécessitant des grands espaces et ainsi créer un secteur commercial complémentaire et absent de l'économie sherbrookoise.

La réglementation d'urbanisme 1200 :

Quant au zonage récemment entré en vigueur, cette grande portion de terrain longeant l'autoroute est incluse dans la zone résidentielle à long terme HZ-0244, qui selon nous est totalement inappropriée pour les terrains riverains à une autoroute, situés en face d'une affectation industrielle et comportant des historiques de nuisances importantes.

Informations supplémentaires sur le projet :

Le site, les futurs terrains et la richesse créée sur le territoire sherbrookoise :

Comme le plan joint le démontre, le projet complet comportera plusieurs terrains dont les superficies pourraient varier selon les entreprises. Pour la partie de la propriété incluse actuellement au périmètre d'urbanisation, ce sont 20 hectares ou 200 000 m² qui seront disponibles. À un ratio de 25 % d'occupation, nous pouvons avancer que le projet engendrera plus de 50 000 m² de plancher.

Les retombées financières de ce projet sont considérables et l'investissement privé s'élève à plus de 100 M\$, en plus de permettre la création de 2 242 emplois.

Pour une section importante de la future voie, la façade de plusieurs des futures constructions sera directement visible, face à l'autoroute et offrira ainsi une vitrine aux entreprises. Pour les autres immeubles qui seront situés de part et d'autre de la voie, un souci et un traitement architectural sera prévu également sur les façades «arrière» ainsi qu'à l'aménagement paysager des futures constructions.

Infrastructures d'égout sanitaire :

Les récents travaux de déviation d'une partie des eaux usées du secteur St-Élie vers l'usine principale de Sherbrooke, ont été réalisés avec succès mais démontrent déjà une surcapacité. Un scénario similaire ou un réinvestissement dans l'usine d'épuration de St-Élie, pour recueillir les eaux usées du futur parc autoroutier, qui, soulignons-le, correspondront à un volume de bien moindre importance qu'il ne l'aurait été avec un développement résidentiel, réduisant les coûts d'opération et d'entretien d'un tel équipement de la solution retenue, doit ainsi être envisagé.

Rétention des eaux de ruissellement :

Mentionnons en terminant que la nouvelle limite du périmètre permettra de construire un bassin de rétention à l'endroit propice du site, sur le point bas du projet, actuellement situé à l'extrémité ouest du site.

Zone tampon :

Une zone tampon de 10 mètres est prévue le long de la limite nord complète dans son interface avec la zone résidentielle située à l'arrière au nord.

Conclusion :

La mise en valeur de cette propriété permettra d'offrir un nouveau produit actuellement inexistant sur le territoire de la Ville de Sherbrooke et intéressera un nombre grandissant d'investisseurs désireux d'implanter leur entreprise dans un cadre structuré, aménagé et homogène. Une telle garantie est essentielle pour plusieurs promoteurs actifs actuellement.

Il importe de préciser ici que le projet ne vise aucunement le commerce de détail standard, mais plutôt celui de destination et ayant comme principale caractéristique commune d'exiger de grandes surfaces de terrain.

Un grand nombre d'emplois seront créés à court terme et à long terme, en plus de la richesse foncière que procureront ces nombreux investissements pour la population sherbrookoise.

Finalement, par la carte d'affaires que procurera cette vitrine commerciale-industrielle, Sherbrooke fera l'envie de plusieurs autres villes.

Le parc d'affaires autoroutier vise avant tout la venue d'entreprise nécessitant un site de prestige, situé dans un environnement homogène, harmonisé et très aménagé, offrant un accès autoroutier rapide, facile et sécuritaire, et ce sans traverser ni la ville, ni les quartiers, et ainsi sans aucun impact sur la circulation locale.

Nous attendrons une convocation de votre part pour une rencontre, afin de discuter des diverses actions à enclencher, du partage des coûts et de l'élaboration d'un protocole d'entente promoteur.

Vous remerciant de votre collaboration, recevez, Madame, nos salutations distinguées.

Michel Dupras, urbaniste



P.j. : Cartable complet, remis au service de l'urbanisme, incluant les éléments suivants :

- Demande du 15 mai 2018
- Sommaire du projet Parc d'affaires Sherbrooke.
- Demande du 30 septembre 2015
- Refontes réglementaires du 21 mai 2015
- Plans d'implantations et maquette.
- Études de circulation de Cima
- Étude de sensibilisation de Cima
- Rapport de caractérisation des milieux humides SMI
- Étude acoustique
- Schéma d'écoulement des eaux usées

C.c. : M. Éric Laroche, vice-président Groupe Laroche

C.c. pour la Ville de Sherbrooke :

M. Steve Lussier, Maire de Sherbrooke

M. Yves Tremblay, Directeur de la planification urbaine et du développement durable.

Mme Caroline Gravel, Directrice du service des infrastructures urbaines et de l'environnement.

M. Benoit Lapointe, urbaniste coordonnateur Guichet Promoteur

C.c. pour Commerce Sherbrooke :

M. François Desmarais, Directeur général

M. Jérémy Depault, Directeur à l'analyse stratégique



GROUPE
♦ ♦ ♦
LAROCHE

Parc d'affaires Sherbrooke

10 mai 2018

Sommaire du projet pour modification réglementaire

LE PROJET



GROUPE
LAROCHÉ



PARC D'AFFAIRES
SHERBROOKE



PARC D'AFFAIRES
SHERBROOKE

Parc d'affaires Sherbrooke : opportunité unique

Le projet de Parc d'Affaires, dans le secteur St-Élie, est dans les cartons depuis près de 10 ans. Les études, analyses de marchés et opportunités d'affaires confirment toutes le potentiel d'un parc d'affaires autoroutier, à la jonction de l'autoroute 10-55 et de l'échangeur 10-220, permettant ainsi le déploiement d'une offre commerciale absente jusqu'à maintenant à Sherbrooke.

Ce projet de vitrine autoroutière, qui sera connectée au secteur commercial « Quartier St-Élie », permettra d'attirer de nouvelles entreprises sur le territoire sherbrookoïse, générant ainsi plus de richesses collectives.



PARC D'AFFAIRES
...
SHERBROOKE

Présentation du projet

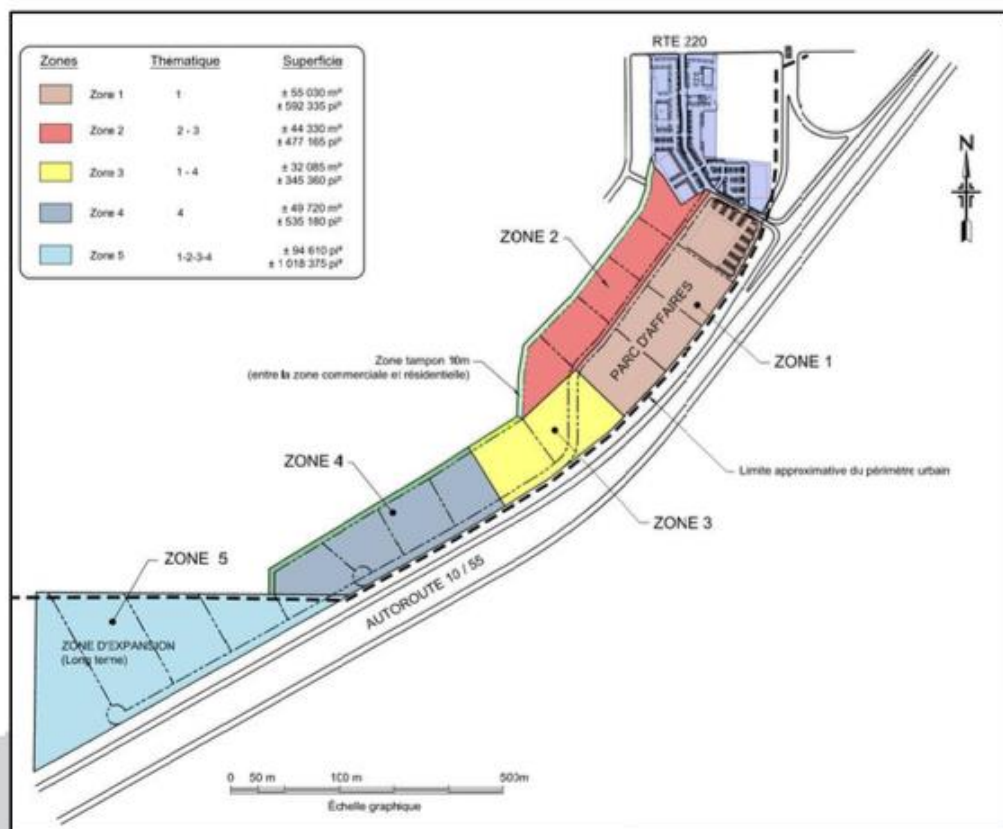
- Terrain développable d'environ 27 hectares en bordure de l'autoroute 10-55 sur une longueur d'environ 1 km.
- 275 000 m² de terrains à développer.
- 68 841 m² environ de bâtiments commerciaux à développer.
- Pôle commercial et industriel léger pour accueillir des commerces et entrepôts de plus de 4 650 m² et moins, souhaitant s'installer sur des terrains de grande superficie.
- Répond aux besoins de plusieurs entreprises commerciales et industrielles (léger)
 - ✓ Très grande visibilité sur les axes routiers
 - ✓ Accès rapide vers Montréal, les États-Unis et le Centre du Québec
- Connexion avec le secteur commercial « Quartier St-Élie » qui propose des commerces de proximité qui répondent également aux besoins des travailleurs du Parc.
- Le terrain ciblé pour le projet est composé de 90 terrains résidentiels qui n'ont jamais été développés faute de services publics adéquats.



PARC D'AFFAIRES
SHERBROOKE

Types de commerces souhaités

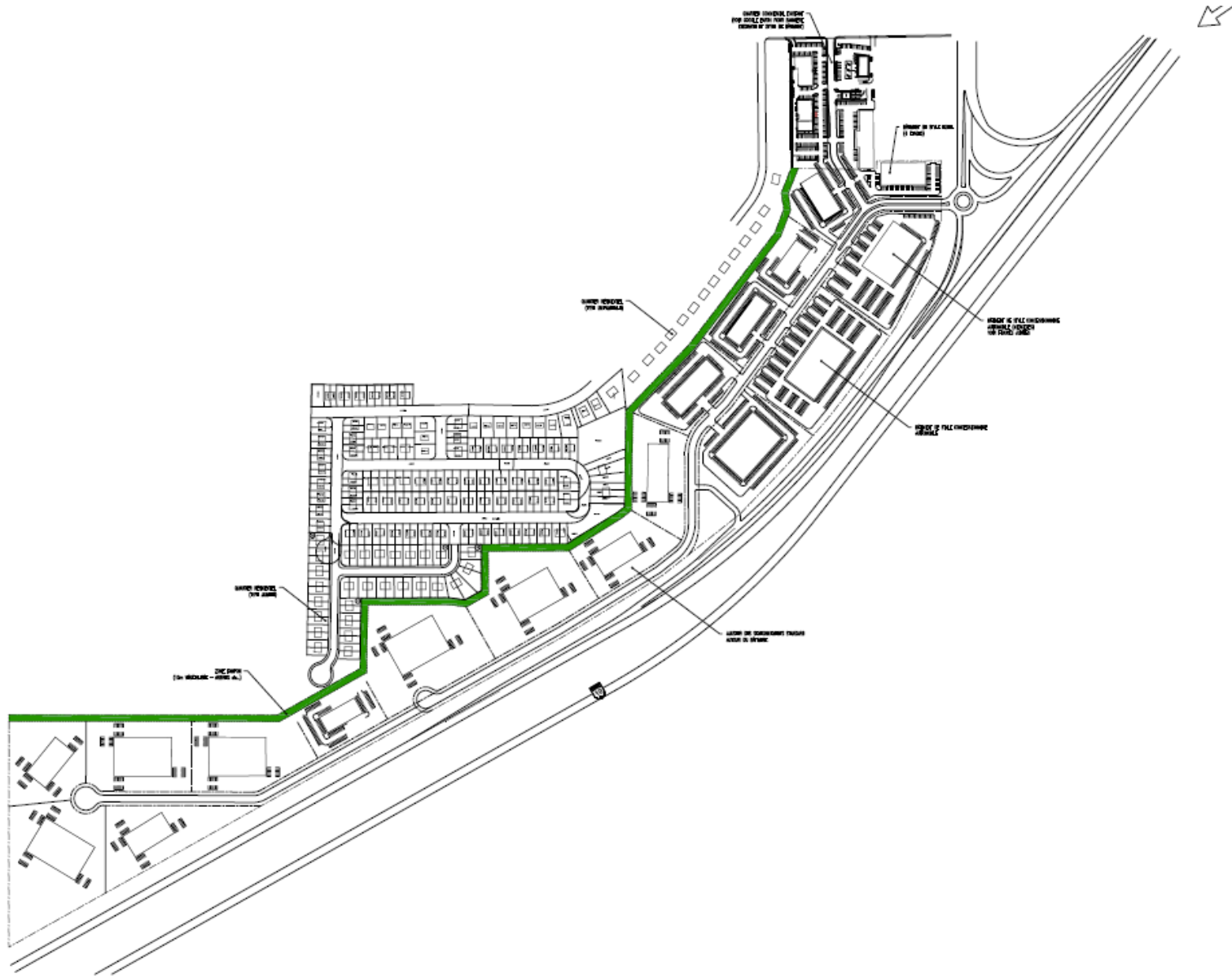
- Un travail avec Commerce Sherbrooke, en 2016, a permis d'identifier des types de commerces qui sont porteurs pour le développement et acceptables pour le secteur ciblé.
- Commerces de biens réfléchis avec un rayon d'influence régional et suprarégional pour des catégories d'usages ciblés.



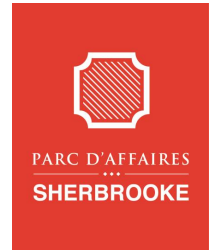
Secteurs d'activités

- Zone 1  Véhicules automobiles et de plaisance
- Zone 2  Véhicules lourds, récréatifs et machinerie agricole
- Zone 3  Grossistes, entrepôts et centres de distribution avec vente et salle d'exposition
- Zone 4  Industriel léger avec vente ou salle d'exposition

Plan d'implantation

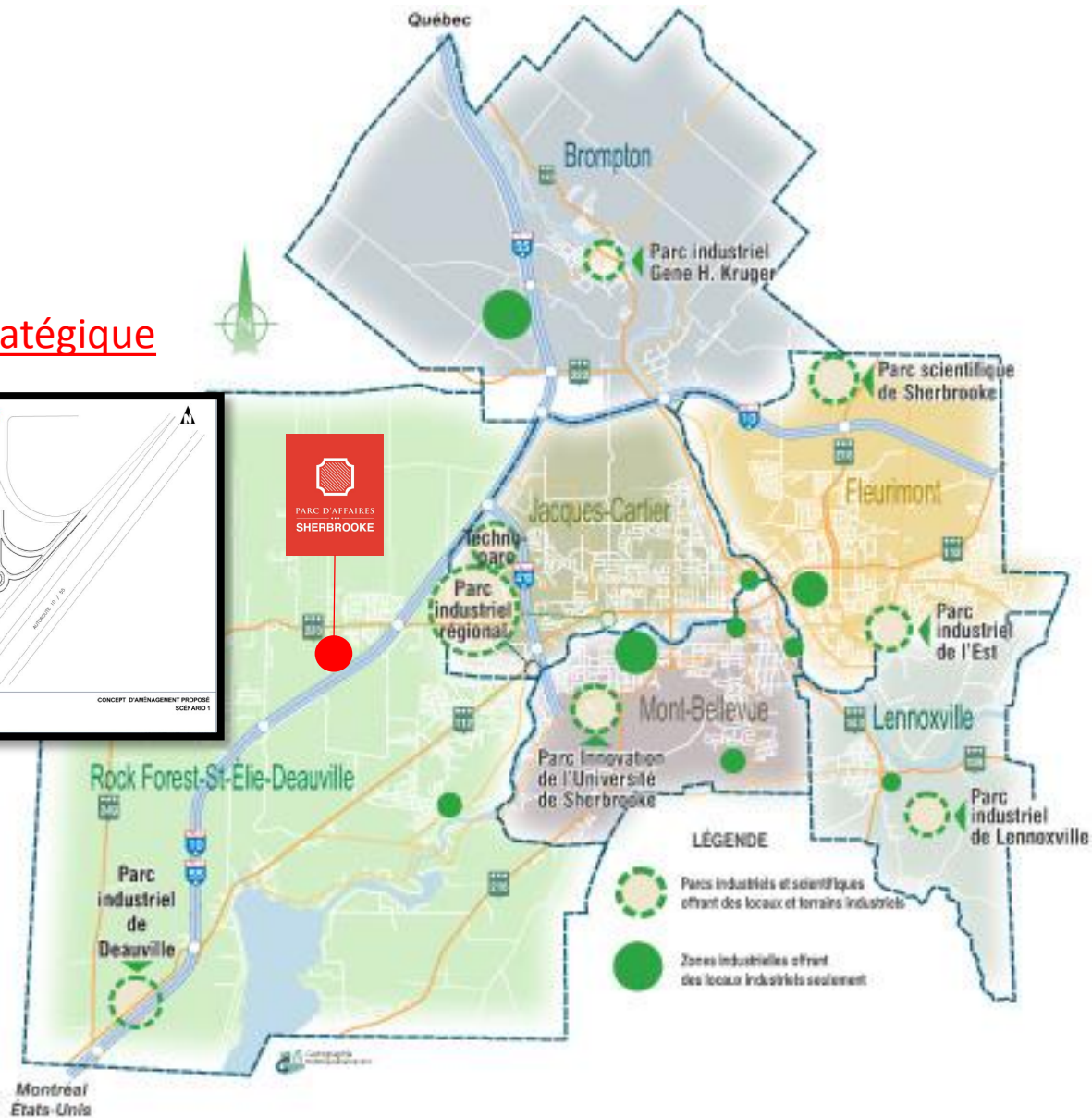
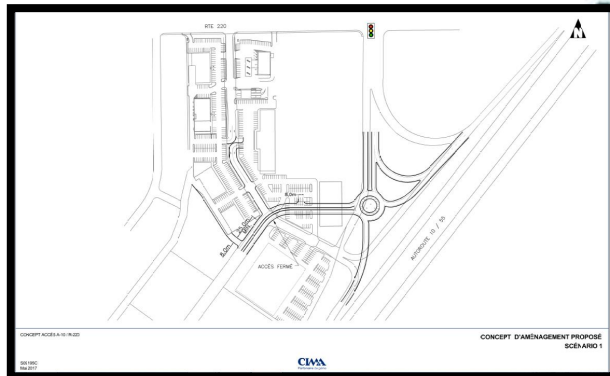


Atouts du site



- Grande visibilité
- Positionnement régional
- Positionnement national compétitif
- Accès autoroutiers rapides
- Facilité de manœuvre et de déchargement hors trafic et sans encombrement pour la circulation locale
- Secteur desservi
- Attenant à un pôle commercial de quartier, intégré dans un secteur de PPU (Quartier St-Élie)
- Synergie commerciale
- À proximité du parc industriel régional
- Grande variété de terrains de superficies variables et adaptables
- Terrains plats nécessitant peu de travaux
- Terrains situés de niveau similaire à l'autoroute
- La localisation et les accès permettent de réduire les déplacements et le transport lourd dans la ville

Positionnement Stratégique





PARC D'AFFAIRES
...
SHERBROOKE

Vitrine autoroutière : tendance de fond

Les nouvelles tendances urbanistiques préconisent le **développement de pôles commerciaux de type grandes surfaces aux abords des autoroutes** et non le développement des quartiers résidentiels qui seraient fortement perturbés par la présence des autoroutes.

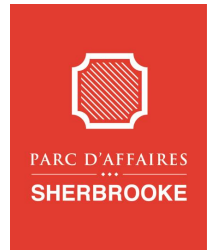
Les villes de Blainville, Boisbriand, Mirabel, Drummondville, Saint-Hyacinthe offrent toutes des espaces commerciaux de ce type en bordure d'autoroute : elles considèrent que ces lieux sont les plus adaptés pour attirer des opportunités d'affaires nécessitant de **grands espaces, un accès simple aux liens routiers et une visibilité exceptionnelle pour les entreprises s'y installant.**

Ces pôles permettent d'y **concentrer certains usages** (automobile par exemple) dans des lieux adaptés aux besoins, **sans déstructurer des quartiers résidentiels** et/ou pôles commerciaux locaux causant ainsi certaines autres nuisances.

Vitrine autoroutière : inexploitée à Sherbrooke

- **Sherbrooke est traversé par 30 km de réseau supérieur autoroutier** (en excluant la 410 et la 610).
- La propriété ciblée est la **seule de tout le territoire à être adjacente à l'autoroute** et située à l'intérieur du **périmètre urbain**.
- Essentiel d'**utiliser adéquatement son plein potentiel d'affaires** octroyé par la grande visibilité de l'autoroute, ses accès aux réseaux routiers et sa situation géographique.
- **Offre recherchée par plusieurs entreprises et non disponible** actuellement à Sherbrooke. D'ailleurs, l'entreprise Carrier Harley Davidson-Performance NC avait signifié son intérêt de s'installer dans ce type de parc d'affaires.

Mesures de mitigation prévues



FUTURES CONSTRUCTIONS

Des paramètres peuvent être considérés afin que les futures constructions soient encadrées, pour minimiser les impacts et nuisance :

- ✓ Coefficient d'implantation au sol
- ✓ Nombre d'étages
- ✓ Nombre de lotissements
- ✓ Entreposage extérieur
- ✓ Accès au site

ZONE TAMPON

- Une zone tampon de 10 mètres est prévue long de la limite nord avec la zone résidentielle située à l'arrière au nord.
- Une bande de bâtiments commerciaux a aussi pour effet de créer un écran contre le bruit, pour les résidences.

MILIEUX NATURELS ET RÉTENTION DES EAUX

- Protection du ruisseau identifié dans la caractérisation des milieux, réalisée par le Groupe SM
- Construction d'un bassin de rétention à l'extrémité ouest du projet



PARC D'AFFAIRES
SHERBROOKE

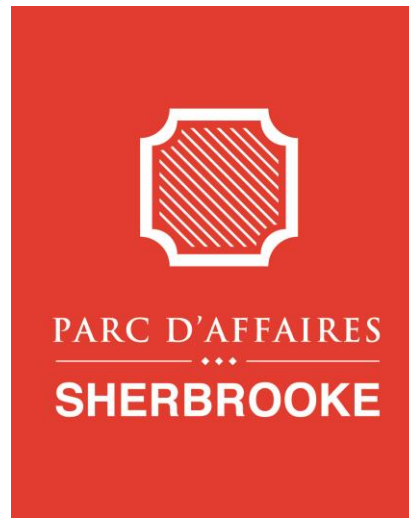
LES BÉNÉFICES POUR SHERBROOKE



PARC D'AFFAIRES
...
SHERBROOKE

Projet générateur de richesses

- Investissements privés de plus de 100 M\$;
- Création, à terme, de plus de 750 emplois directs et 1400 emplois indirects estimés.
- Revenus de 2 000 000 \$ de taxes municipales annuelles potentielles (évaluation 2011);
- Attraction de nouvelles entreprises sur le territoire qui génèrent des revenus fiscaux pour la Ville et des dépenses de consommation.



LES PROCHAINES ÉTAPES

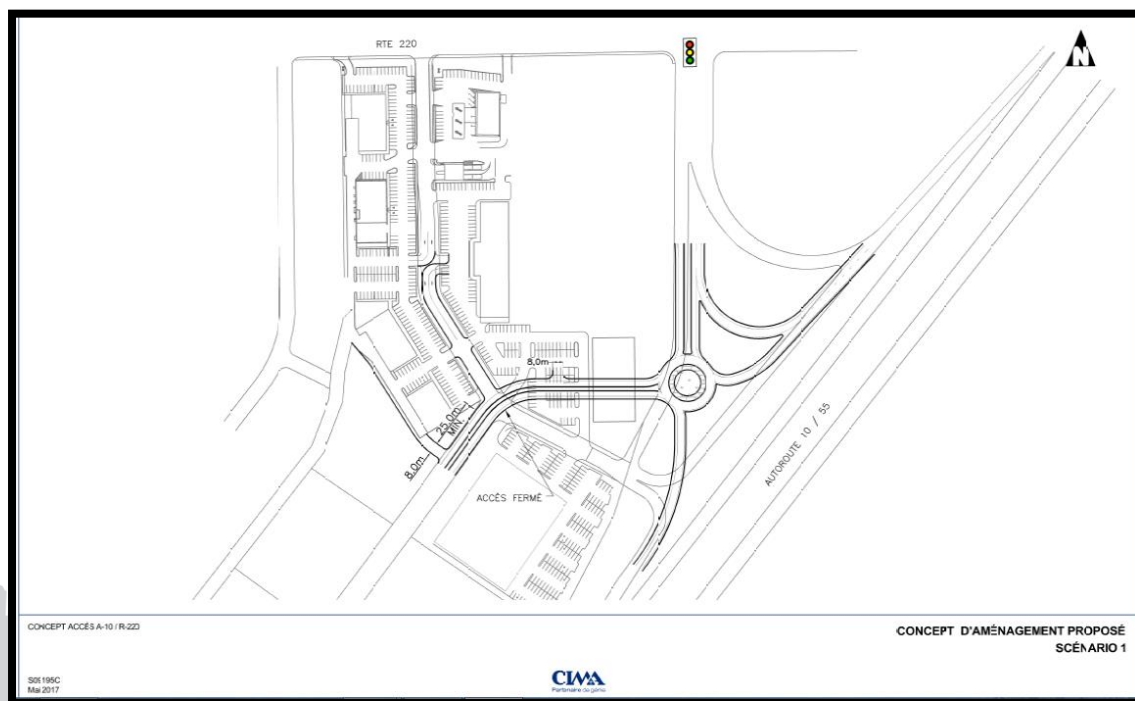




PARC D'AFFAIRES
SHERBROOKE

Enjeux

- Très forte circulation automobile dans le secteur;
- Accès au site;
- Infrastructures d'égout sanitaire toujours désuètes;
- Connexion du Parc d'affaires avec le Quartier St-Élie.





PARC D'AFFAIRES
SHERBROOKE

Prochaines étapes

PARC D'AFFAIRES

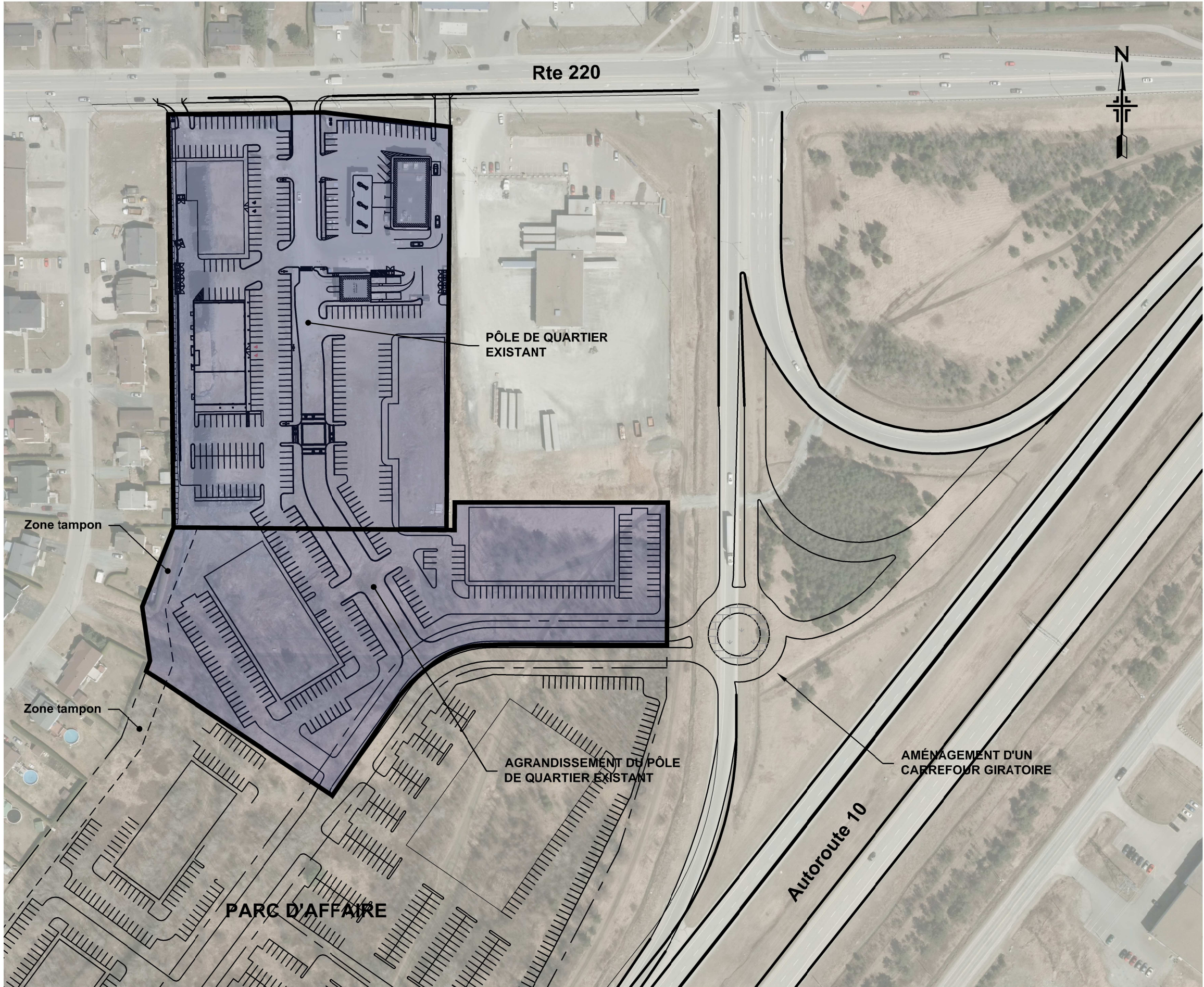
- Modification au schéma d'aménagement
- Autorisation du zonage permettant des « Commerces de plus ou moins 4 646 m²» pour cette zone.
- Obtenir une entente avec le MTQ et la Ville pour partage des coûts du carrefour giratoire.
- Obtenir une entente avec la Ville pour une ouverture de rue.
- Identification par la Ville d'une solution pour augmenter la capacité de traitement des eaux usées à St-Élie.
- Amélioration du boulevard Industriel pour optimiser la fluidité du trafic.

QUARTIER ST-ÉLIE

- Prolongement de la zone jusqu'au Parc d'affaires
- Ajout d'un usage pour «Hôtel 4 étages»
- Début du projet souhaité fin 2018-début 2019.



GROUPE
♦♦
LAROCHE



Note:

—	—
—	—
—	—
—	—
—	—
NO	RÉFÉRENCES
—	—
—	—
—	—
—	—
NO	

CLIENT:

LAROCHE IMMOBILIER

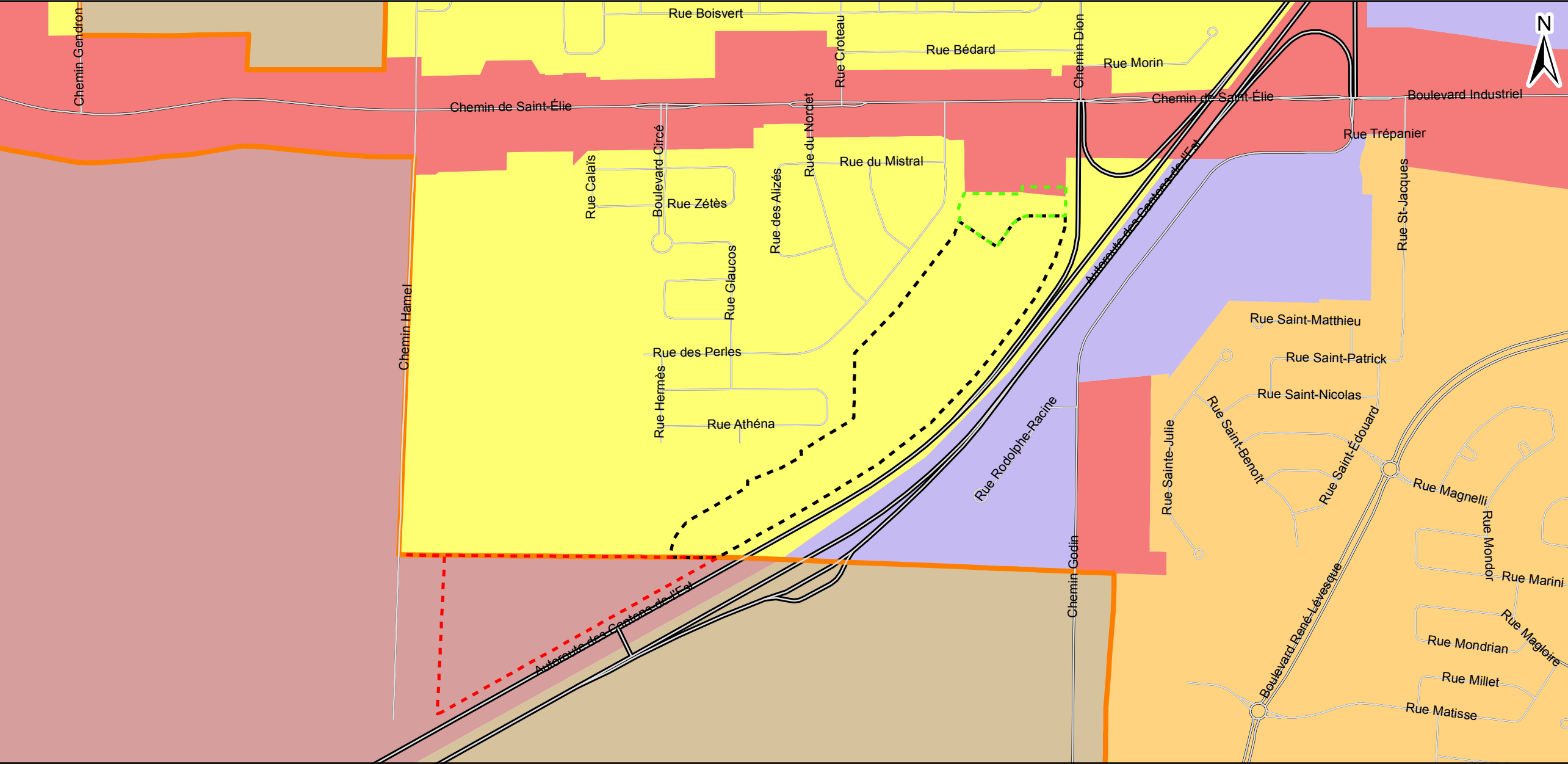
PROJET:

**PROJET D'AMÉNAGEMENT
PÔLE DE QUARTIER et
PARC D'AFFAIRE**

TITRE:

PÔLE DE QUARTIER

DESSINÉ PAR: S. Cerminara Tech.	PROJETÉ PAR:
VÉRIFIÉ PAR:	APPROUVÉ PAR:
ÉCHELLE: Aucune	DATE: 15 Août 2018
FICHIER DAO: QStÉlie – Parc affaire – Pôle Quartier C002.dwg	PLAN No. Figure 1



Règlement n° 1000-13
modifiant le
Schéma d'aménagement
et de développement révisé
(Règlement n° 1000)

Plan des affectations du sol et
des volets de la demande initiale

LOCALISATION

LÉGENDE

	Volet 1 – Création d'une affectation Commerciale et de service régionale ajustée et améliorée		Résidentielle – Faible densité (Ha)
	Volet 2 – Agrandissement du périmètre urbain		Résidentielle – Moyenne densité (Hb)
	Volet 3 – Agrandissement de l'affectation Mixte		Industrielle (I)
	Limite des périmètres urbains		Rurale (R)
			Mixte (M)
			Rurale Forestière (RF)

0 100 200 300 m

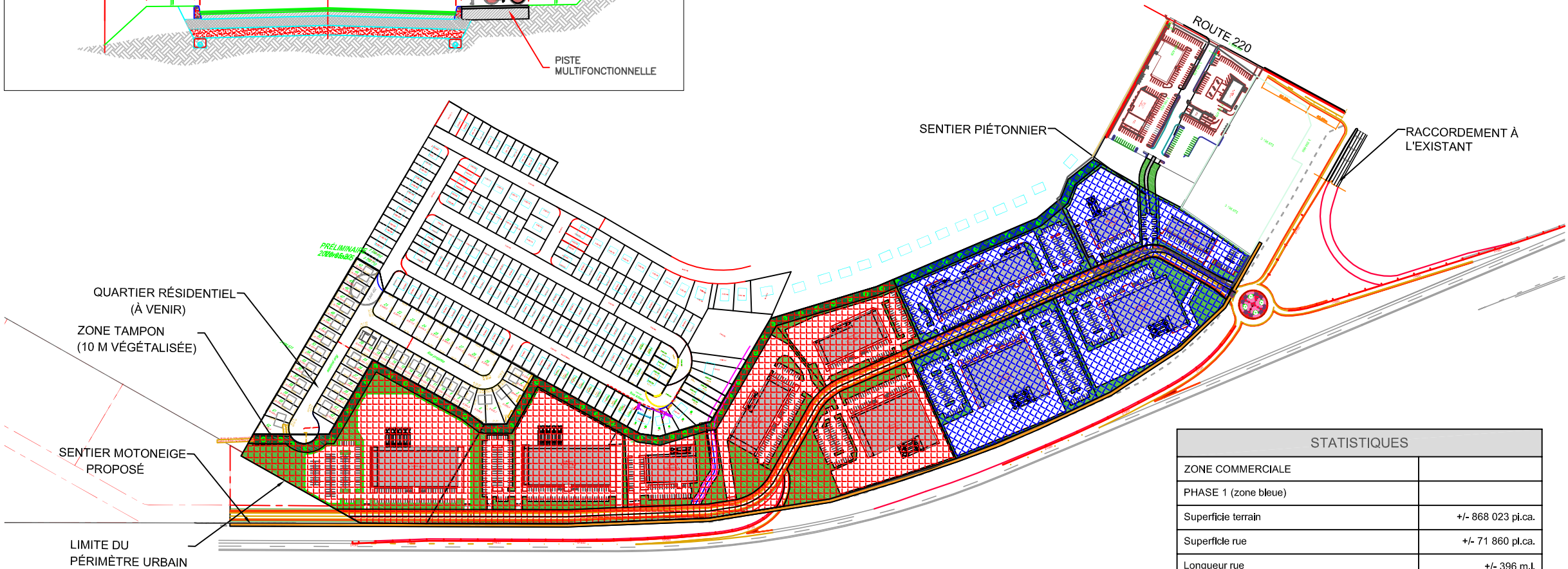
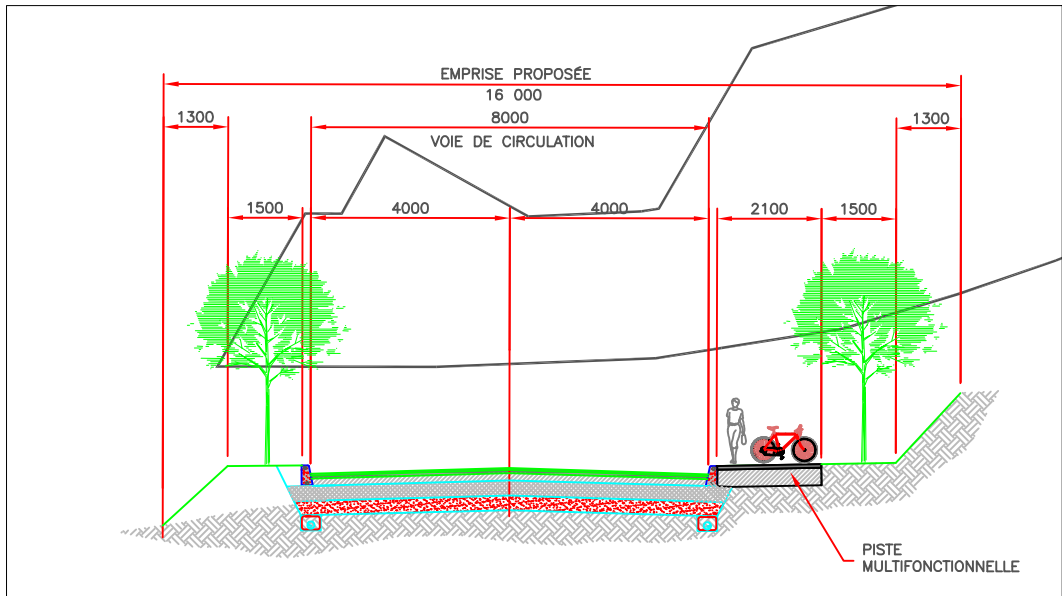
Échelle 1 : 10 000

Système de référence : MTM Zone 7 NAD83
Source des données : Ville de Sherbrooke

Ville de Sherbrooke

Service de la planification
et de la gestion du territoire

Date : juin 2020



- Thématiques
- 1

Véhicules automobiles et de plaisance
Véhicules lourds, récréatifs et
machinerie agricole
- 2

Grossistes, entrepôts et centres de distribution avec
vente et salle de montre
- 3

Industriel léger avec vente ou salle de montre

STATISTIQUES	
ZONE COMMERCIALE	
PHASE 1 (zone bleue)	
Superficie terrain	+/- 868 023 pi.ca.
Superficie rue	+/- 71 860 pi.ca.
Longueur rue	+/- 396 m.l.
Zone tampon	+/- 30 602 pi.ca.
PHASE 2 (zone rouge)	
Superficie terrain	+/- 1 288 989 pi.ca.
Superficie rue	+/- 147 105 pi.ca.
Longueur rue	+/- 779 m.l.
Zone tampon	+/- 106 907 pi.ca.
Superficie terrain totale	+/- 2 157 012 pi.ca.
Superficie rue totale	+/- 218 965 pi.ca.
Longueur rue totale	+/- 1175 m.l.
ZONE RÉSIDENTIELLE	
Superficie terrain	+/- 319 936 pi.ca.
Superficie rue	+/- 76 628 pi.ca.

NOTE

POUR APPROBATION

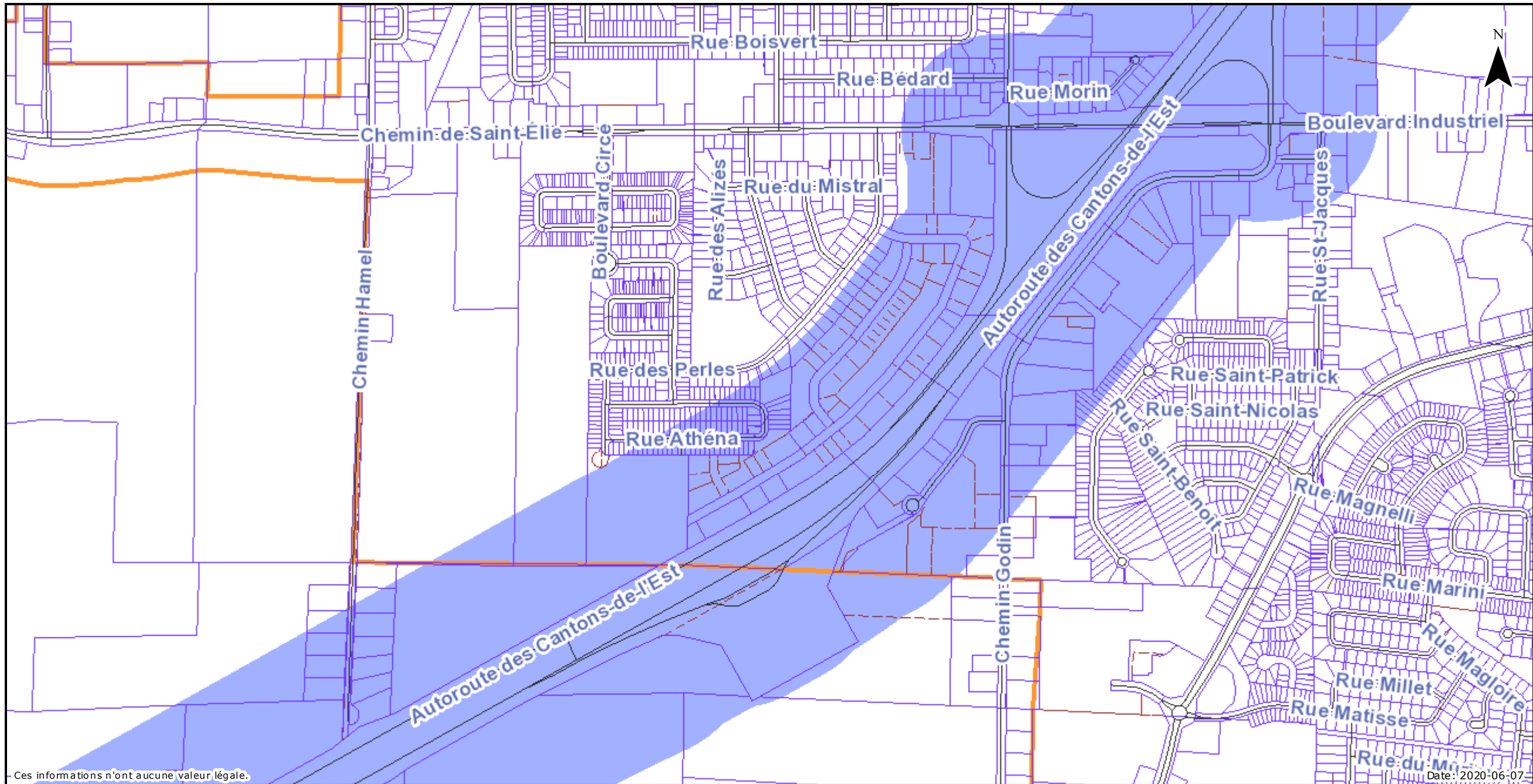
PLAN DE LOCALISATION

1	Modification limite périmètre urbain	2020-06-11
NO	RÉFÉRENCES	DATE

PROJET:
**PARC D'AFFAIRES
SHERBROOKE**

TITRE:
**Plan directeur de zonage
Concept final**

DESSINÉ PAR: M-P Samson, ing.	PROJETÉ PAR: E. Laroche
VÉRIFIÉ PAR:	APPROUVÉ PAR:
ÉCHELLE: N/A	DATE: 17 juin 2020
FICHIER DAO:	PLAN No. Option 12



Secteurs de niveau sonore élevé

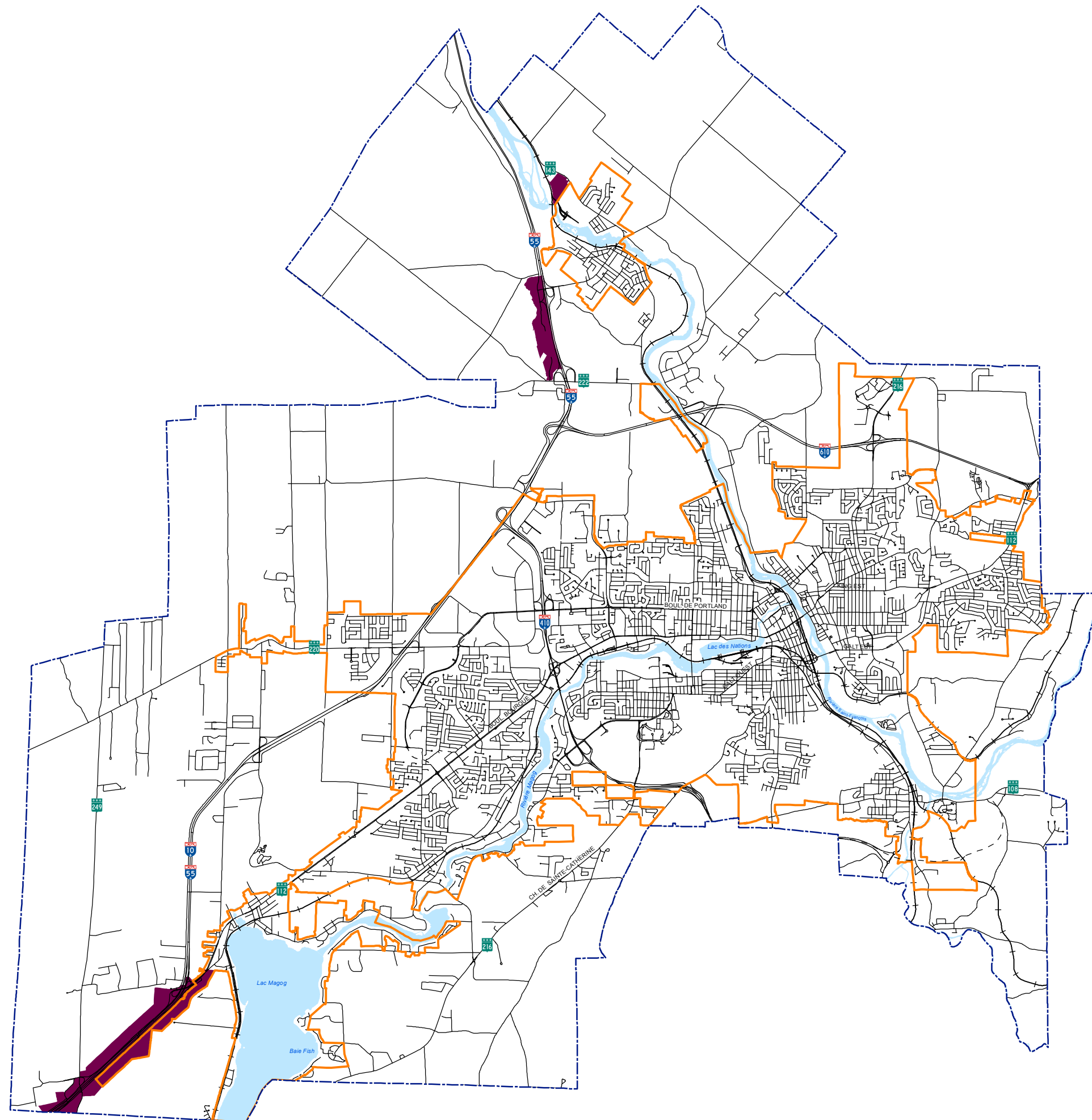
Règlement n° 1000-13
modifiant le
Schéma d'aménagement
et de développement révisé
(Règlement n° 1000)

LÉGENDE

 Industrielle commerciale (IC)

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

**Endroits –
Affectation Industrielle commerciale**



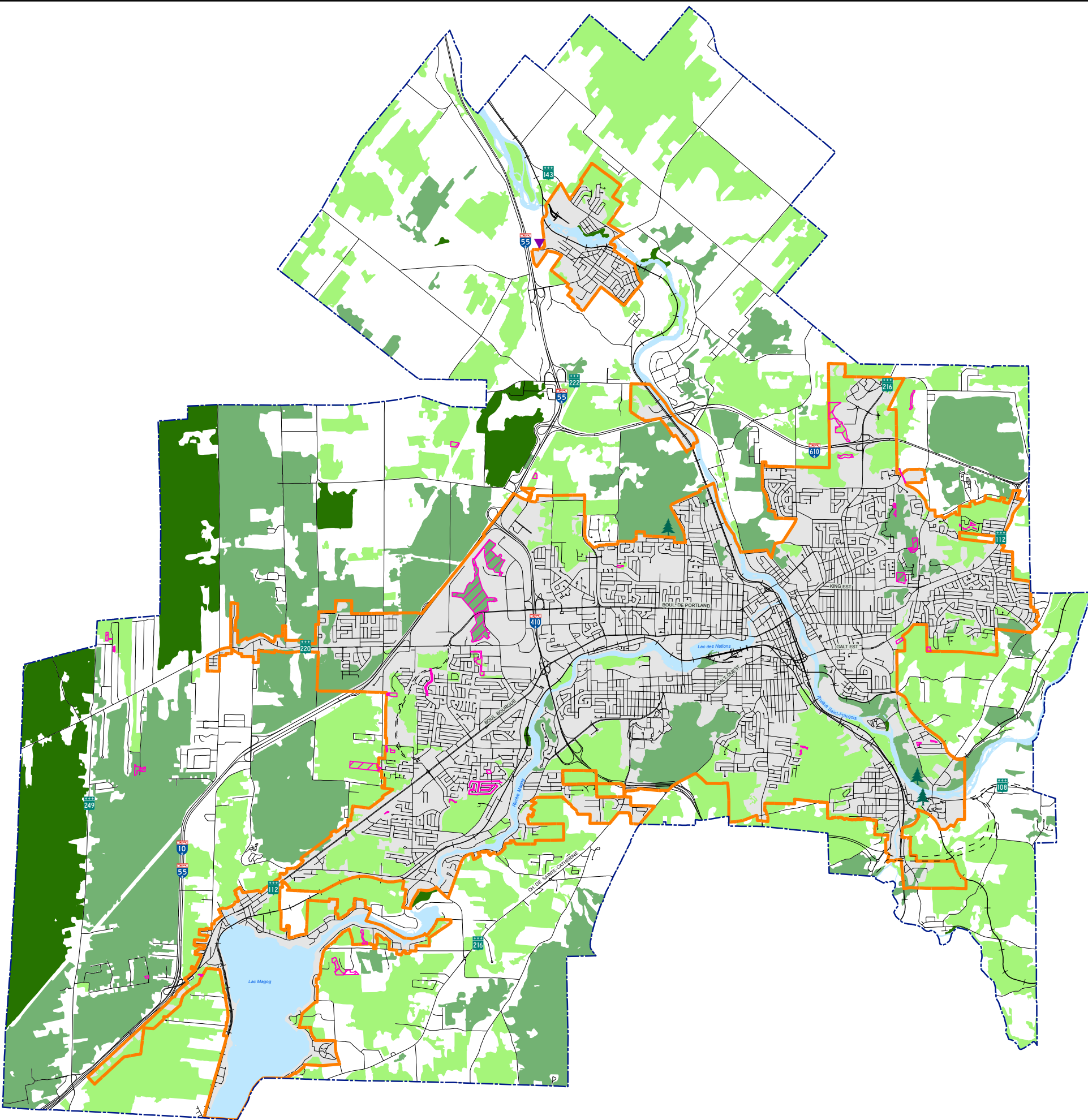


Schéma d'aménagement et de développement révisé

Règlement numéro 1000
Ville de Sherbrooke

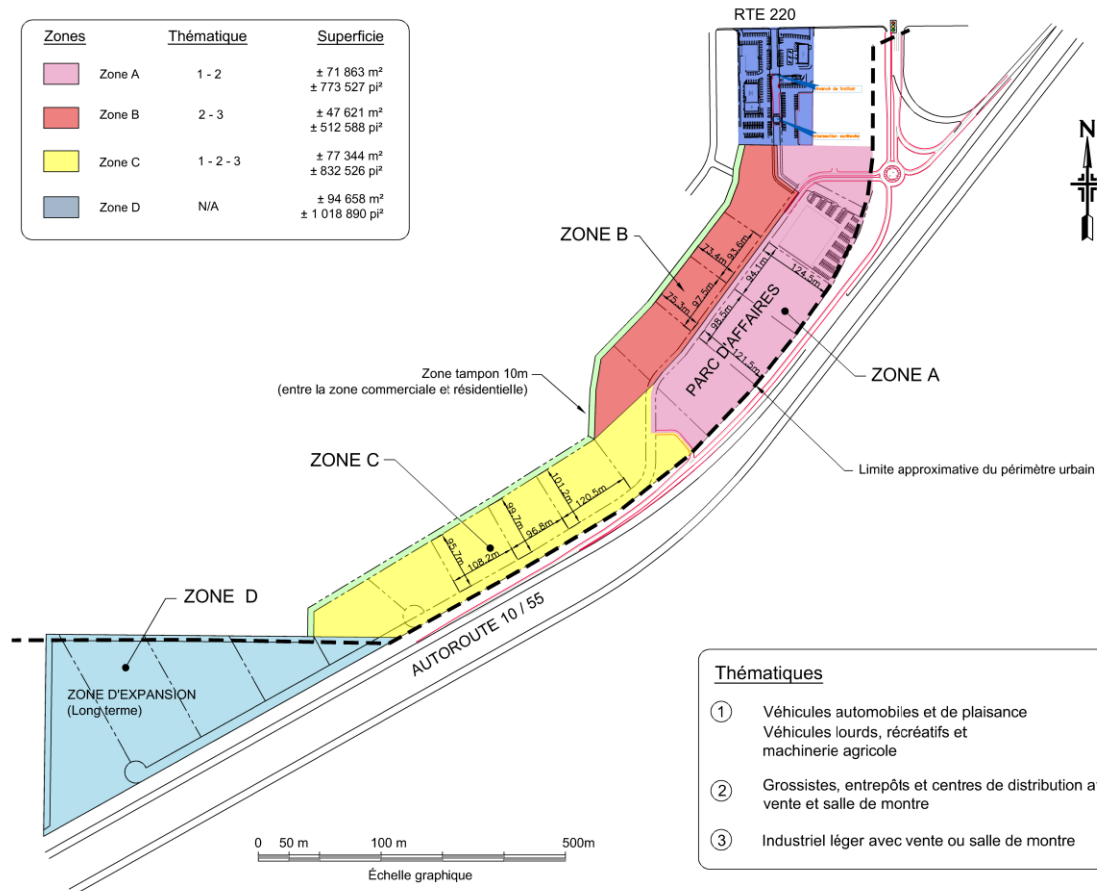
LÉGENDE

-  Écosystème forestier exceptionnel
-  Habitat faunique reconnu
-  Aire d'Intérêt écologique protégée
-  Potentiel écologique très fort
-  Potentiel écologique fort
-  Potentiel écologique moyen
-  Cours d'eau
-  Limite des périmètres urbains
-  Limite municipale
-  Voie de circulation
-  Voie de circulation projetée
-  Voie ferrée

Plan 11
Territoires d'intérêt écologique

Zones	Thématique	Superficie
-------	------------	------------

Zone A	1 - 2	± 71 863 m ² ± 773 527 pi ²
Zone B	2 - 3	± 47 621 m ² ± 512 588 pi ²
Zone C	1 - 2 - 3	± 77 344 m ² ± 832 526 pi ²
Zone D	N/A	± 94 658 m ² ± 1 018 890 pi ²



Thématiques

- ① Véhicules automobiles et de plaisance
Véhicules lourds, récréatifs et
machinerie agricole
- ② Grossistes, entrepôts et centres de distribution avec
vente et salle de montre
- ③ Industriel léger avec vente ou salle de montre

Note:

Validation réglementaire à compléter

POUR DISCUSSION

PLAN DE LOCALISATION
AUCUNE ÉCHELLE

NO	RÉFÉRENCES	NO



PROJET:

**PARC D'AFFAIRES
SHERBROOKE**

TITRE:

**Plan directeur de zonage
Concept préliminaire**

DESSINÉ PAR:
M-P Samson, ing.

PROJETÉ PAR:

VÉRIFIÉ PAR:
E. Larocque

APPROUVÉ PAR:

ÉCHELLE:
Graphique

DATE:
8 juillet 2019

FOCHER DAO:
QSElie-Commercial-Option9.dwg

PLAN No:
Option 9

ANALYSE, SOLUTIONS ET CONCLUSION

ANALYSE ET SOLUTIONS

Mise en contexte

La demande initiale du Groupe Laroche comportait essentiellement trois volets (voir le plan des affectations ainsi que des trois volets) :

1. La création d'un « parc d'affaires » sur la propriété de Laroche Immobilier inc. localisée dans le cadran sud-ouest formé par l'Autoroute 10-55 et la route 220, comprenant plusieurs lots distincts du cadastre du Québec. Voir le plan de localisation de la propriété de Laroche Immobilier inc. (plan Propriété de Laroche Immobilier Inc.). Sur plusieurs des plans déposés au soutien de la demande, ce parc d'affaires se poursuit jusqu'à la limite ouest de la propriété du groupe Laroche et, par conséquent, se situe également sur les lots 5 087 823, 5 087 824 et 5 109 036. Or, ces lots sont localisés à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.
2. En conséquence, la demande du Groupe Laroche consiste également à agrandir le périmètre d'urbanisation à même les lots 5 087 823, 5 087 824 et 5 109 036.
3. Enfin, la demande vise aussi à agrandir la zone commerciale en bordure du chemin de Saint-Élie, appelée Pôle de quartier Saint-Élie, au nord du parc d'affaires, afin d'y implanter les mêmes usages ainsi qu'un hôtel.

La présente analyse portera principalement sur le premier volet de la demande puisque le volet 2 (agrandissement du périmètre d'urbanisation à même les lots 5 087 823, 5 087 824 et 5 109 036) est non recevable actuellement. Quant au volet 3, M. Éric Laroche s'est désisté lors d'une rencontre tenue le 9 avril 2019 puisque le développement commercial artériel en bordure du chemin de Saint-Élie présente moins de potentiel depuis l'ouverture du Quartier Portland localisé dans le cadran nord-est de l'intersection des boulevards Industriel et de Portland.

Le volet 2 de la demande ne peut être traité dans la mesure où le périmètre d'urbanisation actuel possède suffisamment d'espaces à des fins commerciales et industrielles (selon l'article 5.3.5 *Le développement des affectations industrielles* du SADR, les secteurs de réserve de l'affectation Industrielle représentent 215 ha). Ainsi, il n'est pas justifié et difficilement défendable auprès du gouvernement du Québec de l'agrandir.

Le volet 3 de la demande présentait le défi d'intégration d'un hôtel à côté de l'industrie de transport lourd TFI Transport 2 L. P. (lot 3 195 872 du cadastre du Québec) localisée à l'intersection du chemin de Saint-Élie et de l'entrée d'autoroute. Par ailleurs, un projet d'hôtel nécessite un avis de Destination Sherbrooke, et conséquemment une étude de marché.

Analyse du volet 1 (création d'un parc d'affaires)

Aspects sociaux

L'acceptabilité sociale du projet peut être difficile étant donné qu'actuellement ce sont des résidences qui sont prévues sur la propriété du Groupe Laroche et qu'il y aurait plutôt des industries et des commerces. Le promoteur prévoit une bande tampon de 10 m entre le secteur résidentiel au nord et industriel commercial au sud. L'article 7.3.2 *Bande tampon* du Règlement n° 1200 de zonage et de lotissement prévoit l'aménagement d'une telle bande entre certains usages industriels et les limites d'un terrain contiguës à des zones « Habitation », « Récréatif », « Commerce » et « Public communautaire ». La largeur de la bande peut varier en fonction des usages et contraintes propres à chaque terrain. En conséquence, un examen plus poussé des usages prévus sera fait lors de la modification au Règlement de zonage et de lotissement n° 1200 et une bande tampon sera exigée dans les dispositions spécifiques applicables aux nouvelles zones créées.

Une piste cyclable est aménagée sur le chemin de Saint-Élie, entre les chemins Dion et Godin (viaduc au-dessus de l'autoroute 10-55). Elle relie le réseau de la rue Léger à l'est et rejoint le chemin Hamel à l'ouest. Ainsi, dans le réaménagement routier de ce secteur, ce lien cyclable devra être amélioré, afin de favoriser la mobilité active du secteur et des résidents du secteur Saint-Élie. Le circuit d'autobus numéro 50, de la Société de transport de Sherbrooke, passe sur le chemin de Saint-Élie entre le chemin Dion et le boulevard de Portland. Son point d'arrêt est le Carrefour de l'Estrie. Ce circuit ainsi que l'accès aux arrêts d'autobus devront être améliorés afin

de favoriser la mobilité durable dans le cadre d'un projet global d'amélioration du réseau routier dans ce secteur.

Aspects environnementaux

Un bassin de rétention des eaux de ruissellement est prévu au point bas du projet, soit à l'extrémité ouest du site à l'extérieur du périmètre d'urbanisation actuel. En vertu de l'article 4.4.1 *Infrastructures, équipements et usages publics* du Règlement n° 1200 de zonage et de lotissement, il est possible de construire un bassin à cet endroit. Ce dernier devra respecter tant la réglementation de la Ville de Sherbrooke en matière d'écoulement de l'eau et de l'aménagement de ce bassin que les normes environnementales du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC).

Sur la propriété du demandeur, il y a la présence du cours d'eau Dorman, faisant partie du sous-bassin versant du ruisseau Kee. Il traverse l'autoroute 10 et la propriété du demandeur du sud au nord. Il est mentionné, dans les documents soumis au dépôt de la demande, que le cours d'eau sera protégé; le projet de lotissement devra prévoir préserver ce cours d'eau et garder une rive de 10 ou 15 m de chaque côté.

Une étude de caractérisation du milieu naturel et de délimitation des milieux humides a été produite en avril 2011. Cette dernière précise que « le secteur ouest (correspondant au lot 5 087 823) de la zone d'étude est le plus intègre au niveau écologique ». Comme le MELCC exige des études de moins de cinq ans, le demandeur devra en produire une nouvelle. En lien avec la nouvelle législation sur les milieux humides et hydriques, les impacts sur l'environnement devront être analysés lors d'une étape subséquente de développement du projet, entre autres avec le Bureau de développement et de design de la Ville.

Considérant que les exigences de rejets de la station d'épuration de Saint-Élie ne sont pas respectées, que sa capacité résiduelle est nulle et qu'il y a des besoins en espaces résidentiels selon le SADR dans ce secteur, le conseil municipal, par sa résolution C.M. 2019-4902-00, a autorisé le Service des infrastructures urbaines à déposer un plan correcteur auprès du MELCC stipulant principalement la mise aux normes de la station d'épuration de Saint-Élie et a mandaté ce service à poursuivre les démarches auprès du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation afin de déterminer les programmes d'aide financière adéquats. Les unités nécessaires au développement de ce nouveau secteur commercial/industriel ont été prises en compte dans ce plan correcteur.

L'ensemble du territoire urbanisé de Sherbrooke est desservi par le réseau d'aqueduc municipal. La prise d'eau est située au lac Memphrémagog et l'eau est traitée à l'usine JM Jeanson. Il ne semble donc pas y avoir de problématique particulière à ce niveau.

Aspects économiques

Le Règlement n° 941 de la Ville de Sherbrooke relatif à l'implantation de bâtiments à vocation résidentielle à proximité des autoroutes, entré en vigueur le 21 août 2013, a amené de nouvelles dispositions relatives au bruit routier. Ainsi, un projet résidentiel doit respecter la norme de 55 décibels Leq 24h à une distance moindre de 300 m d'une autoroute. Ainsi, le Groupe Laroche a envisagé la construction d'un mur végétalisé afin de pouvoir développer du résidentiel. Neuf scénarios ont été envisagés, totalisant des coûts de 3 M\$ à 5 M\$ pour la construction. Pour le Groupe Laroche, ces coûts rendent le projet résidentiel non rentable. Par la suite, il a réalisé une étude de faisabilité afin de créer plutôt un secteur commercial autoroutier visant à offrir de grands terrains.

Il est à noter que la Groupe Laroche souhaite acquérir les cinq propriétés enclavées totalisant ± 12 000 m². Cette acquisition permettra de développer ce secteur à son plein potentiel.

Commerce Sherbrooke a produit un avis (n° : 2018-11). Par celui-ci, Commerce Sherbrooke recommande de donner suite à la demande du requérant d'amender le Schéma d'aménagement et le règlement de zonage afin de permettre la création d'un Parc d'affaires commercial-industriel, à la condition que la planification du site réponde aux prérogatives suivantes :

- Le caractère d'entrée de ville fasse partie des préoccupations dans le design et l'aménagement du site;
- Les nuisances associées aux activités du Parc d'affaires seront limitées dans les zones résidentielles voisines;
- Les usages seront limités aux thématiques suivantes : Véhicules automobiles et de plaisance, Véhicules lourds, récréatifs et machinerie agricole; Grossiste, entrepôts et centre de distribution avec vente et salle de montre; Industries légères avec vente au détail ou salle de montre;

- Les usages seront permis selon le plan présenté par le Groupe Laroche en annexe;
- Un cadre réglementaire assurera la cohésion architecturale et la vocation du Parc d'affaires.

Les prérogatives ciblées par Commerce Sherbrooke seront traitées dans le cadre de l'amendement au Règlement n° 1200 de zonage et de lotissement.

La mise aux normes de la station d'épuration de Saint-Élie, qui tiendra compte du projet de développement commercial-industriel nécessitant moins d'unités qu'un projet résidentiel, ainsi que les dispositions applicables aux secteurs de niveau sonore élevé (article 7.8.13 du SADR) font en sorte de remettre en question un développement résidentiel à cet endroit. Il apparaît logique, dans la structure commerciale actuelle de la ville, de créer un pôle commercial-industriel léger ayant un rayon d'influence régional à suprarégional offrant une vitrine autoroutière. Hormis les propriétés du parc industriel régional, celles non desservies à l'ouest du boulevard Bourque et celles déstructurées à l'est de ce boulevard, dans le secteur Deauville, la propriété du Groupe Laroche est la seule vacante longeant une autoroute dans le périmètre d'urbanisation et propice à ce type de développement.

Fait notoire, le chemin de Saint-Élie, entre les chemins Godin et Dion, possède un faible niveau de service pour les véhicules occasionnant des bouchons aux heures de pointe, débordant sur le boulevard Industriel. Cette problématique est possiblement due au fait qu'une voie de circulation sur quatre est retranchée en direction ouest pour l'aménagement d'une piste cyclable. Or, le ministère des Transports prévoit, dans ses investissements routiers 2019-2021, la construction d'une passerelle contiguë au pont sur la route 220, au-dessus de l'autoroute 10 en 2020-2021.

Cette passerelle et, en conséquence, le recouvrement de la quatrième voie devraient augmenter le niveau de service de la route 220 à cette hauteur. Par ailleurs, il est prévu aménager un carrefour giratoire à l'entrée de l'autoroute au sud du chemin Dion. L'aménagement d'un giratoire à cet endroit permettra de distribuer la circulation entrant et sortant du secteur; les mouvements vers l'autoroute en direction est devront cependant continuer de transiger sur le chemin de Saint-Élie, entre les chemins Godin et Dion.

Il est à noter que la Ville devra négocier un protocole d'entente pour les infrastructures nécessaires au développement du secteur, notamment pour l'ouverture de la nouvelle rue longeant l'autoroute, avec le Groupe Laroche, et ce, en vertu du Règlement n° 1204 concernant certaines ententes et contributions rattachées à des travaux ou à des services municipaux.

Une entente tripartite devra également être conclue avec le ministère des Transports (MTQ) pour les travaux nécessaires aux accès autoroutiers et l'option du carrefour giratoire.

Acceptation de la modification par le Gouvernement du Québec

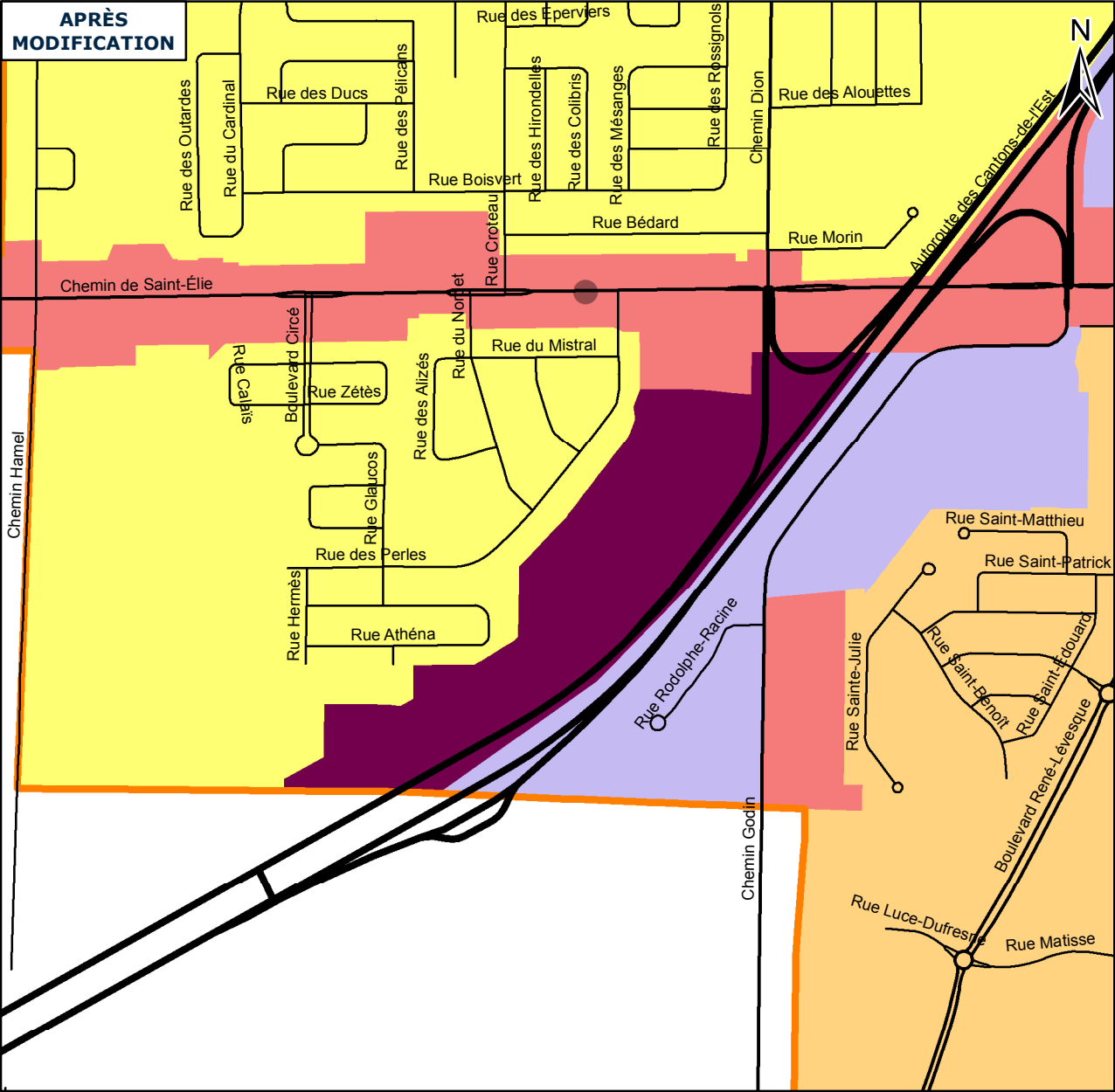
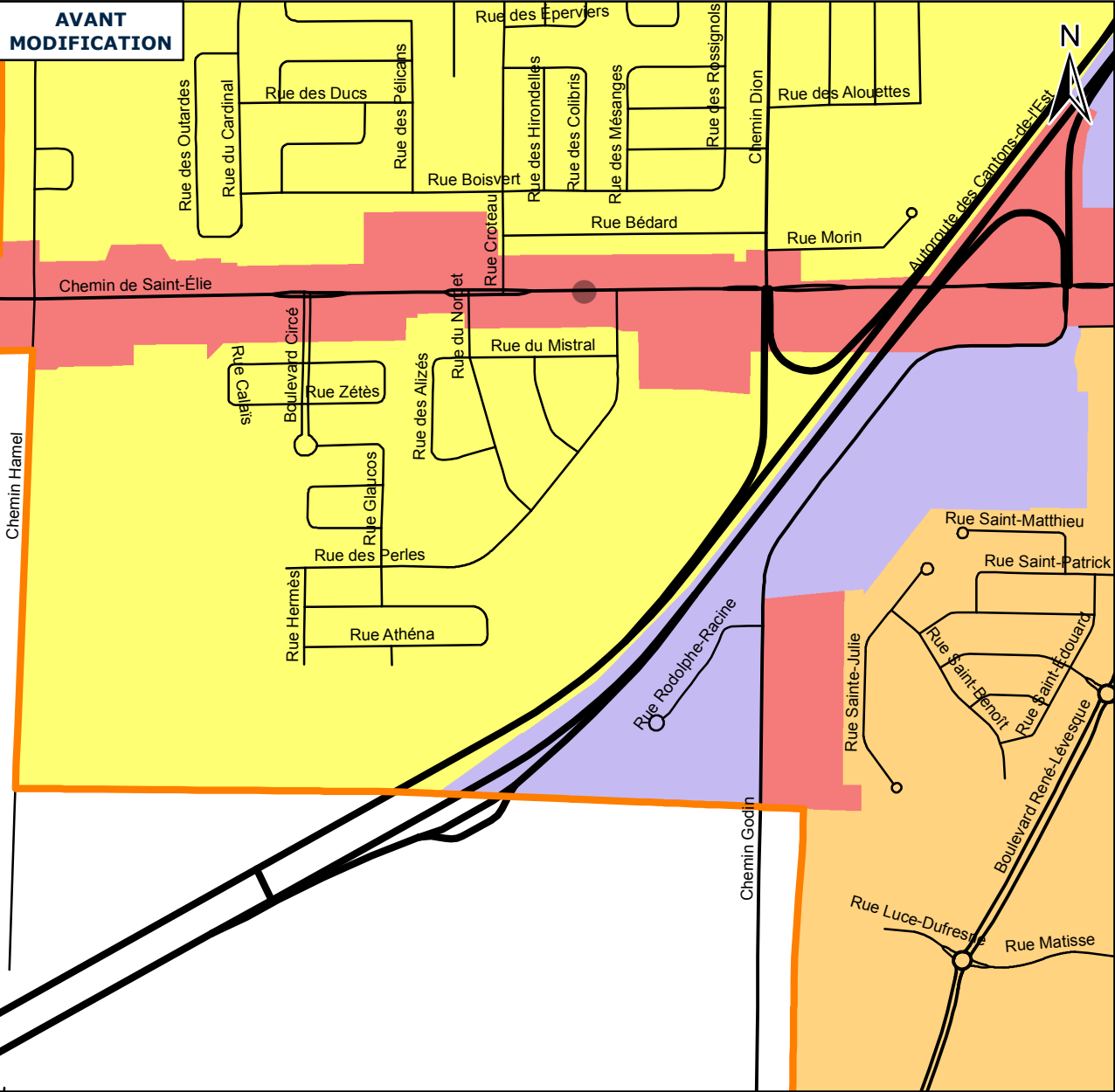
Étant donné qu'il s'agit d'une modification au SADR, celle-ci devra être soumise aux divers ministères et mandataires du Gouvernement du Québec pour avis sur la conformité aux orientations gouvernementales.

CONCLUSION

En considérant l'analyse ci-haut, il semble pertinent de permettre des implantations commerciales et industrielles légères dans le secteur visé, localisé dans le périmètre d'urbanisation de la ville de Sherbrooke. En conséquence, il y aurait lieu de créer une affectation Industrielle commerciale à même une partie de l'affectation Résidentielle – Faible densité sur une superficie d'environ 28,7 hectares.

Considérant que la propriété visée par le changement d'affectation est également située dans une zone d'expansion urbaine (superficie de 8 ha) et dans une zone d'expansion urbaine à long terme (superficie de 12,2 ha), il y aurait lieu de modifier l'article 5.3.2 *Les zones prioritaires de développement, les zones d'expansion urbaine et les zones d'expansion urbaine à long terme* ainsi que le plan 5 *Périmètres d'urbanisation et zones de développement résidentiel* afin de retirer les superficies visées dans chacune des zones concernées.

Il est important de noter que le Règlement n° 1200 de zonage et lotissement devra également être modifié afin que le projet puisse se réaliser et que les commerces lourds et para-industriels ainsi que les industries légères puissent s'implanter. Un dossier sera présenté pour cette modification réglementaire.



Règlement n° 1000-13
modifiant le
Schéma d'aménagement
et de développement révisé
(Règlement n° 1000)

Plan 4
Affectations du sol (Avant/Après)

LOCALISATION

LÉGENDE

	Résidentielle – Faible densité (Ha)
	Résidentielle – Moyenne densité (Hb)
	Mixte (M)
	Industrielle (I)
	Industrielle commerciale (IC)

	Autre secteur visé par la classification des pôles commerciaux
	Limite des périmètres urbains
	Voie de circulation

0 130 260 390 m

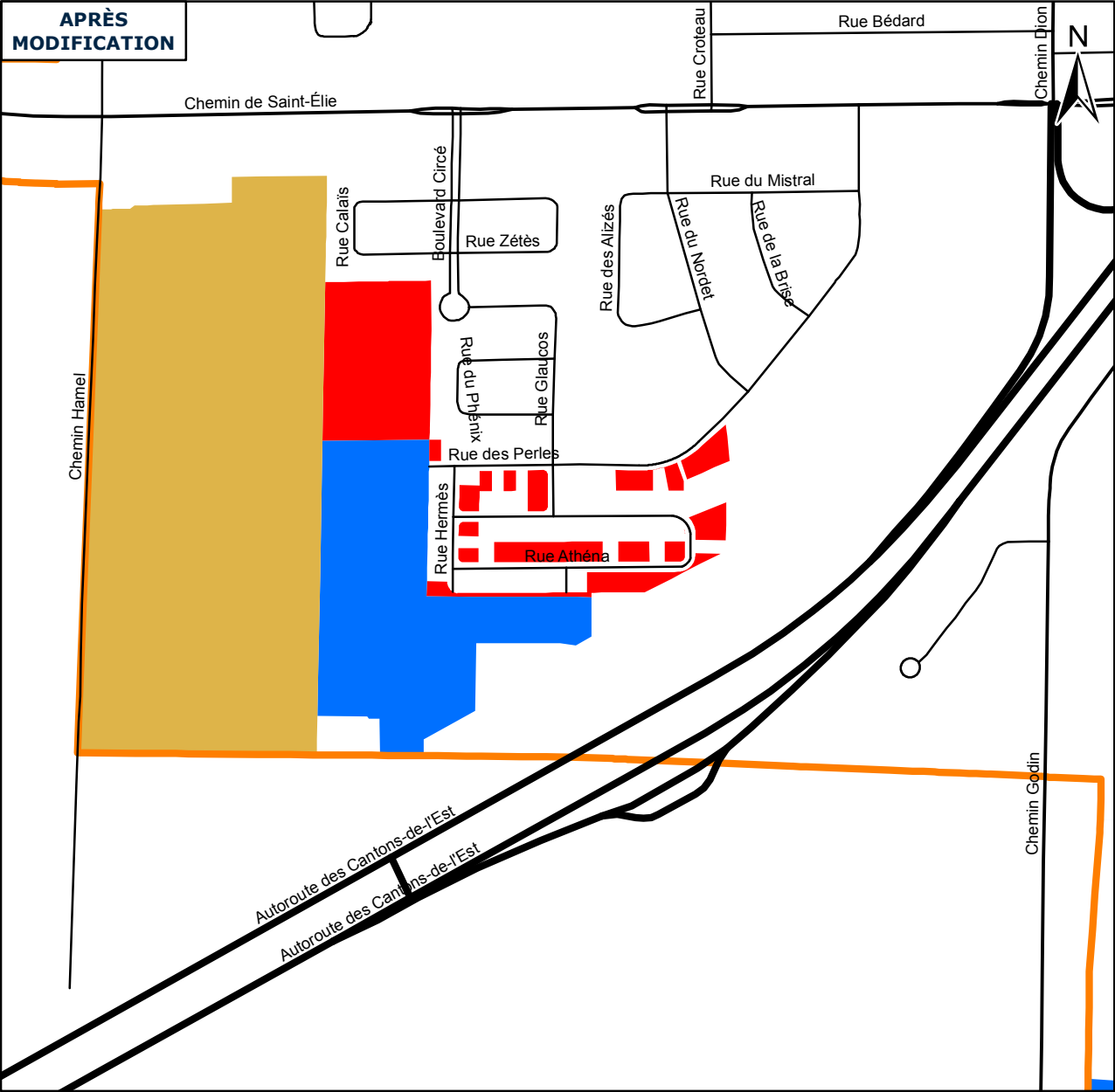
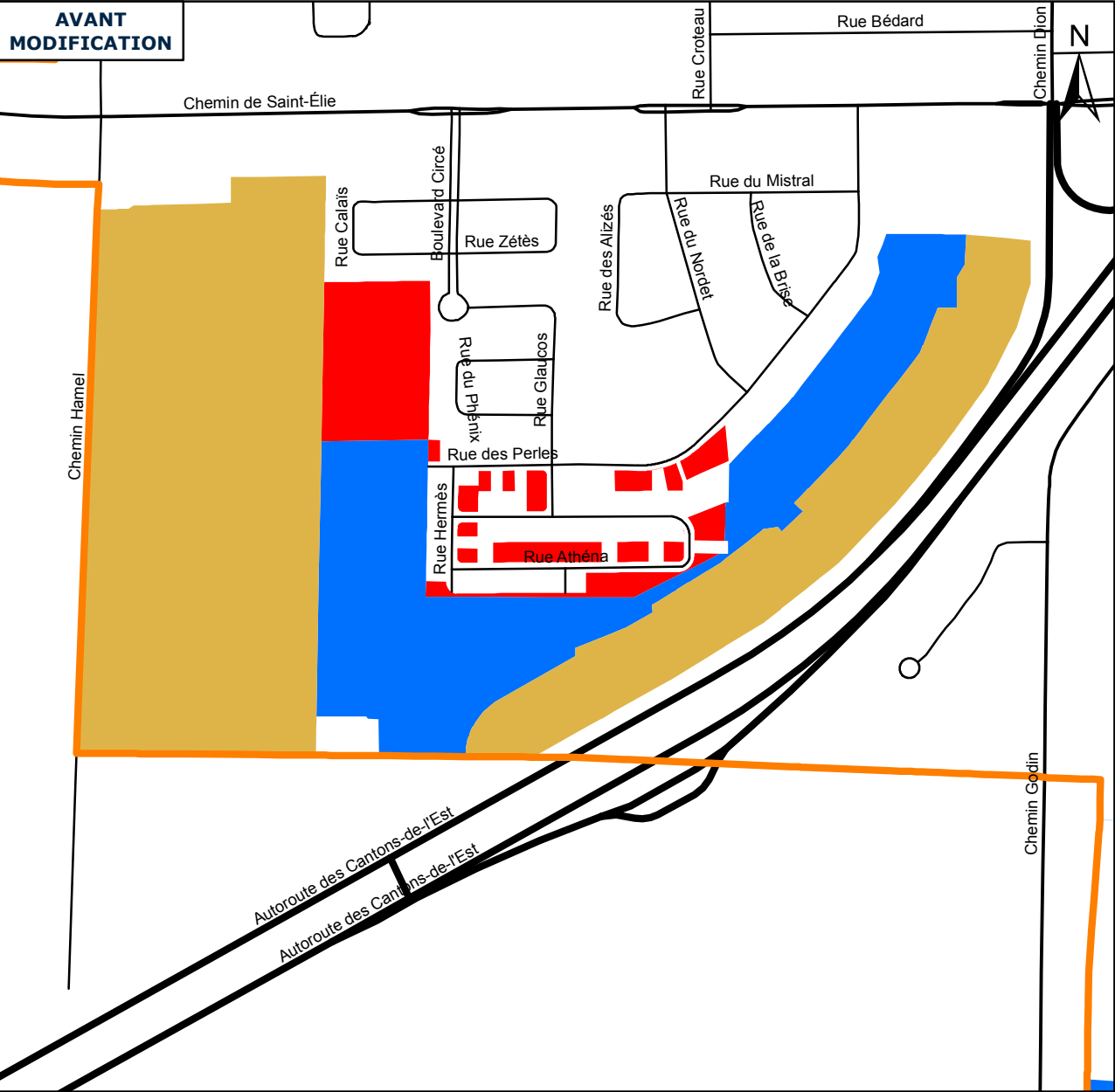
Échelle 1 : 12 980

Système de référence : MTM Zone 7 NAD83
Source des données : Ville de Sherbrooke

Ville de Sherbrooke

Service de la planification
et de la gestion du territoire

Date : juin 2020



Règlement n° 1000-13
modifiant le
Schéma d'aménagement
et de développement révisé
(Règlement n° 1000)

Plan 5
Périmètres d'urbanisation et
zones de développement résidentiel (Avant/Après)

LOCALISATION

LÉGENDE

Périmètres d'urbanisation et zones de développement résidentiel

- Zone prioritaire de développement
- Zone d'expansion urbaine
- Zone d'expansion urbaine à long terme

— Limite des périmètres urbains

— Cours d'eau

— Voie de circulation

— Voie ferrée

0 100 200 300 m

Échelle 1 : 10 000

Système de référence : MTM Zone 7 NAD83
Source des données : Ville de Sherbrooke

Ville de Sherbrooke

Service de la planification
et de la gestion du territoire

Date : juin 2020