



RAPPORT D'ACTIVITÉS

Démarche de concertation avec le voisinage et la communauté du projet de parc d'affaires de Sherbrooke

Présenté au
Groupe Laroche

Publié le 10 septembre 2021

LE RÔLE DE TRANSFERT ENVIRONNEMENT ET SOCIÉTÉ

Transfert Environnement et Société (ci-après Transfert) est une firme spécialisée en participation publique dont la mission est de créer des espaces de dialogue entre les promoteurs d'idées et de projets et les collectivités.

Dans le cadre de la démarche de concertation, Transfert a été mandatée par le Groupe Laroche pour l'appuyer dans sa planification, ainsi que la préparation, l'animation et la documentation des échanges, à titre de tiers et de gardien du processus. Finalement, Transfert a assuré la rédaction du présent rapport, qui fait une synthèse des préoccupations citoyennes recueillies lors des démarches participatives publiques et ciblées, témoigne de l'évolution du projet et propose des pistes de solutions visant la concertation pour sa mise à jour par le Groupe Laroche en vue de la poursuite du processus de modification réglementaire. Les principes ayant guidé son élaboration sont la transparence, la rigueur et la recherche de solutions concertées et durables.



TABLE DES MATIÈRES

1.	MISE EN CONTEXTE	1
1.1	<i>Le projet de parc d'affaires de Sherbrooke</i>	<i>1</i>
1.2	<i>Les exercices de participation citoyenne.....</i>	<i>3</i>
2.	BILAN DES DÉMARCHES PARTICIPATIVES	5
2.1	<i>Synthèse des préoccupations citoyennes exprimées lors des différents exercices de consultation publique.....</i>	<i>5</i>
2.2	<i>Contributions des personnes-ressources et experts externes</i>	<i>8</i>
3.	CONSTATS ET PISTES DE SOLUTION	11
4.	CONCLUSION	14
	 <i>Annexe 1 SOMMAIRE DES PISTES DE SOLUTION</i>	 <i>15</i>
	<i>Annexe 2 LISTE DE DOCUMENTATION.....</i>	<i>17</i>



1. MISE EN CONTEXTE

1.1 LE PROJET DE PARC D'AFFAIRES DE SHERBROOKE

Le Groupe Laroche souhaite développer un parc d'affaires d'une superficie de 19 hectares à l'ouest de l'autoroute 10-55 et au sud du chemin Saint-Élie. Le projet, en développement depuis 10 ans en collaboration avec la Ville de Sherbrooke et le ministère des Transports du Québec (MTQ), propose d'accueillir des commerces et des industries légères aménagés en fonction d'un concept de vitrine autoroutière. Le projet prévoit de nouveaux revenus en taxes municipales annuelles de l'ordre de 1,9 M\$ ainsi que la création de 800 à 1000 nouveaux emplois. Une bande tampon végétalisée de 10 m serait préservée en bordure du quartier résidentiel existant et aux abords du ruisseau Dorman qui serait aussi protégé.

Les modifications réglementaires qui permettraient le projet sont à l'étude par le conseil municipal de Sherbrooke. Il s'agit essentiellement de modifier le schéma d'aménagement et le plan d'urbanisme pour y intégrer l'affectation industrielle commerciale en remplacement du zonage résidentiel (faible densité) actuellement en vigueur sur le site visé. Le projet a reçu un avis favorable du Comité consultatif d'urbanisme (CCU) et de Commerce Sherbrooke. Le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation a aussi jugé le projet conforme aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire.

LES USAGES

Les usages demandés ont été établis en collaboration avec Commerce Sherbrooke et les services d'urbanisme de la Ville de Sherbrooke pour identifier les usages compatibles avec la proximité du quartier résidentiel. Ceux-ci visent le commerce de véhicules automobiles, de plaisance et récréatifs, de véhicules lourds et de machinerie agricole, les grossistes, entrepôts et centres de distribution, ainsi que certains usages industriels légers avec vente ou salle de montre. Ces usages ont été sélectionnés avec l'objectif de répondre aux besoins de développement économique régional, où le manque d'espaces bien structurés pour ces types d'usages est reconnu, et d'assurer la compatibilité des nouvelles activités avec la localisation du projet, entre un quartier résidentiel et une autoroute.

LES ACCÈS ROUTIERS

Tout au long du développement de son projet, le Groupe Laroche a collaboré avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) et la Ville de Sherbrooke pour redessiner les voies d'accès à l'autoroute et planifier les déplacements liés au futur parc d'affaires en limitant les impacts sur la circulation pour le quartier résidentiel. Les solutions ainsi identifiées impliquent des reconfigurations importantes dont la construction d'un carrefour giratoire, l'ajout d'une voie sur le pont d'étagement et d'une voie cyclable en site propre au-dessus de l'autoroute. Les modifications proposées visent la diminution de la pression automobile sur la route 220, une meilleure fluidité des déplacements et une sécurité

améliorée. Ces travaux sont prévus en amont de la construction du parc d'affaires. Aucun lien véhiculaire ne serait possible entre le parc d'affaires et le quartier résidentiel.

L'ENVIRONNEMENT

Une étude de caractérisation des milieux humides a été préparée par Envirosol en août 2020, elle conclut à une valeur écologique des milieux naturels évaluée de très faible à moyenne selon le peuplement et le milieu étudié. Aucune espèce ayant un statut rare n'a été identifiée sur le site à l'étude. Il n'y a pas non plus de territoire d'intérêt écologique protégé sur les lots du projet. Le site ne comporte qu'un seul milieu à valeur écologique importante : le ruisseau Dorman qui serait protégé et des bassins de rétention seraient aménagés afin de bien gérer les eaux pluviales et de contrôler adéquatement l'érosion et la sédimentation. Le Bureau de l'environnement de Sherbrooke a aussi analysé l'étude d'Envirosol et produit un avis favorable qui indique les prochaines étapes et recommande de bonnes pratiques. Enfin, la démarche d'atténuation prévue par la Loi sur la qualité de l'environnement lors de l'analyse des demandes d'autorisation des projets qui ont un impact sur des milieux naturels est présentement en cours avec le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Cette démarche qui peut se résumer par la stratégie « éviter-minimiser-compenser » se conclura par des recommandations spécifiques quant à l'implantation du projet et/ou des compensations financières à assumer par le développeur.

Le projet propose également une orientation en faveur du verdissement avec la préservation de 10 % à 15 % des espaces verts et la plantation de plus de 700 nouveaux arbres dans l'aménagement du site, des bordures de rues et des îlots de stationnements. Des bandes tampons de 10 m le long du quartier résidentiel et aux abords du ruisseau Dorman seraient préservées. Les sections plus clairsemées de la bande tampon seraient reboisées. Des aménagements favorisant la percolation des eaux de pluie et la lutte aux îlots de chaleur sont aussi proposés.

L'AMÉNAGEMENT

L'aménagement du parc d'affaires prévoit la construction de bâtiments de grand gabarit organisés selon un concept de vitrine autoroutière. Le plan d'ensemble prévoirait la conformité avec toutes les normes municipales en vigueur quant à l'implantation des bâtiments, la lutte aux îlots de chaleur et l'intégration d'infrastructures de transport actif. L'encadrement de l'éclairage est prévu pour la réduction de la pollution lumineuse et conformément aux normes de la Réserve de ciel étoilé du Mont-Mégantic¹. La mise aux normes de la station municipale d'épuration des eaux usées de Saint-Élie est aussi préalable au développement du site. La station d'épuration actuelle n'ayant pas de capacité supplémentaire, aucun projet de développement ne sera autorisé par le ministère de

¹ Réglementations sur le contrôle de l'éclairage extérieur dans la Réserve internationale de ciel étoilé du Mont-Mégantic : <https://www.cieetoilemontmegantic.org/reglementations>

l'Environnement avant que les travaux de mise aux normes n'aient été effectués². Enfin, le projet prévoit la pérennité du sentier de motoneige/VTT par son déplacement en bordure de l'autoroute.



Figure 1. Vision d'aménagement du projet de parc d'affaires de Sherbrooke proposé par le Groupe Laroche, décembre 2020

1.2 LES EXERCICES DE PARTICIPATION CITOYENNE

Le projet a fait l'objet de plusieurs exercices participatifs publics et privés : d'abord le Groupe Laroche a tenu une première soirée virtuelle d'information et de consultation publique le 14 janvier 2021 à laquelle une cinquantaine de personnes du voisinage ont participé. Le projet y a été présenté et des experts en urbanisme, en circulation et environnement étaient présents pour répondre aux questions citoyennes, en plus des personnes-ressources du Groupe Laroche. Par la suite, la Ville de Sherbrooke a tenu une consultation écrite sur des modifications règlementaires au schéma d'aménagement (règlement n° 1000). Entre le 3 et le 18 février 2021, la Ville a ainsi reçu les commentaires écrits de 16 personnes, totalisant 12 adresses, résidant toutes dans les rues du quartier résidentiel. De celles-ci, 14 personnes ont mentionné s'opposer au projet de règlement.

² [La Ville de Sherbrooke a décidé d'aller de l'avant avec la mise aux normes de la station d'épuration de Saint-Élie en 2019](#), mais la date de mise en service projetée n'est pas connue. Au moment d'écrire ce rapport, la Ville était en processus d'appel d'offre pour des services d'ingénierie visant les études préparatoires, plans et devis.

Aux inquiétudes du voisinage face au projet se sont ajoutées les frustrations résultant du processus de consultation écrite de la Ville qui s'est avéré être très technique pour ces derniers. Les citoyens et citoyennes réclamaient, tout autant que le Groupe Laroche, la mise en place d'un mécanisme de concertation plus adapté aux enjeux complexes et apte à faire évoluer le projet en réponse aux préoccupations soulevées par le voisinage. Devant le refus de la Ville d'organiser ou même de participer à un tel exercice, le Groupe Laroche a décidé d'entreprendre une démarche à son compte, faisant appel à un consultant spécialisé en participation citoyenne pour animer une démarche d'intelligence collective visant la recherche de solutions où à la fois le promoteur, le voisinage et le développement économique régional en ressortiront gagnants.

Le projet de parc d'affaires de Sherbrooke a ainsi fait l'objet d'une démarche de concertation avec le voisinage qui s'est déroulée du 25 mai au 22 juin 2021.

Cette démarche fut mise en place afin de répondre aux objectifs suivants :

- Poursuivre le dialogue communautaire : **faire une mise à jour du projet**, prendre acte des préoccupations et des demandes exprimées lors de la consultation écrite de la Ville et donner suite aux échanges directs entre le voisinage et l'initiateur. **Témoigner de la recherche de solutions** aux enjeux soulevés, **entendre le voisinage** et identifier les questions pour lesquelles le travail doit se poursuivre.
- Proposer une **démarche d'intelligence collective animée par un tiers neutre** afin d'élaborer les différents scénarios possibles pour l'insertion dans le milieu existant et travailler à la recherche de consensus.
- Permettre un **dialogue productif, transparent et qui vise le développement de pistes de solutions « gagnant-gagnant-gagnant »** (voisinage – initiateur – vitalité économique régionale) et en communiquer les conclusions aux autorités municipales et à la communauté.

La seconde démarche de consultation s'est déroulée en mode virtuel sur trois rencontres :

- **1^{re} rencontre citoyenne – 25 mai 2021** pour présenter le projet, la démarche et entendre les attentes citoyennes envers celle-ci ;
- **2^e rencontre citoyenne – 8 juin 2021** pour échanger avec les personnes-ressources sur les enjeux de cohabitation et d'insertion du projet ;
- **3^e rencontre citoyenne – 22 juin 2021** pour présenter les pistes de solution élaborées par le voisinage, entendre les opinions sur les enjeux de cohabitation et documenter les pistes de compromis citoyennes.

Pour chacune de ces rencontres, un compte-rendu détaillé non nominatif a été produit et validé par les participantes et participants. Ils sont tous disponibles sur le [site du Groupe Laroche](#).

Enfin, lors de la première rencontre, le Groupe Laroche a aussi proposé la création subséquente d'un comité de suivi afin d'associer le voisinage aux étapes futures du développement du projet et de maintenir un dialogue communautaire à travers son aménagement.

Activités	Dates	Participation
Soirée virtuelle d'information et de consultation organisée par le Groupe Laroche	14 janvier 2021	50
Consultation écrite de la Ville de Sherbrooke sur les modifications réglementaires au schéma d'aménagement	3 au 18 février 2021	15
Première rencontre virtuelle de concertation avec le voisinage et la communauté	25 mai 2021	28
Deuxième rencontre virtuelle de concertation avec le voisinage et la communauté	8 juin 2021	19
Troisième rencontre virtuelle de concertation avec le voisinage et la communauté	22 juin 2021	12

Figure 2. Tableau résumé des démarches participatives

2. BILAN DES DÉMARCHES PARTICIPATIVES

Ce chapitre fera le bilan des propos entendus dans l'ensemble des démarches participatives : les préoccupations citoyennes et les contributions des experts à la recherche de solutions durables pour une meilleure cohabitation et la meilleure insertion du projet dans le quartier.

2.1 SYNTHÈSE DES PRÉOCCUPATIONS CITOYENNES EXPRIMÉES LORS DES DIFFÉRENTS EXERCICES DE CONSULTATION PUBLIQUE

La synthèse suivante rassemble les préoccupations et opinions citoyennes exprimées lors des différents forums organisés par le Groupe Laroche et par la Ville de Sherbrooke depuis le début de 2021. Bien que le sommaire décisionnel de la Ville témoigne de la réception positive du projet d'une perspective régionale³, les exercices de consultation ont plutôt visé la participation du voisinage immédiat qui, pour sa part, y a démontré des inquiétudes et des questionnements.

³ Sont disponibles sur le site du Groupe Laroche : le Sommaire décisionnel de la Ville de Sherbrooke, la résolution de son comité consultatif d'urbanisme, la résolution du Conseil municipal, l'avis de Commerce Sherbrooke et l'avis du Bureau de l'environnement de Sherbrooke : <https://groupelaroche.com/quartiers/parc-daffaires/>

Les trois rencontres de concertation avec le voisinage et la communauté ont par la suite été l'occasion pour une quarantaine de personnes d'exprimer leurs idées, leurs questionnements et leurs commentaires sur le projet. Ceux-ci s'ajoutent aux opinions énoncées en amont de la démarche. Les principales préoccupations citoyennes ressorties de ces exercices consultatifs sont énumérées ci-dessous :

CIRCULATION ET MOBILITÉ

- L'information était jugée insuffisante et confuse quant aux accès du parc d'affaires projeté et ses connexions avec le quartier résidentiel (rues des Perles et Athéna)
- L'augmentation de la circulation aux heures de pointe, déjà jugée problématique dans le secteur, est source d'inquiétudes
- Inquiétude face à l'augmentation de la circulation du bruit nocturne qui lui serait associé
- Questionnements quant à la capacité portante du viaduc face à l'augmentation de la circulation
- Le détour obligé pour les usagers de ce secteur qui souhaitent prendre l'autoroute en direction de Sherbrooke pourrait être perçu comme un irritant⁴
- Questionnements quant à l'implantation d'un nouveau rond-point
- Suggestion de transformer le sentier de motoneige en piste cyclable l'été

SÉCURITÉ

- Souhaite l'installation d'une clôture entre la bande tampon est les commerces afin d'augmenter le niveau de sécurité, notamment étant donné la présence de jeunes enfants dans le quartier résidentiel
- Crainte d'une augmentation de gestes d'incivilité pour les commerces, une problématique déjà présente dans le quartier, notamment au parc du Plateau

ENVIRONNEMENT SONORE

- Plusieurs citoyens considèrent que le boisé actuel agit à titre de coupe-son des bruits provenant de l'autoroute
- Souhait de comparer l'impact du projet sur le bruit avec la situation actuelle où le boisé bloque le bruit de l'autoroute
- Préoccupation liée à l'augmentation des nuisances sonores puisque le secteur déjà impacté par le bruit en provenance du secteur industriel de l'autre côté de l'autoroute
- Souhait d'intégrer un écran acoustique au projet (mur coupe-son)

⁴ La consultation écrite de la Ville a exposé une compréhension étonnée de la proposition de réaménagement des accès autoroutiers. Le projet ne crée pas de détour pour la population du secteur. Les déplacements en provenance de la route 220 vers l'autoroute 10-est(vers Sherbrooke) seront toujours possibles. Seulement les véhicules sortant du parc d'affaires se verraient imposer un détour vers la prochaine sortie à l'ouest pour reprendre l'autoroute direction est : <https://groupe-laroche.com/wp-content/uploads/2021/06/Avis-technique-Cima-2019.pdf>

- Questionnements entourant les normes, les techniques de mesure et les contrôles en vigueur
- Hausse de bruit remarquée suite à la coupe d'arbres pour la construction de nouvelles rues (Athéna, Glaucos et Hermès)
- Questionnement sur les heures d'opération des activités industrielles
- Interrogations sur l'efficacité de la zone tampon pour réduire l'impact du bruit et quant aux mesures qui pourraient être prises pour l'améliorer (augmentation de la largeur, espèces à prioriser, etc.)
- Questionnement quant à l'addition de plusieurs types de barrières sur la diminution du bruit

ZONE TAMPON

- Certains souhaiteraient augmenter la largeur de la bande tampon au-delà des 10 mètres prévus
- Préoccupation liée au maintien à long terme de la bande tampon et du respect de celle-ci par les commerçants
- Demandes de reboiser les sections clairsemées de la bande tampon
- Suggestion d'ériger un mur végétal entre la nouvelle zone commerciale et les zones résidentielles
- Suggestion d'intégrer d'autres mesures d'atténuation du bruit que la bande tampon
- Plusieurs questionnements concernant les différentes hypothèses pour la propriété de la bande tampon et les obligations et responsabilités (ex. : entretien dans le temps)

ÉCLAIRAGE

- Inquiétude face au dérangement par la pollution lumineuse en soirée

DÉBOISEMENT ET VERDISSEMENT

- Importance de conserver une lisière boisée afin de respecter l'intimité des résidents
- Suggestion de planter une haie de cèdres matures
- Le déboisement du site est l'un des principaux motifs d'opposition entendu lors de la consultation écrite de la Ville alors que le dialogue de la concertation s'est plutôt structuré autour des deux potentiels de développement : résidentiel tel que prévu au zonage actuel ou commercial/industriel demandé par le promoteur. Les discussions y ont donc davantage porté sur le verdissement que le déboisement.

USAGES

- Certains expriment le souhait que le secteur demeure résidentiel pour assurer la tranquillité des lieux
- Peur de voir s'installer des entreprises bruyantes à proximité des résidences

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL

- Questionnement quant aux avantages du projet pour le quartier
- Interrogations quant à l'intérêt des entreprises à s'établir dans le parc d'affaires

IMPACT SUR LA VALEUR DES PROPRIÉTÉS

- Certains expriment leur crainte de la perte de la valeur de leur résidence par leur proximité à des commerces et industries ou en raison de l'augmentation du bruit, alors que d'autres jugent que le projet sera bon pour le secteur s'il est réalisé tel que présenté
- Manque d'information pour les citoyens : lors de l'achat de leur terrain, il leur avait été mentionné que le secteur demeurerait résidentiel
- Questionnement à savoir si ce projet engendrerait une hausse des taxes municipales pour les propriétaires résidentiels du voisinage

GOUVERNANCE

- Souhait de tenir un référendum pour connaître l'avis des citoyens
- Demandes de mécanismes de participation citoyenne pour bonifier le projet et en repousser l'approbation afin d'échanger en présentiel sur celui-ci
- Souhait que des consultations publiques soient organisées par la Ville
- Durant la démarche de concertation, le voisinage a fait plusieurs mentions de la nécessité de tenir une telle démarche pour ce projet. Les personnes qui se sont exprimées sur ce sujet ont aussi indiqué qu'elles étaient rassurées d'être impliquées et de constater l'ouverture au dialogue
- Questionnement sur l'échéancier prévu pour compléter le projet (début et fin des travaux)

2.2 CONTRIBUTIONS DES PERSONNES-RESSOURCES ET EXPERTS EXTERNES

Plusieurs personnes-ressources ont partagé leurs expertises et expliqué leur avis sur le projet dans le cadre des différentes soirées organisées avec le voisinage par le Groupe Laroche. Leurs présentations détaillées ainsi que les études ou avis écrits, s'il y a lieu, peuvent être consultés dans le dossier de documentation mis en ligne. La section suivante résume les principales contributions aux échanges de la concertation.

CIRCULATION ET MOBILITÉ

Trois nouvelles planches ont été produites par Cima+ et présentées au voisinage pendant la concertation. La présentation de Sébastien Hallé, ingénieur civil et spécialiste en circulation a permis de confirmer la configuration des différents trajets possibles et les faits saillants de la dernière proposition négociée avec le ministère des Transports, soit : un rond-point simple, une sortie du parc d'affaires vers l'autoroute 10-Nord seulement, le déplacement de la piste cyclable en site propre, l'ajout d'une voie vers l'est sur le viaduc, l'ajout d'une voie de virage à droite à l'intersection de la rue Dion et de la route 220 ainsi que la révision des minutages des feux de circulation. M. Hallé indique que des simulations ont été faites en fonction de la circulation actuelle, des nouveaux débits de circulation liés au projet et de l'augmentation naturelle des débits de circulation dans le temps. Les différentes études circulation réalisées au fil de l'évolution du projet du Groupe Laroche et en soutien aux négociations avec le MTQ visent l'implantation du parc d'affaires, mais aussi une

amélioration de la circulation dans tout le secteur. Il indique que les conclusions des études vont en ce sens : les débits et la fluidité de la circulation automobile vers et depuis l'autoroute devraient s'améliorer, ou à tout le moins demeurer semblables à l'actuel. Sa présentation a aussi été l'occasion de rappeler qu'aucun lien véhiculaire ne serait possible entre le parc d'affaires et le quartier résidentiel voisin.

IMPACT SUR LA VALEUR DES PROPRIÉTÉS

Selon Jonathan Grandmont, courtier immobilier, la venue du parc d'affaires serait favorable aux propriétaires résidentiels actuels. La création de 800 à 1000 nouveaux emplois dans le secteur viendrait augmenter le bassin d'acheteurs potentiels pour une résidence à proximité. Cette modification de la demande par rapport à l'offre, combiné aux améliorations à la vitalité commerciale et aux infrastructures de transport routier et actif du secteur aurait un impact positif sur la valeur des propriétés du quartier.

M. Grandmont souligne aussi qu'un autre avantage du projet de parc d'affaires contrairement au développement résidentiel prévu au zonage actuel quant aux impacts sur la valeur des résidences : celui de la perception de l'identité du quartier. Si des maisons étaient construites jusqu'à l'autoroute, c'est tout le quartier qui en serait redéfini : il deviendrait « le quartier sur le bord de l'autoroute ». Alors qu'avec le projet, le quartier actuel demeurerait perçu comme un quartier familial, logé derrière la lisière d'arbre qui borde la zone commerciale.

ENVIRONNEMENT SONORE

Le guide des meilleures pratiques d'aménagement pour prévenir les effets du bruit environnemental sur la santé et la qualité de vie de l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) partagé par un participant lors de la première rencontre propose comme meilleure pratique, la construction de bâtiments commerciaux entre les lieux sensibles et les grands axes de transports. Une réduction du bruit allant jusqu'à 13 dBA peut être atteinte pour la zone ainsi protégée.⁵

L'acousticien Danny Vu de Vinacoustik a aussi indiqué que de son avis d'expert, le boisé actuel ne réduisait le bruit perçu de l'autoroute que de 1 ou 2 dBA, alors que la construction de bâtiments de grand gabarit pourrait réduire davantage le bruit. Il a également suggéré des pistes d'amélioration de l'environnement sonore du voisinage tel que l'optimisation de l'implantation des bâtiments parallèlement à l'autoroute et en quinconce les uns par rapport

⁵ Meilleures pratiques d'aménagement pour prévenir les effets du bruit environnemental sur la santé et la qualité de vie, INSPQ
https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2450_meilleures_pratiques_aménagement_effets_bruit_environnemental.pdf

aux autres afin de limiter l'effet de couloirs et augmenter la couverture de la réduction sonore qui serait alors estimée à 13 dBA.

Il a affirmé que pour assurer l'efficacité d'un mur antibruit, il doit être construit près de la source de bruit ou près du récepteur. C'est pourquoi l'ajout de sections d'écran sonore derrière des activités ou des équipements qui génèrent du bruit, telles que les aires de chargement ou les équipements de ventilation, représente une solution qui est souvent envisagée pour ces situations.

Sa présentation a également permis de démontrer que dans les cas où les entreprises auraient à demander un certificat d'autorisation au ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques⁶, une étude prévisionnelle de bruit lui serait exigée et elle devrait faire la démonstration qu'elle a prévu les mesures d'atténuation requises pour ne pas ajouter au niveau de bruit ambiant (déjà au-dessus des normes pour les activités commerciales ou industrielles dû à la proximité de l'autoroute).

Nicolas St-Pierre, urbaniste de EXP a pour sa part, suggéré d'agir plutôt sur les activités nuisibles elles-mêmes, soit les zones de livraison. Il a fait valoir qu'une disposition qui règlementerait l'aménagement dans le règlement de zonage de la Ville, n'impliquerait aucun calcul du nombre de dBA et permettrait d'énoncer des règles simples et identiques pour toutes les entreprises peu importe les usages. En obligeant la construction d'un mur-écran lorsque les quais sont à l'arrière des bâtiments ou imposant leur aménagement dans une disposition protégée sur le côté, l'incertitude liée aux calculs sonores disparaîtrait et cette solution proposerait, quant à lui, un traitement équitable et facile à appliquer.

LES USAGES

Nicolas St-Pierre a également répondu aux questions citoyennes en lien avec des exemples récents d'entreprises qui produisent d'importantes nuisances sonores dans la région, indiquant que les modifications au zonage demandées ne permettraient pas l'implantation d'entreprises semblables.

⁶ Les types de projets, d'activités ou de travaux soumis à l'obligation d'une autorisation environnementale préalable : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/ministere/certif/>

3. CONSTATS ET PISTES DE SOLUTION

La concertation a permis d'identifier plusieurs pistes de solutions ou de compromis afin d'améliorer l'insertion du projet et la cohabitation avec le voisinage. À l'image des discussions citoyennes, les recommandations portent presque exclusivement sur des questions d'aménagement. À celles-ci s'ajoutent des constats qui, bien qu'ils ne puissent faire l'objet de recommandation de notre part, seront utiles aux autorités publiques et privées dans la poursuite de leurs missions respectives.

SEPT PISTES POUR L'AMÉLIORATION DE LA COHABITATION AVEC LE VOISINAGE

Dans leur ensemble, les usages préconisés par le Groupe Laroche n'ont pas provoqué de débats. Les bâtiments de grand gabarit nécessaires aux usages prévus sont favorables à une amélioration de l'environnement sonore, ce sont davantage les activités de livraisons qui inquiètent le voisinage que les opérations commerciales ou industrielles en elles-mêmes. Par conséquent, il est proposé d'inclure dans le règlement de zonage des dispositions à l'égard de l'atténuation des impacts sonores des activités de livraison. Celles-ci devraient **imposer, soit l'aménagement des quais de livraison sur le côté avec une portion du bâtiment en écran (bâtiment en « L » par exemple) ou l'ajout d'un mur acoustique en écran à la zone de livraison si celle-ci se trouve à l'arrière**. Cette obligation serait la même pour toutes les entreprises en bordure du quartier résidentiel et ce peu importe les usages.

Il est proposé de **favoriser autant que possible, une implantation optimisée des bâtiments, parallèlement à l'autoroute et en quinconce** pour créer un écran acoustique continu au bruit de l'autoroute.

Il est proposé de demander à la Ville de préciser dans son règlement de zonage, des **exigences quant aux toitures des bâtiments en faveur des matériaux réfléchissants (ex. : toits blancs, gris ou de pierres)**. Le Groupe Laroche devrait aussi favoriser auprès ses acheteurs, la rétention des eaux de pluie aux toits.

Aux termes du verdissement, la concertation a aussi conclu à un engagement du Groupe Laroche de demander l'ajout d'une disposition au règlement de zonage pour **obliger la plantation d'arbres en bordure de l'autoroute pour un équivalent d'un arbre par 10 m à la lisière du terrain**. Cette disposition viendrait soumettre les façades arrière des commerces donnant sur l'autoroute à un verdissement équivalent à celles prévues par la réglementation municipale en vigueur pour les bordures de rues.

Quant à la propriété de la bande tampon, bien que plusieurs hypothèses aient été discutées lors de la concertation telles que : céder la bande tampon aux propriétaires résidentiels adjacents, la distribuer 5 m/5 m propriétaires résidentiels et commerciaux, la léguer à la municipalité ou à un OBNL pour l'aménagement d'un espace vert à usage collectif ; les

discussions avec la Ville de Sherbrooke et avec le voisinage lui-même ont démontré la complexité de ces hypothèses. Les propriétaires résidentiels riverains se sont montrés défavorables à la création d'un espace à usage collectif, ne souhaitant pas la présence de plaisanciers à la limite de leurs terrains. Alors que la proposition de céder la propriété de la bande tampon aux propriétaires résidentiels, en tout ou en partie, a suscité des commentaires négatifs de la part des autorités municipales qui jugent plus facile de faire respecter la servitude de protection par un petit nombre d'entreprises plutôt que différents propriétaires résidentiels qui pourraient avoir des perceptions plus diverses de leurs obligations. Il est aussi plus facile pour la Ville de contrôler les entreprises et de leur imposer des mesures d'entretien et de reboisement afin de garantir la pérennité de la bande boisée. **Il est donc recommandé de laisser les entreprises acquérir la bande tampon. La servitude de protection devrait être clairement définie dans la réglementation de zonage et sa délimitation devrait être bien bornée sur le terrain.**

Aux termes de l'aménagement de la bande tampon, l'engagement du Groupe Laroche de **reboiser les sections clairsemées de la bande tampon** est un facteur favorisant l'acceptabilité sociale du projet. L'**ajout d'une clôture opaque sur toute la longueur de la zone tampon** serait aussi une piste de solution permettant d'améliorer l'impact du projet sur l'environnement visuel, la sécurité des biens et des personnes, ainsi qu'en réponse aux craintes du voisinage quant aux possibles empiètements des entreprises sur la bande boisée.

TROIS CONSTATS POUR LES ÉTAPES FUTURES DU DÉVELOPPEMENT DU PROJET

LA CIRCULATION, UN SUJET D'IMPORTANCE POUR LE VOISINAGE

Les discussions au sujet de la circulation, bien qu'ayant occupé une part importante des deux premières rencontres de concertation, ont surtout démontré le besoin d'une meilleure diffusion de l'information et d'une meilleure vulgarisation de celle-ci. Le partage des responsabilités entre le développeur, la Ville et le ministère des Transports (MTQ) demeure complexe pour la population qui transporte dans la discussion prospective plusieurs craintes et frustrations liées à la circulation actuelle sur les rues résidentielles et les voies régionales. La confirmation que le projet ne comporte **aucun lien véhiculaire avec le quartier résidentiel** a reçu un accueil favorable. C'est surtout le réaménagement majeur des accès à l'autoroute qui l'accompagne qui a été source de discussion : les gens avaient de nombreuses questions et la concertation a permis de documenter des éléments qui seront utiles au Groupe Laroche dans la poursuite de ses discussions avec le MTQ et avec la Ville.

UN APPÉTIT CITOYEN POUR UN ACCOMPAGNEMENT DIFFÉRENT DES PROJETS D'ENVERGURE

Lors de discussions sur la propriété de la bande tampon, plusieurs personnes qui souhaitaient que celle-ci soit cédée aux propriétaires résidentiels adjacents ont aussi proposé qu'un congé de taxes municipales soit accordé sur cette parcelle de terrain en compensation pour l'entretien du boisé. La question des crédits de taxes municipales a aussi été abordée par Éric Laroche, indiquant que la Ville n'avait pas accepté sa demande que le parc d'affaires projeté puisse bénéficier du traitement offert aux entreprises qui s'installent dans le parc industriel de Sherbrooke.⁷ À ces interrogations sur les incitatifs municipaux, s'est ajoutée une proposition citoyenne à l'effet de partager une fraction des bénéfices économiques liés au projet en faveur du financement de mesures de cohabitation avec la population riveraine, soulevant que le projet produirait à terme de nouveaux revenus de taxes foncières récurrents de l'ordre de 1,9 M\$ annuellement pour la Ville. D'autant auraient souhaité que ces propositions fassent l'objet de discussions à laquelle la Ville, le promoteur et le voisinage seraient partie prenante, faisant valoir que la recherche de l'acceptabilité sociale de projets de cette envergure devrait passer par des mécanismes de concertation encadrés par la Ville, où ses représentants pourraient aussi prendre part à la recherche de solutions.

LA POURSUITE DU DIALOGUE AU-DELÀ DES MODIFICATIONS RÉGLEMENTAIRES SUR LE ZONAGE

Enfin, quant à la gouvernance et à la mise en œuvre du projet lui-même, nous constatons que l'engagement du Groupe Laroche de **mettre en place un comité de suivi avec le voisinage** suite au changement de zonage afin de poursuivre le dialogue communautaire à travers les futures étapes du développement du projet est bien reçu. Nous jugeons que cette proposition, une nouveauté dans le contexte régional du développement immobilier, favorisera la confiance et l'intelligence collective permettant à la communauté d'accueil de suivre l'évolution du projet et d'échanger avec le développeur, notamment pendant les phases de construction.

⁷ Les entreprises qui s'établissent dans le Parc industriel de Sherbrooke peuvent bénéficier d'un crédit de taxes foncières de 100% sur des périodes de 5 à 10 ans selon les programmes en vigueur selon le rapport synthèse sur les crédits de taxes produit par la Ville en 2020 : https://contenu.maruche.ca/Fichiers/3337a882-4a53-e611-80ea-00155d09650f/Sites/3330a207-925d-e611-80ea-00155d09650f/Documents/rapport_synthese_-_credits_de_taxes_aout-2020.pdf

CONCLUSION

Cette démarche d'intelligence collective relevait d'une approche novatrice pour le Groupe Laroche, mais aussi pour la communauté sherbrookoise dans son ensemble. Elle a, d'entrée de jeu, permis de constater l'appétit citoyen pour plus de dialogue entre les développeurs de projets et les communautés d'accueil.

Cette démarche initiée par le Groupe Laroche s'est inspirée des meilleures pratiques et des valeurs fondamentales de L'Association internationale pour la participation publique (AIP2) qui reconnaît la nécessité des personnes concernées d'être impliquées dans le processus décisionnel, le devoir de prise en compte des contributions citoyennes dans la prise de décision ainsi que l'accès facilité à l'information nécessaire et objective afin de participer de manière significative. C'est aussi une aspiration citoyenne clairement énoncée par la communauté du projet discuté et dont témoigne ce rapport.

La concertation animée par Transfert, Environnement et Société a permis de documenter les préoccupations du voisinage et de la communauté et d'identifier des pistes de solutions ou de compromis. Pour le voisinage, ce fut l'occasion d'être réellement impliqué dans la recherche de solutions concrètes et durables aux enjeux de cohabitation et d'influencer le projet en faveur d'une meilleure insertion dans le quartier. Pour le développeur, ce fut l'occasion d'entendre le voisinage, de bonifier le projet et d'établir un dialogue avec sa communauté qui favorisera la confiance à long terme.

Les recommandations de ce rapport visent à répondre aux enjeux d'aménagement qui ont, tout au long de la démarche, constitué le cœur des discussions citoyennes. Les propositions devraient permettre une réduction du bruit de l'autoroute perçu dans le quartier résidentiel adjacent, améliorer la sécurité et favoriser la quiétude des résidents. Des pistes d'amélioration ont aussi été amenées afin de limiter les impacts du projet sur l'environnement sonore et naturel du secteur, ainsi l'aménagement des zones de livraison devrait être encadré et des mesures en faveur du développement durable et de la lutte aux îlots de chaleur devraient être ajoutées aux propositions de modifications à la réglementation municipale.

Le voisinage y a aussi exprimé son amertume face aux processus de consultation réglementaires jugés arides, proposant de la documentation technique et n'offrant d'espace ni au promoteur pour expliquer son projet ni aux citoyens pour en débattre. À ces difficultés s'ajoute la déception qu'il n'existe pas de forum pour discuter de mécanismes potentiels de partage des retombées économiques en faveur de mesures d'atténuation des impacts pour le voisinage. Ce sont des défis qui dépassent notre mandat, mais qui soulèvent des interrogations légitimes quant aux rôles et responsabilités des différentes parties prenantes des questions de planification urbaine, de développement économique régional et de participation citoyenne.

ANNEXE 1

SOMMAIRE DES PISTES DE SOLUTION

Piste #1

Imposer dans le règlement de zonage, des dispositions précises pour l'aménagement des zones de chargement des entreprises : soit l'aménagement des quais de livraison sur le côté avec une portion du bâtiment en écran (bâtiment en « L » par exemple) ou l'ajout d'un mur acoustique en écran à la zone de livraison si celle-ci se trouve à l'arrière.

Piste #2

Favoriser autant que possible, une implantation optimisée des bâtiments, parallèlement à l'autoroute et en quinconce pour créer un écran acoustique continu au bruit de l'autoroute.

Piste #3

Préciser dans le règlement de zonage, des exigences quant aux toitures des bâtiments en faveur des matériaux réfléchissants (ex. : toits blancs, gris ou de pierres). Le Groupe Laroche devrait aussi favoriser auprès ses acheteurs, la rétention des eaux de pluie aux toits.

Piste #4

Obliger la plantation d'arbres en bordure de l'autoroute pour un équivalent d'un arbre par 10 m à la lisière du terrain afin de soumettre les façades arrière des commerces donnant sur l'autoroute à un verdissement équivalent à celles prévues par la réglementation municipale en vigueur pour les bordures de rues.

Piste # 5

Définir clairement dans la réglementation de zonage la servitude de protection de la bande tampon qui serait propriété des entreprises qui auront la responsabilité de protéger et entretenir le boisé et en borner clairement sa délimitation sur le terrain pour éviter les empiètements.

Piste # 6

Procéder au reboisement des sections clairsemées de la bande tampon.

Piste # 7

Obliger les entreprises à installer une clôture opaque sur toute la longueur de la zone tampon.

ANNEXE 2

LISTE DE DOCUMENTATION

DOCUMENTATION DISPONIBLE SUR LE SITE DU GROUPE LAROCHE (MISE À JOUR AU FIL DE LA DÉMARCHE)

Présentation du projet :

Bulletin janvier 2014 [\(PDF\)](#)

Présentation du 14 janvier 2021 [\(PDF\)](#)

Documents relatifs aux modifications à la réglementation municipale :

Sommaire décisionnel [\(PDF\)](#)

Résolution CCU [\(PDF\)](#)

Résolution CM [\(PDF\)](#)

Projet de règlement – modification du règlement 1000 [\(PDF\)](#)

Consultation écrite de la Ville [\(PDF\)](#)

Demande de changement de zonage [\(PDF\)](#)

Études, analyses et avis :

Avis de Commerce Sherbrooke [\(PDF\)](#)

Avis du Bureau de l'environnement de Sherbrooke [\(PDF\)](#)

Étude acoustique – Vinacoustik [\(PDF\)](#)

Étude de caractérisation des milieux naturels – Envirosol [\(PDF\)](#)

Étude d'impact sur la circulation – Cima+ [\(PDF\)](#)

Avis technique complémentaire (2019) – Cima+ [\(PDF\)](#)

Sommaire des recommandations (2021) – Cima+ [\(PDF\)](#)

Étude impacts économiques – BC2 [\(PDF\)](#)

Entrevue avec Jonathan Grandmont, courtier immobilier [\(vidéo\)](#)

Archives vidéo des rencontres et comptes rendus :

Soirée d'information Groupe Laroche 14 janvier [\(vidéo\)](#)

Rencontre avec le voisinage et la communauté du 25 mai [\(vidéo\)](#)

Compte rendu de la rencontre de concertation du 25 mai [\(PDF\)](#)

2^e rencontre avec le voisinage et la communauté – 8 juin [\(vidéo\)](#)

Compte rendu de la rencontre de concertation du 8 juin [\(PDF\)](#)

Q&R complément au CR de la rencontre du 8 juin [\(PDF\)](#)

Invitation à la 3^e rencontre sur Facebook [\(vidéo\)](#)

3^e rencontre avec le voisinage et la communauté – 22 juin [\(vidéo\)](#)

Compte rendu de la rencontre de concertation du 22 juin [\(PDF\)](#)