

Extraits pertinents

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT RÉGIONAL



Municipalité
Régionale de Comté
de Sherbrooke

235

DB19.5

Projet de contournement sud de l'agglomération de
Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410
Sherbrooke 6211-06-0j9

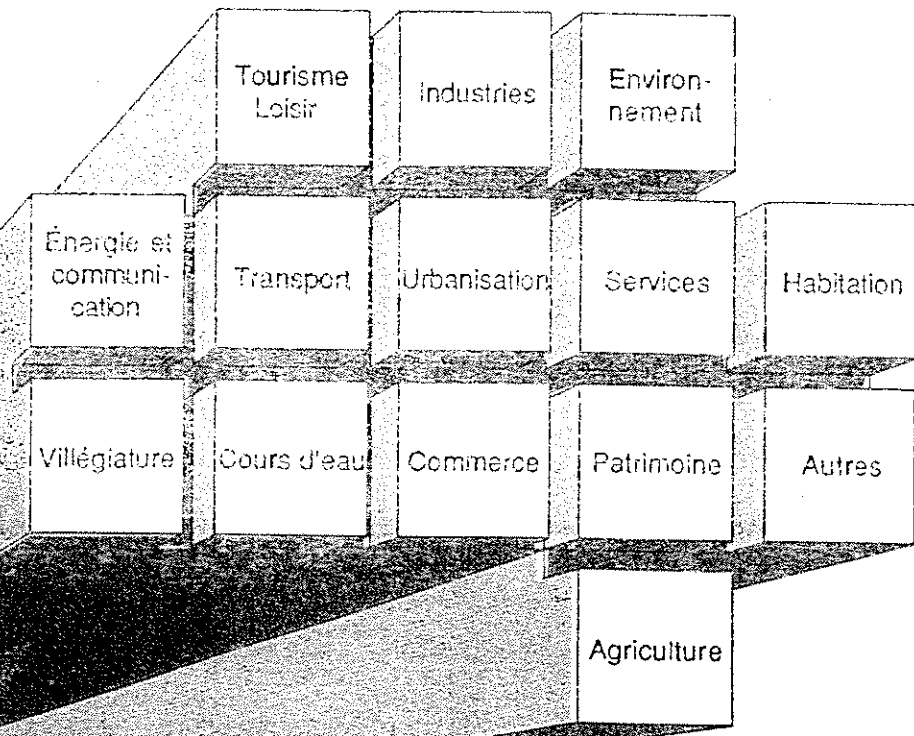
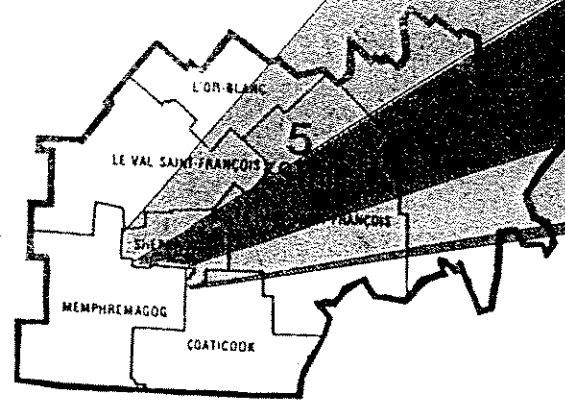


SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT
VOLUME 2
Règlement 87-24



Consortium Aménatech-Urbanitek
EXPERTS-CONSEILS EN AMÉNAGEMENT
ET EN URBANISME

**Schéma d'aménagement
M.R.C. de Sherbrooke
Règlement 87-24**

Entrée en vigueur : le 7 juin 1988

Amendé par le règlement 88-28, adopté le 12 janvier 1988

Amendé par le règlement 88-32, adopté le 10 mai 1988

Amendé par le règlement 88-33, adopté le 13 décembre 1988

Amendé par le règlement 90-42, adopté le 12 février 1991

Amendé par le règlement 91-48, adopté le 3 avril 1991

Amendé par le règlement 92-56

Amendé par le règlement 94-62, adopté juin 1994

Amendé par le règlement 96-74, adopté le 15 novembre 1996

Amendé par le règlement 97-83, adopté le 12 juin 1998

Amendé par le règlement 2000-107, adopté le janvier 2001

2.0 LE BILAN DE LA PROBLÉMATIQUE

2.0 LE BILAN DE LA PROBLÉMATIQUE

La problématique d'aménagement vise à cerner les besoins à combler, les problèmes à solutionner, les potentiels à mettre en valeur et à connaître la volonté régionale en matière d'aménagement par le biais de discussions et commentaires recueillis lors de tournées de consultation effectuées auprès des différentes municipalités et par la tenue d'un colloque régional regroupant les diverses associations présentes sur le territoire de la M.R.C. de Sherbrooke.

La problématique d'aménagement du territoire de la M.R.C. de Sherbrooke gravite autour du rôle important que joue et doit jouer la M.R.C. dans la région estrienne, tant au point de vue économique, social que dans toutes les implications qu'entraîne ce rôle de centre de services au niveau du réseau de transport, de la localisation des commerces, des industries et des services publics. Le tableau qui suit fait état des problèmes en matière d'aménagement qui ont été soulevés et retenus par le conseil des maires comme prioritaires et devant être traités dans le schéma d'aménagement du territoire de la M.R.C. de Sherbrooke.

Tableau I
Inventaire des problèmes prioritaires retenus par la conseil des maires
M.R.C. de Sherbrooke

SECTEURS	PROBLÈMES PRIORITAIRES
Industrie	<ul style="list-style-type: none"> • pénurie de sites de grande dimension dans les zones industrielles existantes
Commerce et services	<ul style="list-style-type: none"> • absence de certains services à la population; • commerce mal réglementé; • étalement le long des artères principales.
Habitation et urbanisation	<ul style="list-style-type: none"> • infrastructures de services sous-utilisées; • délimitation du zonage agricole; • étalement urbain incontrôlé.
Transport, énergie et communications	<ul style="list-style-type: none"> • existence d'un seul axe majeur de circulation traversant d'est en ouest la M.R.C.; • présence d'une gare de triage et d'une zone d'entreposage au centre-ville de Sherbrooke; • mauvaise qualité visuelle des accès routiers de la M.R.C.; • absence d'un réseau intégré de pistes cyclables intermunicipales; • transport en commun ne desservant pas toute la M.R.C.
Agriculture	<ul style="list-style-type: none"> • contiguïté d'une zone urbaine en expansion; • spéculation foncière sur des terres agricoles, en friche et/ou situées en frange urbaine.
POTENTIELS PARTICULIERS	
Lac et cours d'eau	<ul style="list-style-type: none"> • utilisation des terrains en zones inondables; • faible protection des zones écologiques sensibles; • peu de mise en valeur des rivières et peu d'accessibilité aux lacs et cours d'eau.

Tableau I (Suite)

SECTEURS	PROBLÈMES PRIORITAIRES
Espaces verts et villégiature	<ul style="list-style-type: none"> • absence d'espaces verts régionaux; • normes d'implantation peu rigoureuses pour la villégiature.
Patrimoine	<ul style="list-style-type: none"> • méconnaissance du potentiel; • absence de mesures de protection et de mise en valeur du patrimoine; • mauvaise intégration des nouveaux bâtiments aux ensembles patrimoniaux.
Tourisme et loisirs	<ul style="list-style-type: none"> • pas de vocation identifiée pour le tourisme; • éléments naturels peu ou pas mis en valeur; • peu de bénéfices tirés de la M.R.C. de la présence en région des utilisateurs des zones récréo-touristiques voisines.
Environnement	<ul style="list-style-type: none"> • absence de protection des sources d'eau potable municipales; • pollution visuelle (enseignes, zones d'extraction, cimetière d'automobiles, etc.).

Après avoir inventorié les problèmes jugés prioritaires sur le territoire, une analyse a permis de qualifier et de quantifier ces différents éléments. Un résumé de cette analyse est présenté au tableau II qui suit.

Tableau II

*Aspects quantitatifs et qualitatifs des problèmes retenus par le conseil des maires
M.R.C. de Sherbrooke*

SECTEURS / PROBLÈMES	ASPECT QUANTITATIF	ASPECT QUALITATIF
<i>Industrie</i>		
<ul style="list-style-type: none"> • Pénurie de sites de grande dimension dans les zones industrielles existantes 	<p>Parc industriel de Sherbrooke</p> <p>Superficie actuelle: 324 hectares (800 acres) Superficie utilisée: 101 hectares (250 acres) • Superficie disponible: 223 hectares (550 acres)</p>	<p>Le seul parc industriel reconnu par la Loi sur les immeubles industriels municipaux ne peut subvenir aux besoins des industries exigeant de grandes superficies.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> * Le morcellement du parc par les infrastructures routières, les contraintes physiques et les occupations industrielles existantes limitent la disponibilité d'espaces industriels pour les industries nécessitant une grande superficie (+ de 20 acres); aucun terrain de plus de 20 acres n'est actuellement disponible. 	

Tableau II (Suite)

SECTEURS / PROBLÈMES	ASPECT QUANTITATIF	ASPECT QUALITATIF
<i>Commerce et services</i>		
<ul style="list-style-type: none"> Absence de certains services à la population 	<ul style="list-style-type: none"> Musée régional Bibliothèque municipale (Ascot) Bibliothèque municipale (Deauville) C.L.S.C. (Deauville, Rock Forest, Saint-Élie-d'Orford) C.L.S.C. (point de service) à Waterville Site de recyclage des déchets 	Ces éléments ont été retenus lors des consultations
<ul style="list-style-type: none"> Commerce mal réglementé 	_____	Il n'y a pas d'uniformité quant à la réglementation des commerces "contraignants"
<ul style="list-style-type: none"> Établissement le long des artères principales 	Statistiques disponibles dans le tome I (voir tableau XXVII à la page 83).	Il y a des coûts directs (accidents de la circulation accrus), des coûts environnementaux et les artères principales deviennent des corridors de commerces et d'habitations.
<i>Habitation et urbanisation</i>		
<ul style="list-style-type: none"> Infrastructures de services sous-utilisées 	<p>Parmi les <u>lots vacants</u> dans les municipalités, nous avons recensé en mai 1986:</p> <p>environ 84 lots desservis (aqueduc - égout) à Rock Forest (2)</p> <p>environ 110 lots desservis (aqueduc - égout) à Fleurimont (1)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ceci signifie une capitalisation importante sans amortissement, donc un manque à gagner pour chaque municipalité.

Tableau II (Suite)

SECTEURS / PROBLÈMES	ASPECT QUANTITATIF	ASPECT QUALITATIF
	environ 20 lots desservis (aqueduc - égout) à Saint-Elie-d'Orford	
	environ 40 lots desservis (aqueduc-égout) Ascot Canton	
	environ 88 lots desservis (aqueduc - égout) à Deauville	
	environ 27 lots desservis (aqueduc - égout) à Waterville	
	environ 10 lots desservis (aqueduc - égout) à Lennoxville	
	Presqu'aucun lot desservi (aqueduc - égout) disponible à Sherbrooke	
	TOTAL: 379 lots	
(1) Comprend les lots en zone verte (12e Avenue) pouvant avoir de grandes façades (ex.: 800 pi.). L'égout comprend aussi les champs d'épuration.		
(2) Comprend des lots non disponibles, c'est-à-dire plusieurs lots appartenant à un seul propriétaire dans l'unique but de bénéficier d'un grand terrain. Ceci s'applique dans la majorité des cas ce qui laisse très peu de terrain à bâtir d'où la nécessité d'ouvrir de nouvelles rues.		
• Délimitation du zonage agricole	51 % en zone retenue pour fins agricole (zone verte) 49 % en zone blanche	En conflit avec les zones d'expansion urbaine ou de villégiature souhaitées
• Étalement urbain incontrôlé	permis accordés pour des résidences unifamiliales sur des lots non desservis (aqueduc - égout) depuis 1983 Rock Forest: 54 Deauville: 25 Waterville: 6 Canton d'Ascot: 28 Sherbrooke: aucun Fleurimont: 46	Actuellement, il y a une large permissivité le long des routes existantes selon les règlements.

Tableau II (Suite)

SECTEURS / PROBLÈMES	ASPECT QUANTITATIF	ASPECT QUALITATIF
	Saint-Élie-d'Orford: 85 Lennoxville: 21	
<i>Transport, énergie et communications</i>		
• Existence d'un seul axe majeur de circulation traversant d'est en ouest la M.R.C.	En 1983, on recensait 26 082 voitures jour/moyen sur la route 112 (se référer au tome I)	Dû à la vocation et l'unicité de cette artère (route multi-fonctionnelle) et au relief du territoire (présence de la rivière Saint-François), cette artère ne suffit pas.
• Présence d'une gare de triage et d'une zone d'entreposage au centre-ville de Sherbrooke	Superficie: 6 hectares (15 acres)	La gare de triage du CN et la zone d'entreposage qui lui est contiguë occupent un espace important réutilisable à des fins plus appropriées pour un centre-ville
• Mauvaise qualité visuelle des accès routiers à la M.R.C.	_____	La qualité de l'aspect visuel des accès est amoindrie par une incompatibilité des utilisations du sol, la présence de sites d'extraction et une prolifération d'enseignes de fabrications diverses, etc.
• Absence d'un réseau intégré de pistes cyclables intermunicipales	Actuellement, on compte environ 2 kilomètres de pistes cyclables dans la ville de Sherbrooke	Le réseau est strictement pour le loisir et n'est pas un réseau utilitaire
• Transport en commun ne desservant pas toute la M.R.C.	Waterville, Saint-Élie-d'Orford, Deauville ne sont pas desservis actuellement	Une très grande partie du territoire urbanisé est maintenant desservie

Tableau II (Suite)

SECTEURS / PROBLÈMES	ASPECT QUANTITATIF	ASPECT QUALITATIF
<i>Agriculture</i>		
<ul style="list-style-type: none"> Contiguïté d'une zone urbaine en expansion 	Certaines zones telles que, Fleurimont (secteur du C.H.U.S.), Saint-Élie-d'Orford (parc industriel), Ascot Canton (secteur Shermag), Waterville (Les Industries P.P.D. inc.)... sont situées à proximité de secteurs agricoles	Une pression accrue s'exerce sur l'espace agricole
<ul style="list-style-type: none"> Spéculation foncière sur des terres agricoles, en friche et/ou situées en frange urbaine 	<hr/>	Acquisition de terres en frange urbaine en vue d'un développement urbain futur
<i>Potentiels particuliers - Lacs et cours d'eau</i>		
<ul style="list-style-type: none"> Utilisation des terrains en zone inondable 	Sur certains terrains inondables, toute construction est prohibée. Sur d'autres, des coûts importants de construction sont engendrés par les normes d'immunisation	Baisse de la valeur des terrains; les centres-villes de Sherbrooke et Lennoxville sont fortement affectés par la zone inondable
<ul style="list-style-type: none"> Faible protection des zones écologiques sensibles 	Actuellement, on retrouve une réglementation concernant les berges (bande de 15 mètres) et la coupe d'érables en zone agricole	Ces zones écologiques sensibles n'étaient pas clairement identifiées avant les inventaires
<ul style="list-style-type: none"> Peu de mise en valeur des rivières et peu d'accessibilité aux lacs et cours d'eau 	Seules les plages Blanchard et Jacques-Cartier (Sherbrooke) et la plage municipale de Deauville sont accessibles à la population	Actuellement, ces zones sont peu aménagées pour accueillir la population

Tableau II (Suite)

SECTEURS / PROBLÈMES	ASPECT QUANTITATIF	ASPECT QUALITATIF
<i>Espaces verts et villégiature</i>		
• Absence d'espaces verts régionaux	Aucun	La M.R.C. de Sherbrooke ne compte actuellement aucun espace vert régional reconnu comme tel
• Normes d'implantation peu rigoureuses pour la villégiature	Actuellement, certaines municipalités contrôlent par leurs règlements d'urbanisme les superficies de terrains et les ouvrages en bordure des cours d'eau et lacs	Cette réglementation n'est pas assez spécifique au milieu
<i>Patrimoine</i>		
• Méconnaissance du potentiel	Il existe peu de documents de diffusion et de vulgarisation	Aucune municipalité ne régleme actuellement les aspects patrimoniaux
• Absence de mesures de protection et de mise en valeur du patrimoine	Aucune municipalité ne régleme actuellement les aspects patrimoniaux	Il n'y a pas de programme d'aide spécifique à la restauration patrimoniale
• Mauvaise intégration des nouveaux bâtiments, aux ensembles patrimoniaux	Aucune municipalité ne régleme actuellement les aspects patrimoniaux	Il n'y a pas de programme d'aide spécifique à la restauration des bâtiments d'intérêt patrimonial
<i>Tourisme et Loisirs</i>		
• Pas de vocation clairement identifiée pour le tourisme	Peu d'attrait naturels majeurs d'envergure en comparaison avec la zone Magog-Orford	Les services éducationnels, la structure industrielle, et les infrastructures hôtelières et de restauration sont des éléments moteurs

Tableau II (Suite)

SECTEURS / PROBLÈMES	ASPECT QUANTITATIF	ASPECT QUALITATIF
<ul style="list-style-type: none"> Éléments naturels peu ou pas mis en valeur 	<ul style="list-style-type: none"> Le Mont Bellevue Le Lac des Nations La rivière et le lac Magog Etc. 	L'usage actuel de ces éléments n'est pas à la mesure des potentiels existants
<ul style="list-style-type: none"> Peu de bénéfices tirés par la M.R.C. de la présence en région des utilisateurs des zones récréo-touristiques voisines 	Aucun autre lien que routier, n'existe entre les zones récréo-touristiques voisines de la M.R.C.	_____
<i>Environnement</i>		
<ul style="list-style-type: none"> Absence de protection des sources d'eau potable 	Actuellement, aucune réglementation locale n'existe à ce sujet	Ceci est une précaution pour la collectivité
<ul style="list-style-type: none"> Pollution visuelle (enseignes, zones d'extraction, cimetières d'automobiles) 	Actuellement, peu de réglementation et d'uniformisation existent entre les différentes municipalités à ce sujet	Ce problème engendre des baisses de la valeur des terrains, une diminution de la qualité de vie.

3.0 LES PRÉOCCUPATIONS ET ENJEUX D'AMÉNAGEMENT

3.0 LES PRÉOCCUPATIONS ET ENJEUX D'AMÉNAGEMENT

Plusieurs préoccupations et enjeux d'aménagement peuvent être soulevés à la lumière des tournées de consultation et de l'analyse du territoire qui ont été faites jusqu'à maintenant. Ces préoccupations permettent de traduire les perceptions des divers intervenants et d'identifier les enjeux concrets qu'il importe de considérer dans le schéma d'aménagement de la M.R.C. de Sherbrooke.

3.1 Industrie

Actuellement, le développement industriel se fait d'une façon indépendante dans chacune des municipalités, ce qui est néfaste pour l'agglomération. Ce manque de concentration des zones industrielles est un prétexte pour les gouvernements à ne pas donner l'aval à certains projets. L'enjeu est d'augmenter le pouvoir d'attraction de la M.R.C. face à l'industrie pour en faire bénéficier toute la région.

3.2 Commerce et services

Plusieurs préoccupations sont prises en compte dans ce domaine tel que le rôle respectif des centres commerciaux, la revitalisation des centres-villes, la permissivité des réglementations municipales au niveau commercial, la décentralisation des services, etc. L'enjeu est de conserver et de consolider les zones commerciales existantes et de prévoir une meilleure localisation des commerces contraignants pour éviter que ne se reproduisent les situations actuelles. Il faut également rechercher une décentralisation des services de première ligne (services gouvernementaux).

3.3 Habitation et urbanisation

Une des préoccupations qui ressort de ce dossier est d'offrir des zones de développement susceptibles de bien desservir la population. Les tournées de consultation dans chaque municipalité ont mis en lumière la rivalité qui existe quant à l'appropriation de leur part respective du marché de l'habitation.

L'enjeu principal est de prévoir de nouveaux développements qui consolident le tissu urbain actuel sans tenir compte de cette rivalité.

3.4 Transport, énergie et communications

Les préoccupations principales sont centrées sur les voies de contournement et les liens privilégiés entre les périmètres d'urbanisation et les zones industrielles à caractère régional. Les enjeux principaux sont d'assurer une meilleure intégration des réseaux et équipements sur le territoire de la M.R.C. de Sherbrooke.

3.5 Agriculture

Les préoccupations principales en agriculture sont centrées sur la place de l'agriculture dans le contexte de développement urbain en expansion. L'enjeu principal est de protéger les sols agricoles à fort potentiel pouvant permettre une agriculture rentable.

3.6 Potentiels particuliers

Les préoccupations principales sont de pouvoir pratiquer à nouveau toute activité reliée à la ressource eau et de préserver les espaces verts naturels en marge urbaine. Une meilleure accessibilité aux cours d'eau, la consolidation des infrastructures de loisir, le respect des municipalités locales comme maître d'oeuvre du développement de ces équipements de loisir, l'importance du potentiel touristique de la M.R.C. Memphrémagog voisine, le besoin de développer des liens avec la région Magog-Orford, le

développement des attraits naturels, la protection et la mise en valeur du patrimoine sont autant de points qui figurent parmi les préoccupations majeures concernant les potentiels particuliers du territoire.

Les enjeux importants sont les suivants: il faut réussir à protéger les berges et les zones écologiques, à développer le potentiel touristique en misant sur tous les attraits naturels tout en consolidant les secteurs forts (hébergement, restauration, congrès) et en créant de meilleurs liens avec les zones à fort potentiel touristique existantes en Estrie. Il faut également augmenter la réputation régionale, quant à la qualité de vie et mettre en valeur les richesses régionales dans des circuits loisir-tourisme.

3.7 Environnement

Les préoccupations principales concernant la contamination des nappes d'eau souterraines et l'aspect esthétique des voies d'accès à la M.R.C. L'enjeu principal est de protéger les sources d'eau potable municipales et d'améliorer la qualité visuelle des accès à la M.R.C.

4.0 LES INTENTIONS GÉNÉRALES DE LA M.R.C. ET DU
GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

4.0 LES INTENTIONS GÉNÉRALES DE LA M.R.C. ET DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

La M.R.C. de Sherbrooke se particularise par sa forte urbanisation. Elle compte près de 115 000 habitants, soit environ la moitié de la population de l'Estrie.

La M.R.C. est un carrefour de voies de communication terrestres et ferroviaires qui contribuent à renforcer son caractère de centre régional de services. L'industrie y occupe une place importante.

La M.R.C. de Sherbrooke est un lieu privilégié d'industrialisation et d'urbanisation en Estrie.

Dans ce contexte, le schéma d'aménagement doit proposer des moyens pour créer des effets d'agglomération afin que la M.R.C. de Sherbrooke occupe pleinement son rôle de métropole régionale de l'Estrie. Pour ce faire, le secteur industriel doit jouer un rôle moteur.

Le schéma doit également favoriser l'intégration, la rentabilisation des services et des infrastructures existantes, ainsi que l'amélioration de la qualité de vie.

La priorité est donnée à l'amélioration du cadre de vie étant donné que les valeurs relatives à la qualité de vie, au plein air, aux industries non polluantes et à l'environnement sain recueillent un consensus de plus en plus vaste.

À cet effet, on doit donner la possibilité aux citoyens de choisir un milieu de vie intéressant. Ceci réaffirme le besoin de planifier le développement avec une approche globale visant à satisfaire ces besoins tout en utilisant de façon rationnelle, les ressources des milieux naturels:

- le type de développement privilégié doit permettre une minimisation des coûts publics et sociaux. Cette minimisation doit être faite pour l'ensemble de l'agglomération;
- le type de développement privilégié doit entraîner une répartition comme "juste" pour les groupes résidents à l'intérieur de l'agglomération. La distribution des possibilités d'accès aux équipements, aux services et aux lieux où se déroulent diverses activités;

- le type de développement privilégié doit permettre d'améliorer la qualité de vie urbaine. Cette notion fait référence à des caractéristiques socio-spatiales qui pourraient guider les décisions d'aménagement: les possibilités d'interactions sociales plus ou moins fortes, les occasions de récréation en milieu naturel, les agréments de l'environnement physico-architectural.

Le gouvernement, dans le document qu'il a déposé en vertu de l'article 16 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, poursuit les mêmes orientations générales et précise ce qui suit:

"Le gouvernement entend soutenir le développement industriel et minier de la M.R.C., favoriser l'essor du tourisme, contribuer au développement agricole et forestier et à la mise en valeur des potentiels récréatifs et culturels de la M.R.C." (art. 16, p. 13)

5.0 LE CONTENU OBLIGATOIRE DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

5.0 LE CONTENU OBLIGATOIRE DU SCHEMA D'AMENAGEMENT

5.1 Les grandes orientations d'aménagement (Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, article 5, paragraphe 1)

Le schéma d'aménagement est un cadre de référence pour l'utilisation rationnelle du territoire. Dans cette optique, la réalisation du schéma s'appuie sur un principe fondamental qui est l'amélioration de la qualité de vie. En vertu de ce principe, la satisfaction des besoins et des aspirations de la collectivité prime.

C'est donc à partir d'une telle perspective qu'il a été possible de déterminer les grandes orientations d'aménagement de la M.R.C. de Sherbrooke. Issues de la problématique générale d'aménagement identifiée précédemment (chapitre 2), les grandes orientations constituent un énoncé des principales intentions, directions et principes de la M.R.C. en matière d'aménagement du territoire. Une série d'objectifs (moyens) découlent de ces grandes orientations.

Les grandes orientations consistent à rechercher les solutions aux problèmes à résoudre ou à éviter les problèmes prévisibles, ainsi qu'à poursuivre l'amélioration de situations existantes et la satisfaction des besoins de la population.

Elles constituent le fondement même du schéma puisqu'elles permettront de guider les choix relatifs aux interventions à privilégier sur le territoire de la M.R.C. et d'évaluer, lors de leur mise en application, les résultats obtenus. En outre, les objectifs d'aménagement qu'elles sous-tendent serviront à déterminer la conformité des plans et règlements municipaux d'urbanisme qui seront soumis à la M.R.C. durant la période suivant l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement ainsi que la conformité des interventions gouvernementales sur le territoire de la M.R.C. de Sherbrooke.

Le schéma d'aménagement s'articule autour de sept (7) grandes orientations*, retenues par le conseil des maires, à savoir:

1. l'augmentation du pouvoir d'attraction de la M.R.C. face à l'industrie pour en faire bénéficier toute la région;
2. la consolidation des zones commerciales existantes et la recherche d'une décentralisation de certains services gouvernementaux;]
3. la mise en valeur de zones pour le développement renforçant le tissu urbain actuel;
4. la rationalisation des réseaux de transport et des équipements de la M.R.C.;
5. la protection des sols agricoles à fort potentiel;
6. la concrétisation de la réputation régionale quant à la qualité de l'environnement;
7. la protection des infrastructures et équipements identifiés comme régionaux doivent relever des municipalités locales.

5.1.1 LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT DÉTAILLÉES

À partir de ces sept (7) grandes orientations qui ont été retenues par le conseil des maires, il faut reprendre de façon plus détaillée chacun des thèmes abordés. Le tableau qui suit reprend donc chacun de ces thèmes en spécifiant les orientations qui leur sont propres et les objectifs généraux d'aménagement qui en découlent.

* La réalisation des infrastructures et équipements identifiés comme régionaux doivent relever des municipalités locales.

Tableau III
Orientations et objectifs généraux d'aménagement
M.R.C. de Sherbrooke

LES GRANDES ORIENTATIONS DE LA M.R.C. DE SHERBROOKE SONT:	LES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT DE LA M.R.C. DE SHERBROOKE SONT**:
<i>Industrie</i>	
Augmentation du pouvoir d'attraction de la M.R.C. face à l'industrie pour en faire bénéficier toute la région	<ul style="list-style-type: none"> A- Renforcer la structure industrielle régionale B- Favoriser l'implantation de centres de recherche C- Favoriser l'implantation d'industries primaires reliées étroitement aux ressources
<i>Commerce et services</i>	
Consolidation des zones commerciales existantes et recherche d'une décentralisation de certains services gouvernementaux	<ul style="list-style-type: none"> A- Combler les besoins en équipements de services majeurs B- Favoriser l'accès des services de première ligne à toute la population de la M.R.C. C- Minimiser l'impact sur le voisinage des commerces contraignants
<i>Habitation et urbanisation</i>	
Mise en valeur des zones pour le développement renforçant le tissu urbain actuel	<ul style="list-style-type: none"> A- Empêcher d'hypothéquer les terrains voués à l'urbanisation B- Circonscrire le tissu urbain contigu afin de permettre une densification

** La conformité avec les règlements et plans d'urbanisme sera examinée avec les objectifs d'aménagement (art. 36, L.A.U.)

Tableau III (suite)

LES GRANDES ORIENTATIONS DE LA M.R.C. DE SHERBROOKE SONT:	LES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT DE LA M.R.C. DE SHERBROOKE SONT**:
<i>Transport, énergie et communication</i>	
Rationalisation des réseaux de transport et des équipements dans la M.R.C.	<ul style="list-style-type: none"> A- Favoriser les liens routiers entre les centres urbains et les zones industrielles régionales de la M.R.C. par une infrastructure adéquate B- Minimiser l'impact de la présence des voies ferrées et de leurs infrastructures connexes à l'intérieur du tissu urbain C- Favoriser la desserte de chaque périmètre d'urbanisation par le transport en commun
<i>Agriculture</i>	
Protection des sols agricoles à fort potentiel	<ul style="list-style-type: none"> A- Protéger essentiellement les terroirs d'importance en termes de qualité et de quantité
<i>Potentiels particuliers</i>	
Concrétisation de la réputation régionale quant à la qualité de l'environnement	<ul style="list-style-type: none"> A- Minimiser la dégradation des berges des lacs et des cours d'eau B- Favoriser l'accessibilité aux lacs et aux cours d'eau à la population de la M.R.C. C- Protéger et/ou mettre en valeur certaines zones écologiques D- Doter la M.R.C. d'un réseau diversifié d'espaces verts à envergure régional E- Promouvoir la mise en valeur et/ou la protection de certains ensembles patrimoniaux d'intérêt régional

** La conformité avec les règlements et plans d'urbanisme sera examinée avec les objectifs d'aménagement (art. 36, L.A.U.)

Tableau III (suite)

LES GRANDES ORIENTATIONS DE LA M.R.C. DE SHERBROOKE SONT:	LES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT DE LA M.R.C. DE SHERBROOKE SONT**:
<i>Environnement</i>	<ul style="list-style-type: none"> F- Combler les besoins en équipements culturels jugés de grande importance pour la région G- Profiter pleinement des attraits majeurs que présentent les zones récréo-touristiques Magog-Orford et du lac Massawippi H- Permettre l'implantation d'habitations à proximité des ressources naturelles à fort potentiel tout en les protégeant
Protection des sources d'eau potable municipales et amélioration de la qualité visuelle des accès routiers de la M.R.C.	<ul style="list-style-type: none"> A- Assurer la protection des prises d'eau potable municipales contre la contamination B- Assurer la sécurité publique dans les zones de contraintes particulières C- Améliorer la qualité visuelle des accès de la M.R.C.

REMARQUE IMPORTANTE S'APPLIQUANT À TOUTES LES GRANDES ORIENTATIONS ET AUX OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

La réalisation des infrastructures et équipements identifiés comme régionaux doivent relever des municipalités locales et viser à concrétiser ces équipements et infrastructures par les municipalités locales individuellement ou par le biais d'ententes intermunicipales quant à leur mise en oeuvre, réalisation et gestion subséquente.

** La conformité avec les règlements et plans d'urbanisme sera examinée avec les objectifs d'aménagement (art. 36, L.A.U.)

Tableau X
Projets proposés par le gouvernement
M.R.C. de Sherbrooke

MINISTÈRE	ESTIMATION APPROXIMATIVE ET ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION
• Ministère des Affaires culturelles Travaux de rénovation au centre culturel de l'Université de Sherbrooke	975 000,00 \$
• Ministère des Affaires municipales	(nil)
• Ministère des Affaires sociales - CLSC Fleurimont-Lennoxville - CLSC versant est	réalisé réalisé
• Réalisation des travaux de l'Hôtel-Dieu de Sherbrooke	3 000 000,00 \$
• Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	(nil)
• Ministère des Communications	(nil)
• Ministère de l'Éducation - Travaux d'amélioration à l'école Notre-Dame-de-Liesse - Travaux d'aménagement de deux classes maternelles à l'école Sylvestre	
• Ministère de l'Énergie et des Ressources	(nil)
• Ministère de l'Environnement - Intercepteurs, construction ou modification d'usines d'épuration des eaux	

Tableau X (suite)

MINISTÈRE	ESTIMATION APPROXIMATIVE ET ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION*	
		<u>Investissements effectués au 01-06-1986</u>
- Ascot Canton	5 074 200,00 \$	855 000,00 \$
- Fleurimont	6 680 000,00 \$	1 325 000,00 \$
- Sherbrooke	51 644 000,00 \$	13 807 000,00 \$
- Rock Forest	6 919 000,00 \$	2 328 000,00 \$
- Saint-Élie-d'Orford	1 678 200,00 \$	(réalisé)
- Waterville	1 091 000,00 \$	(réalisé)
- Deauville (agrandissement)	696,00,00 \$	71 000,00 \$
- Lennoxville	4 899,000.00 \$	2 429,000.00 \$
<ul style="list-style-type: none"> • Ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme - Parc industriel intermédiaire (100 acres) 		

* La date prévue pour la fin des travaux est 1990-1991.

Tableau X (suite)

MINISTÈRE	ESTIMATION APPROXIMATIVE ET ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION*	
• Ministère de la Justice		
- Palais de Justice	11 112 400,00 \$ (en cours)	printemps 1987
- Centre de détention pour hommes	10 000 000,00 \$	mars 1989 (1075, Talbot, Sherbrooke)
• Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche		
- Amélioration au centre Val Estrie	175 000,00 \$ (réalisé)	
• Société d'habitation du Québec		
- Construction de logement pour familles dans la municipalité de Sherbrooke		
- 30 logements	1 504 500,00 \$ (choix préliminaire du terrain, juillet 1986)	
- 20 logements	1 003 000,00 \$ (choix préliminaire du terrain, juillet 1986)	

Tableau X (suite)

PROJET (RÉSEAU ROUTIER)	LOCALISATION	LONGUEUR (KM)	DESCRIPTION	COÛT GLOBAL ('000)	DÉPENSES EFFECTUÉE S ('000)	DÉPENSES À VENIR ('000)
Autoroute 10	De l'est de l'échangeur Saint-François à l'est de la route 216	4,5	Construction d'un tronçon d'autoroute	10 675	3 000	7 675
Autoroute 10	Boulevard Saint-François de l'autoroute 10 vers Sherbrooke	4,0	Réfection du boulevard	2 000	—	2 000
Autoroute 10	De l'est de la route 216 à la route 112 à l'est du chemin Champigny	4,0	Construction d'un tronçon d'autoroute	6 000	—	6 000
Autoroute 410	Du boulevard de l'Université au chemin Morkil	5,3	Construction d'un tronçon d'autoroute	3 500	—	3 500
Autoroute 112	De l'est du chemin Champigny (Fleurimont) à Spring Road (Ascot Corner) dans la M.R.C. du Haut-Saint-François	5,1	Réfection de la route existante	6 000	—	6 000
Autoroute 112	Du chemin Champigny au chemin Duplessis	3,6	Réfection de la route existante	3 000	—	3 000
Route 112	Boulevard Bourque	—	Correction de plusieurs intersections	2 475	1 375	1 100
Route 216	De la route 216 à l'autoroute 410 à Sherbrooke	2,0	Raccordement	650	—	650
Route 216	De Fleurimont à l'autoroute 10	0,9	Élargissement à 4 voies	850	—	850

Tableau X (suite)

PROJET (RÉSEAU ROUTIER)	LOCALISATION	LONGUEUR (KM)	DESCRIPTION	COÛT GLOBAL ('000)	DÉPENSES EFFECTUÉES ('000)	DÉPENSES À VENIR ('000)
Route 108	Du pont au village d'Eustis	2,6	Terrassement, gravelage et enrobé bitumineux	1 365	—	1 365
Route 108	Du village d'Eustis au domaine Mont-Joie	1,4	Terrassement, gravelage et enrobé bitumineux	500	—	500
Route 216	De la rue Val-du-Lac à la route 108 à Sainte-Catherine-de-Hatley, ville de Rock Forest (M.R.C. de Sherbrooke et de Memphrémagog)	4,8	Terrassement, gravelage et enrobé	1 650	—	1 650
Route 108	De Eustis à la route 147 au Canton d'Ascot	3,3	Terrassement, gravelage et béton bitumineux	1 100	—	1 100
Route 220	Du rang 9 au rang 7 à Saint-Élie-d'Orford	2,0	Terrassement, gravelage et béton bitumineux	680	—	680
Chemin Biron	Du chemin Woodward à Lennoxville	1,6	Terrassement, gravelage et enrobé bitumineux	110	—	110
Chemin Drummond	De la rue Poulin jusqu'aux travaux de 1976 à Rock Forest	1,8	Terrassement, gravelage et enrobé bitumineux	735	—	735

Tableau X (suite)

PROJET (RÉSEAU ROUTIER)	LOCALISATION	LONGUEUR (KM)	DESCRIPTION	COÛT GLOBAL ('000)	DÉPENSES EFFECTUÉES ('000)	DÉPENSES À VENIR ('000)
Chemin Saint-Roch Sud	Du chemin Drummond à la rue Louise à Rock Forest	0,5	Correction de courbe, terrassement, gravelage et enrobé bitumineux	200	-	200
Chemin du rang VI	De la route 112 à l'échangeur de l'autoroute 10 et 55 à Saint-Élie-d'Orford	3,1	Réfection économique	580	-	580
Chemin Sherbrooke	De la rue Vanier au boulevard Bourassa	2,2	Terrassement, gravelage et enrobage bitumineux	400	-	400
Chemin du Petit-Sept	De la route 220 au développement Mijaro à Saint-Élie-d'Orford	2,7	Rechargement de la chaussée	160	-	160
Chemin Drummond	Des travaux de 1976 au chemin Saint-Roch à Rock Forest (M.R.C. de Sherbrooke et de Memphrémagog)	0,8	Rechargement de la chaussée	240	-	240
Chemin Carrier	Du chemin Nichol à la route 147 à Waterville	3,4	Réfection économique	460	-	460
Chemin Saint-Roch Nord	De la ligne d'Hydro-Québec à la rue des Enclaves à Rock Forest	0,6	Terrassement, gravelage et enrobé bitumineux	170	-	170
Chemin Sherbrooke - Rock Forest	Du boulevard Bourassa au chemin du Curé à Rock Forest	0,7	Terrassement et gravelage	230	-	230

Tableau X (suite)

PROJET (RÉSEAU ROUTIER)	LOCALISATION	LONGUEUR (KM)	DESCRIPTION	COÛT GLOBAL ('000)	DÉPENSES EFFECTUÉES ('000)	DÉPENSES À VENIR ('000)
Chemin Sherbrooke - Rock Forest	Du chemin du Curé au chemin Saint-Roch à Rock Forest	4,0	Terrassement, gravelage et enrobé bitumineux	370	-	370
Chemin Saint-Roch	Intersection du chemin Saint-Roch, du chemin Fontaine à Rock Forest	0,2	Drainage, terrassement, gravelage et enrobé bitumineux	300	-	300
Vieux chemin Lower-Belvédère	De la route 112 à la limite de Magog à Deauville	4,4	Terrassement, gravelage et enrobé bitumineux	930	-	930
Chemin du Petit-Sept	Du chemin Jaro à la route 222	3,2	Réfection économique	250	-	250
Chemin du rang VIII	Pont du camping Tivoli à Deauville	1,1	Terrassement, gravelage, enrobé bitumineux et pont	500	-	500
Chemin Bartelet	Du chemin Mitchell au pavage à Canton d'Ascot	2,4	Rechargement	100	-	100
Chemin de la Côte des 14	Des limites de Sherbrooke au chemin Duplessis à Fleurimont	0,7	Terrassement, gravelage et enrobé bitumineux	250	-	250
Chemin Labbé	De la côte au chemin Drummond à Rock Forest	0,6	Terrassement, gravelage et enrobé bitumineux	160	-	160
Chemin du rang VII	De la route 220 à la route 222 à Saint-Élie-d'Orford	6,0	Gravelage	280	-	280

6.3 Le tracé approximatif et le type des principales voies de circulation (Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, art. 6, par. 3)

En plus des projets proposés par le ministère des Transports (art. 16, Loi 125), il nous apparaît fondamental de planifier à long terme la grande voirie dans la M.R.C. de Sherbrooke.

Priorités régionales retenues par la M.R.C. de Sherbrooke
Ministère des Transports du Québec

M.R.C de Sherbrooke

ROUTES PROPOSÉES	TYPES DE ROUTES	LONGUEUR	LIENS CRÉÉS	ARGUMENTATION
Contournementsud (no 410)	Autoroute	Environ 4,5 km	Du chemin Morkill jusqu'à la route 108 (intersection avec la route 251)	<ul style="list-style-type: none"> • Éliminer la circulation de transit au centre-ville de Sherbrooke; • Relier Rock Forest au centre industriel de recherche d'Ascot Canton, en contournant Lennoxville et le sud-est de Sherbrooke
Prolongement du boulevard Portland (section industrielle)	Collectrice	Environ 2 km	Est-ouest de l'extrémité du boulevard Portland au futur boulevard Marie-Victorin	<ul style="list-style-type: none"> • Amener la circulation depuis le centre-ville jusqu'à la circulaire intérieure (Marie-Victorin); • Diminuer le temps de déplacement

En outre, il sera important de planifier les haltes routières suivantes dans l'aménagement de la M.R.C.

MINISTÈRE	PROJET	ESTIMATION APPROXIMATIVE ET ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION
Ministère des Transports du Québec	<ul style="list-style-type: none"> • Deux haltes routières (belvédères); <ul style="list-style-type: none"> - voie de contournement sud; - autoroute 10-55. • Finalisation des deux haltes routières en construction - sur l'autoroute 10-55. 	± 60 000 \$

6.4 Les propositions intermunicipales d'aménagement émanant d'un groupe de municipalités (Loi sur l'aménagement et l'urbanisme art. 6, par. 4)

Deux propositions intermunicipales d'aménagement ont énoncé des discussions entre les municipalités. Des résolutions des différents conseils ont confirmé ces positions.

1) PARC INDUSTRIEL RÉGIONAL

Municipalités concernées: Sherbrooke et Saint-Élie-d'Orford

Le projet consiste à aménager un secteur adjacent au parc industriel actuel de Sherbrooke. Ce parc industriel régional permettra d'accueillir l'industrie demandant de grandes superficies et d'aménager une voie ferrée et une infrastructure adéquate.