



# CONCEPTS PRÉLIMINAIRES

DU SECTEUR SUD DU LAC DES NATIONS

VILLE DE SHERBROOKE  
2021-2022



Un projet d'analyse et de conception urbaine détaillé par une équipe d'étudiants en urbanisme de l'École des sciences de la gestion de l'Université du Québec à Montréal.

Sauf indication contraire, les photographies contenues dans ce document ont été prises par l'organisme à but non lucratif ID.URBAIN.E.



ID.URBAIN.E

Dossier urbain

Praxis III - EUT 5114 : Conception et composition urbaine (Groupe 50)

Jacinthe Lemay, Chargée de projet (LEMJ24597802) [lemay-theriault.jacinthe-amelie@courrier.uqam.ca](mailto:lemay-theriault.jacinthe-amelie@courrier.uqam.ca)

Gabriel Coulombe (COUG05049701) [coulombe.gabriel@courrier.uqam.ca](mailto:coulombe.gabriel@courrier.uqam.ca)

Audrey-Anne Drouin (DROA15539303) [drouin.audreyanne@courrier.uqam.ca](mailto:drouin.audreyanne@courrier.uqam.ca)

Jean-Pascal Lalonde (LALJ06039706) [lalonde.jeanpascal@courrier.uqam.ca](mailto:lalonde.jeanpascal@courrier.uqam.ca)

Naomi Turcotte (TURN03599802) [turcotte.naomi@courrier.uqam.ca](mailto:turcotte.naomi@courrier.uqam.ca)

Madeleine Warmbold (WARM23599901) [warmbold.madeleine@courrier.uqam.ca](mailto:warmbold.madeleine@courrier.uqam.ca)

# TABLE DES MATIÈRES

<b>À PROPOS</b> .....	<b>1</b>
Présentation de l'organisme .....	2
Mission .....	2
Mandat.....	3
Vision et intérêts d'aménagement .....	3
Méthodologie.....	4
<b>MISE EN CONTEXTE</b> .....	<b>5</b>
Région et ville.....	6
Quartier et zone d'influence .....	7
Site d'intervention.....	8
<b>DIAGNOSTIC</b> .....	<b>9</b>
Forces et faiblesses de développement .....	10
Potentiel et contraintes d'aménagement .....	12
<b>PROBLÉMATIQUE</b> .....	<b>14</b>
Enjeux d'aménagement et problématique .....	15
Tableau synthèse .....	16
Principes d'aménagements.....	17
<b>PARTI URBANISTIQUE</b> .....	<b>22</b>
Concept 1 : Le N.I.D.....	23
Concept 2 : L'Esplanade .....	25
<b>MÉDIAGRAPHIE</b> .....	<b>28</b>



## LISTE DES FIGURES

Figure 1. Schéma innovation durable.....	3
Figure 2. Échéancier .....	4
Figure 3. Site industriel de Kruger et Supermétal.....	8
Figure 4. Site d'intervention.....	8
Figure 5. Édifice Hooper et stationnement.....	8
Figure 6. Terrain vacant .....	8
Figure 7. Rue Wellington au centre-ville.....	10
Figure 8. Mont-Bellevue .....	10
Figure 9. Promenade du Lac-des-Nations.....	10
Figure 10. IGA dans l'édifice Hooper.....	10
Figure 11. Autobus sur la rue Belvédère .....	10
Figure 12. Réseau cyclable récréatif .....	11
Figure 13. Proximité de circulation lourde .....	11
Figure 14. Tableau synthèse.....	16
Figure 15. Schéma Innovation durable.....	17
Figure 16. Vauban .....	17
Figure 17. Glissade sur un bâtiment public, Suède .....	17
Figure 18. Bâtiment 7.....	17
Figure 19. Bâtiment mixte.....	17
Figure 20. 80 rue Walter Hardwick .....	18
Figure 21. Recyclage du bâti au technopôle Angus.....	18
Figure 22. Rue Woornerf Saint-Pierre .....	18
Figure 23. Rue de Castelnau.....	18
Figure 24. Trame viaire perméable, Vauban.....	18
Figure 25. Greenbiz à Bruxelles.....	21
Figure 26. Projet Darwin, France.....	21
Figure 27. Fermes Lufa à Montréal.....	21
Figure 28. Fresh City Farms à Toronto.....	21
Figure 29. Technopôle Angus à Montréal .....	21
Figure 30. Technopôle Angus à Montréal.....	21
Figure 31. Beiqijia Technology Business District, Beijing .....	23
Figure 32. Beiqijia Technology Business District, Beijing .....	23
Figure 33. Parc de la Senne, Bruxelles.....	23
Figure 34. Parc à Parc, Drummondville.....	23
Figure 35. Highline New York .....	23
Figure 36. Promenade Champlain, Québec.....	23

## LISTE DES CARTES

Carte 1. Échelle nationale.....	6
Carte 2. Échelle métropolitaine.....	6
Carte 3. Échelle de la Ville .....	7
Carte 4. Échelle d'impact.....	7
Carte 5. Échelle d'intervention.....	7
Carte 6. Potentiel d'aménagement.....	12
Carte 7. Contraintes d'aménagement.....	13
Carte 8. Concept 1 : Le N.I.D.....	20
Carte 9. Concept 2 : L'Esplanade .....	22



# 01

## À PROPOS

# PRÉSENTATION DE L'ORGANISME

Fondée en 2021, ID.URBAIN.E est un **organisme à but non lucratif** composé d'une équipe de jeunes professionnels engagés à offrir une gamme de services en urbanisme, notamment en analyse et programmation de projet ainsi qu'en conception et en mise en œuvre de projets, tout en accompagnant ses mandataires au long des processus. Pour y arriver, ID.URBAIN.E se structure en deux grandes divisions de travail, qui sont en constante collaboration :

## Division création et design

Équipe hors norme, elle dépasse les frontières afin d'arriver à offrir un milieu de vie unique et novateur. Prête à surmonter tous les défis, son objectif reste tout de même centré sur la qualité de vie de la population, sans perdre de vue l'intérêt collectif.

## Division recherche, innovation et développement

Équipe aguerrie, cette division veille à ce que les interventions soient en conformité avec les divers documents urbanistiques. Passionnée de recherche et toujours à l'affût des dernières tendances urbaines, elle est responsable des précédents et de l'introduction de nouvelles pratiques novatrices.

# MISSION

Ayant l'intérêt de la collectivité au centre de ses préoccupations, ID.URBAIN.E est dédiée à la requalification et à la revitalisation d'espaces industriels afin de permettre aux villes de croître sans s'étaler. En misant sur de tels lieux dégradés, le jeune organisme souhaite concevoir des milieux de vie complets et innovants dans une perspective durable.

## Division création et design



Jacinthe Lemay  
Chargée de projet



Madeleine Warmbold



Naomi Turcotte

## Division recherche, innovation et développement



Gabriel Coulombe  
Secrétaire



Jean-Pascal Lalonde



Audrey-Anne Drouin

## MANDAT

À la suite de l'annonce de la relocalisation des activités indus-trielles des entreprises Kruger et Supermétal actuellement implantées sur la rive sud du lac des Nations, la Ville de Sherbrooke mandate ID.URBAIN.E afin de requalifier ce dernier site fragmenté, qui se localise dans une zone stratégique de la Ville. En effet, se situant en partie dans le centre-ville, le secteur sud du lac des Nations est un lieu clé pour insuffler un nouveau dynamisme et poursuivre les objectifs de la Ville dans sa préoccupation grandissante envers les changements climatiques.

Partageant les mêmes inquiétudes, l'OBNL s'aligne avec les intérêts de la Ville qui sont de concevoir un milieu de vie et d'emplois novateur et durable qui conserve la mémoire indus-trielle des lieux, tout en répondant aux besoins actuels et futurs de la population.

À travers son mandat, les connaissances des acteurs qui habitent, travaillent et étudient la Ville dans laquelle ce site s'insère seront sollicitées, l'objectif étant de garder les parties prenantes suivantes impliquées et informées :

- les différents propriétaires fonciers, notamment les propriétaires des industries Kruger et Supermétal;
- les citoyens;
- la Ville de Sherbrooke;
- le Canadien Pacifique (CP);
- le Centre de mobilité durable de Sherbrooke (CMDs);
- les divers comités de la Ville de Sherbrooke (Comité de l'environnement, Comité de développement social et communautaire);
- l'Office municipal d'habitation de Sherbrooke.

## VISION ET INTÉRÊTS D'AMÉNAGEMENT

À travers le recyclage et le renouvellement de cette friche industrielle, ID.URBAIN.E vise à offrir un milieu de vie complet doté d'une identité sociale et culturelle forte, dynamique et inclusive.

ID.URBAIN.E croit en la qualité d'une intervention qui prend en compte l'importance des services systémiques ainsi que la capacité de résilience du milieu face aux changements climatiques. Cette vision se base d'ailleurs sur huit grandes lignes directrices.

1. Innover dans un contexte durable.
2. Miser sur l'histoire et le patrimoine bâti.
3. Bâtir un milieu de vie inclusif, animé et mixte dans l'intérêt collectif.
4. Valoriser les fonctions écologiques afin de créer des aménagements résilients face aux changements climatiques.
5. Consulter la population dans sa diversité et selon les besoins de chaque milieu.
6. Intégrer et mettre de l'avant l'éducation, la culture et le dynamisme économique à travers une identité forte.
7. Bonifier l'accès aux divers modes de transports durables.
8. Proposer des solutions axées sur l'autosuffisance, le zéro déchet, la carboneutralité.

Sans compter que le travail d'ID.URBAIN.E se base sur une vision suivant les principes de l'innovation durable, soutenue par quatre grands piliers : social, économie, environnement et mobilité. Dans la conception de projets urbains, l'équipe vise à trouver un équilibre viable entre ces derniers.

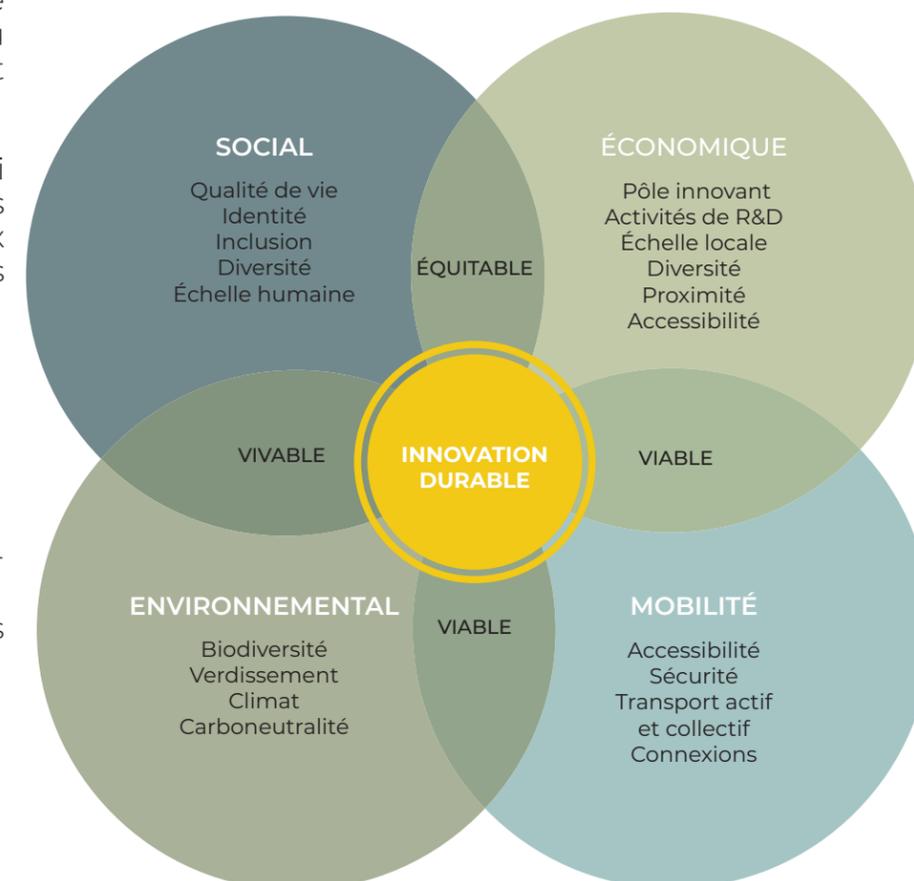


Figure 1. Schéma innovation durable

# MÉTHODOLOGIE

Comme l'illustre l'échéancier suivant, ce document présente la conception et la composition du projet de requalification du secteur sud du lac des Nations en plus de faire un bref rappel de l'analyse et de programmation précédemment effectuées. Dans ce contexte, ID.URBAIN.E a misé sur les visites de terrain à l'été et à l'automne 2021 ainsi que les analyses urbaines pour bien saisir la dynamique, les contraintes et le potentiel que représente le site d'intervention.

De plus, tout au long de l'élaboration et de la planification de ce projet, des personnes-ressources ont accompagné l'équipe afin de l'orienter vers l'atteinte de l'objectif suivant : analyser le site pour créer, dans les mois qui suivent, un projet innovant dans un contexte durable allant au-delà des attentes de la Ville de Sherbrooke.

François Racine, architecte (OAQ), urbaniste (OUQ) et professeur en urbanisme et design urbain au Département d'études urbaines et touristiques de l'École des sciences de la gestion de l'UQAM, ainsi que l'auxiliaire d'enseignement Olivier Lambert accompagneront l'équipe au cours de l'année.

L'équipe de Lyne Dansereau, chef du Service d'urbanisme à la Ville de Sherbrooke est la ressource principale, notamment en raison de son rôle de mandataire. Une autre consultante externe s'ajoutera à l'équipe : il s'agit de Céline Mertenat, qui est architecte et coordonnatrice en développement durable pour la firme Provencher Roy.

## EUT 5113 PRAXIS III

### Analyse et programmation du projet

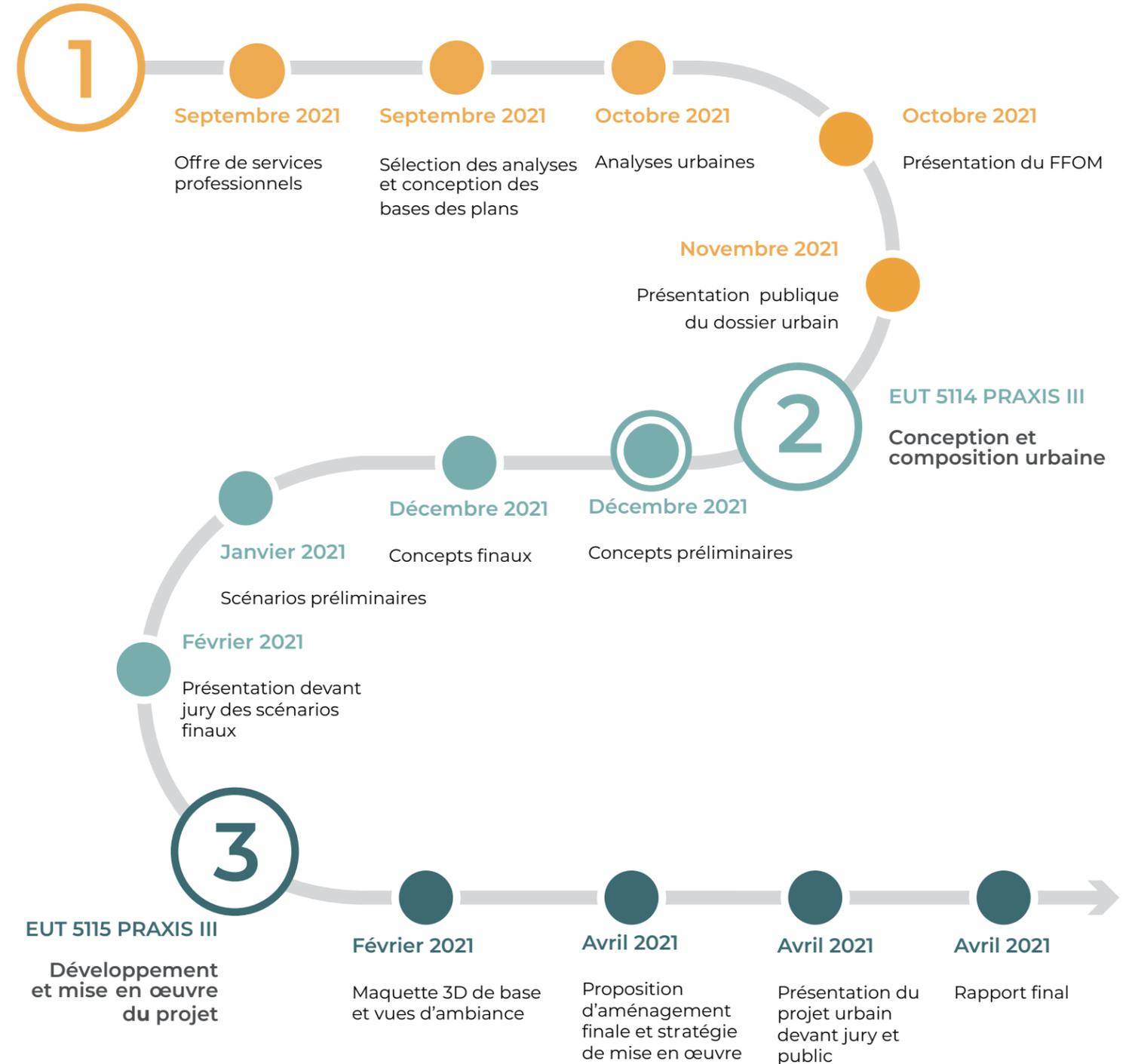


Figure 2. Échéancier



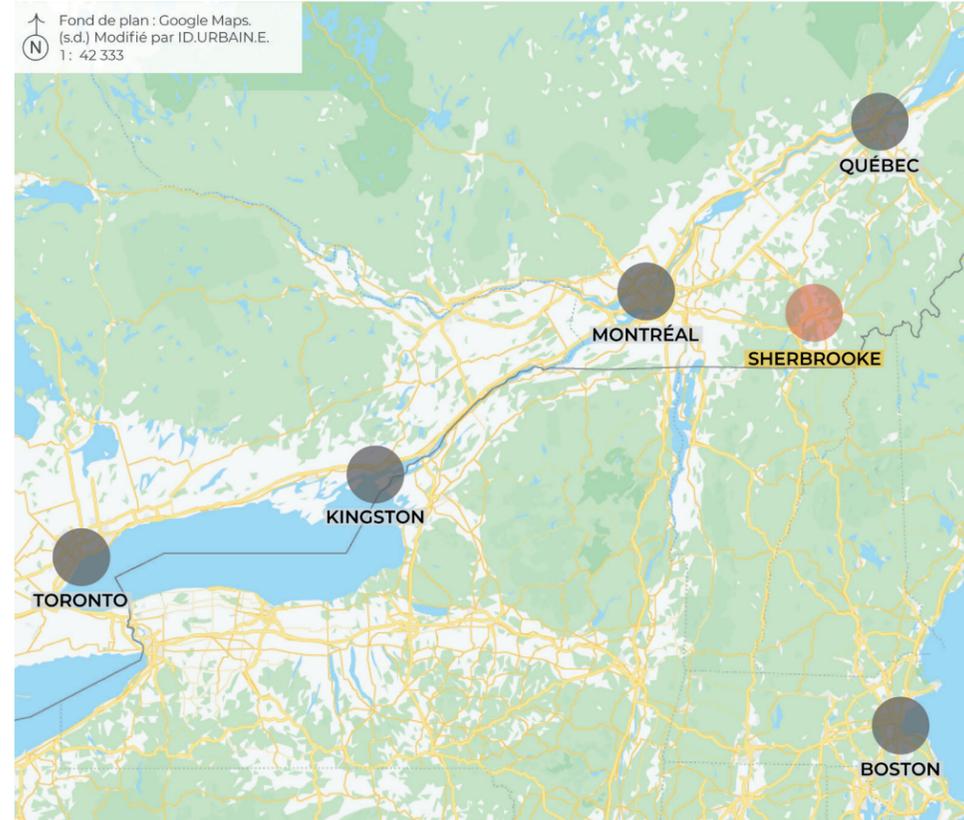
# 02

## MISE EN CONTEXTE

# RÉGION ET VILLE

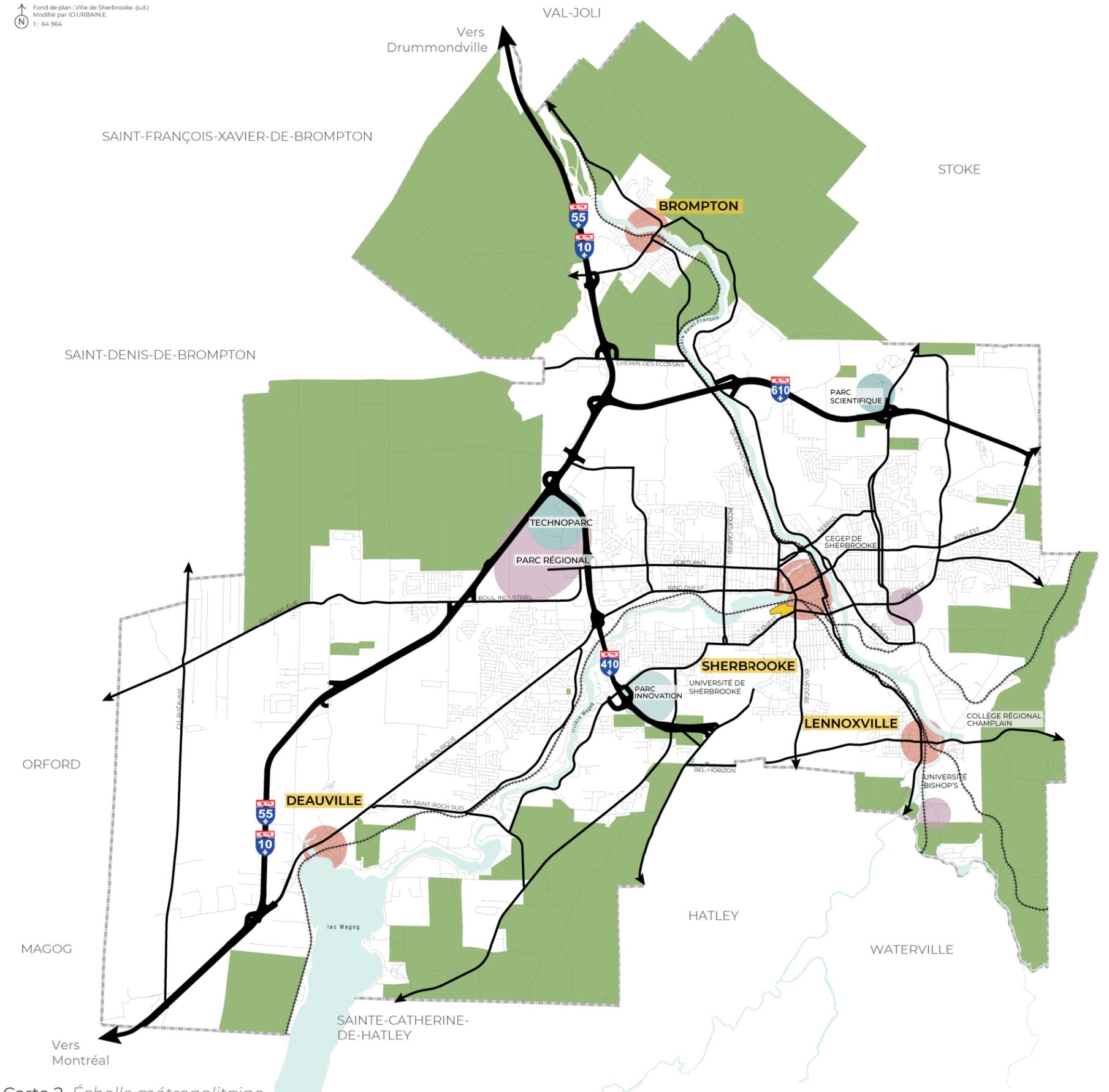
Se plaçant sur l'échiquier national avec d'autres centres écono-miques tels que Québec, Montréal, Ottawa et Toronto, la Ville de Sherbrooke est située à l'est de la Montérégie et à proximité de la frontière avec les États-Unis. Son positionnement stratégique en fait un pôle régional de l'Estrie, également appelé les Cantons-de-l'Est. Onze villes et municipalités sont regroupées sous la Région métropolitaine de Sherbrooke : Sherbrooke, Magog, Orford, Saint-Denis-de-Brompton, Compton, Ascot Corner, Stoke, Waterville, Hatley, Val-Joli et North Hatley.

La présence des rivières Saint-François et Magog sur le territoire de Sherbrooke a grandement contribué au développement de la région par de nombreux entrepreneurs et investisseurs. L'arrivée d'une ligne de chemin de fer en 1852 a permis de désenclaver Sherbrooke, décrite comme une ville manufacturière vers la fin du 19e siècle, en la connectant au réseau du Grand Tronc. La présence d'une gare du Canadien Pacifique (CP) à deux pas de l'actuel site d'intervention a d'autant plus été bénéfique pour l'activité économique de ces industries.



Carte 1. Échelle nationale

Fond de plan : Ville de Sherbrooke. (s.d.) Modifié par ID.URBAIN.E. 1: 64 964



Carte 2. Échelle métropolitaine

## QUARTIER ET ZONE D'INFLUENCE

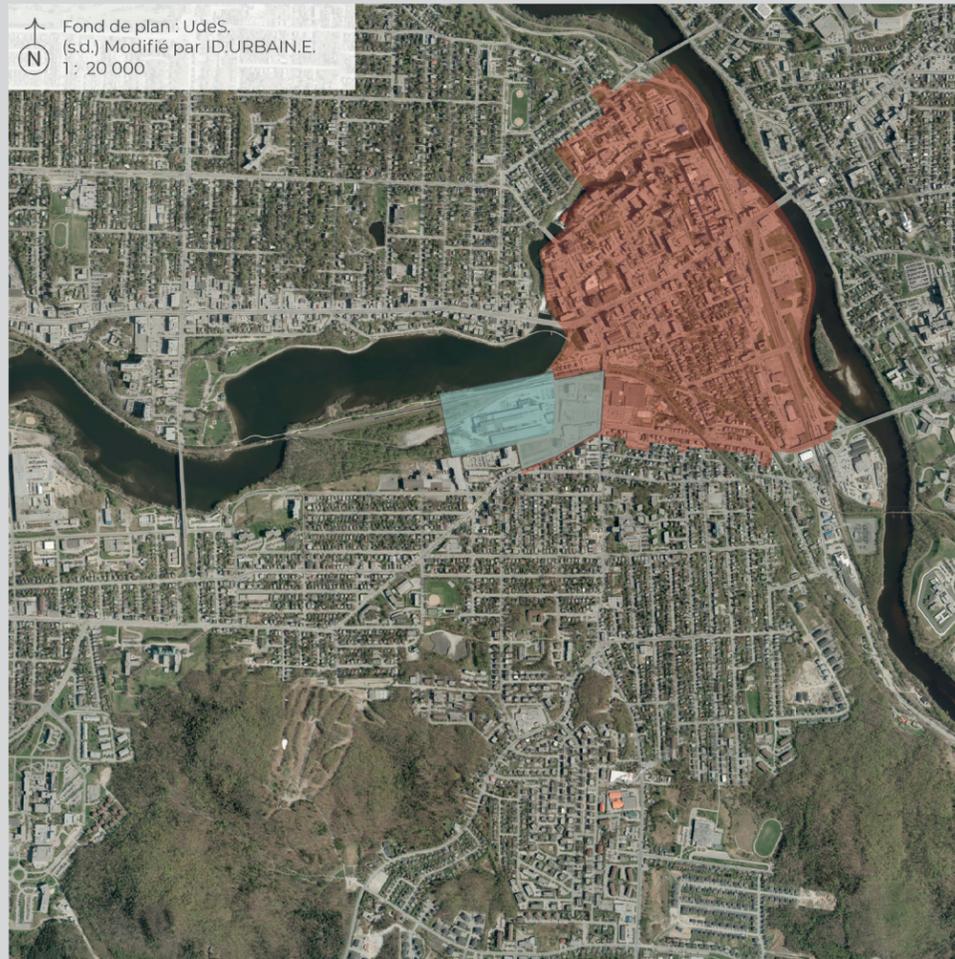
Cette mise à l'échelle permet d'illustrer la relation du secteur sud du lac des Nations avec son environnement. Par rapport à l'ensemble de la Ville de Sherbrooke, il est possible de constater que le secteur est à proximité de plusieurs pôles institutionnels et naturels importants comme le centre-ville, l'Université de Sherbrooke, le Cégep de Sherbrooke, le Mont-Bellevue ainsi que le lac des Nations.

Le quartier dans lequel s'insère le secteur hébergeait autre-fois de nombreuses industries d'acier, de pâtes et

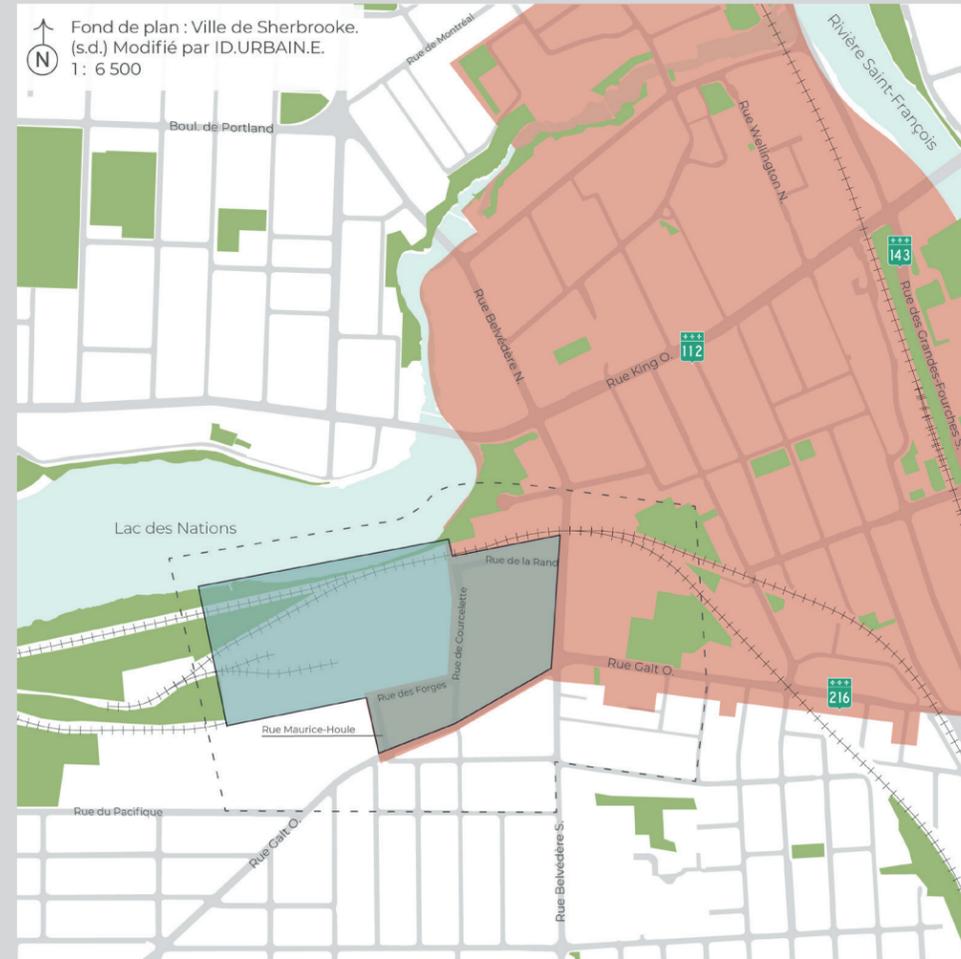
papiers et de papiers et de coton telles que l'Ingersoll-Rand, la MacKinnon et la Canadian Connecticut Cotton Mills, dont Kruger et Supermétal ont repris les anciens ateliers jusqu'à récemment. Des habitations ouvrières furent construites au sud, formant un quartier qu'on surnommait autrefois le « Petit-Canada » en raison de la forte présence des familles ouvrières canadiennes-françaises.

Situé dans l'arrondissement Les Nations, le secteur sud du lac des Nations se trouve dans la zone du centre-ville de

secteur, soit a rue Galt Ouest et la rue Belvédère Sud, où l'on trouve un pôle commercial composé de commerces et services ainsi que de grandes surfaces. ID.URBAIN.E a saisi les préoccupations récentes de la Ville en ce qui a trait au manque de cohérence et d'harmonie dans l'implantation de grandes industries avec la vocation récréotouristique que représente le secteur sud du lac des Nations. D'ailleurs, les discussions sont actives pour l'acquisition d'un terrain d'envergure en vue d'une relocalisation des entreprises Kruger et Supermétal dans le parc industrielsur une période de 10 ans. (Laroche, L. 2016)



Carte 3. Échelle de la Ville



Carte 4. Échelle d'impact



Carte 5. Échelle d'intervention

- Centre-ville
- Site d'intervention
- Zone d'impact

## SITE D'INTERVENTION

Totalisant une superficie de 19,13 hectares, le site d'intervention, également appelé le secteur au sud du lac des Nations, se décompose en trois parties : la partie industrielle, la partie commerciale avec une grande aire de stationnement et le terrain vacant. Les rues Belvédère Sud, Galt Ouest, des Forges et de Courcelette ainsi que le chemin de fer le délimitent.

- A. Le nord-ouest du site est occupé par l'ancien site industriel des compagnies Kruger et Supermétal, ce qui représente plus de la moitié du site d'intervention.
- B. Le nord-est accueille l'édifice Hooper, soit un regroupement de commerces et de services divers, et une grande aire de stationnement.
- C. Au sud, un terrain vacant loti en 17 lots non développés donne sur les rues Galt Ouest, des Forges et de Courcelette.

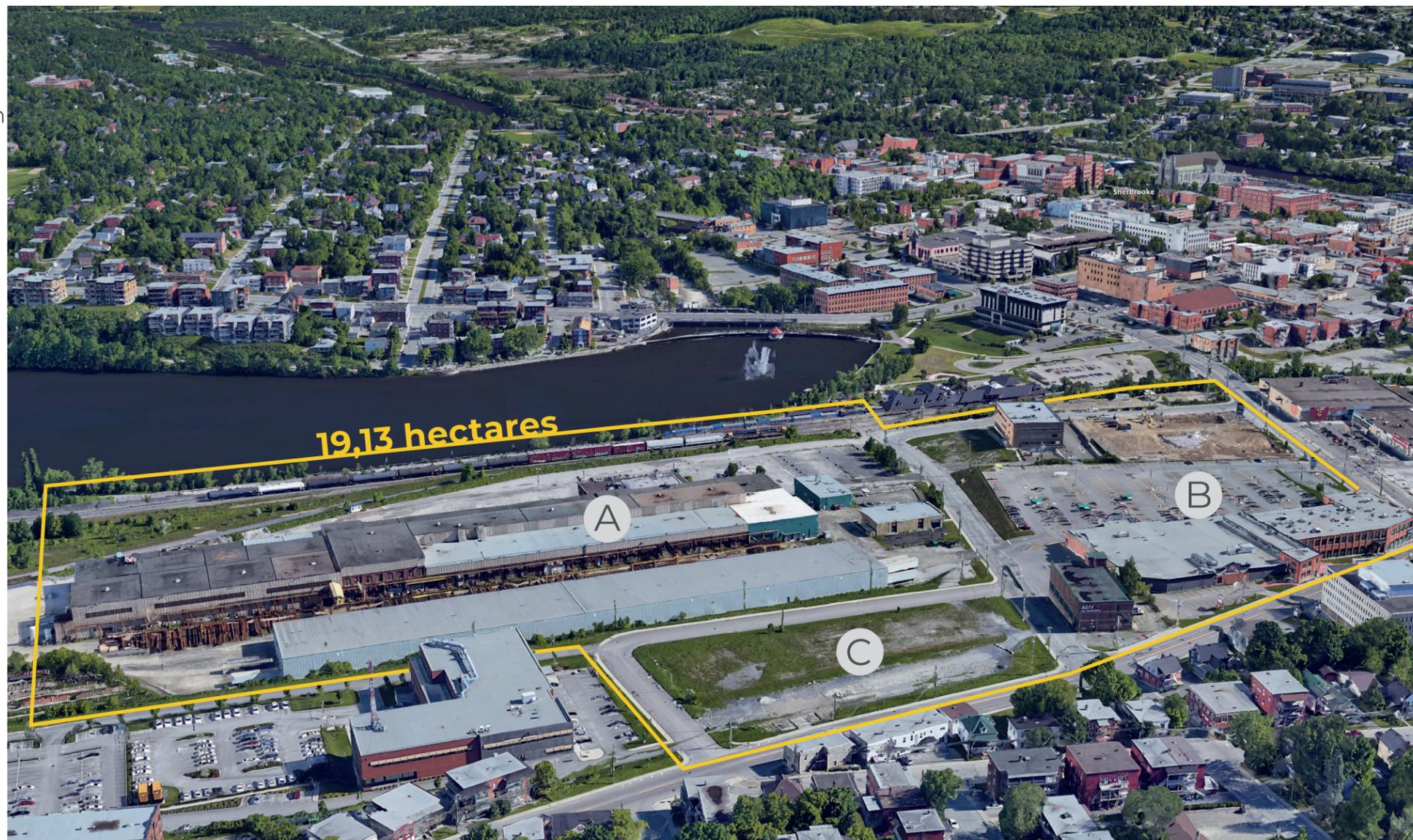


Figure 3. Site d'intervention



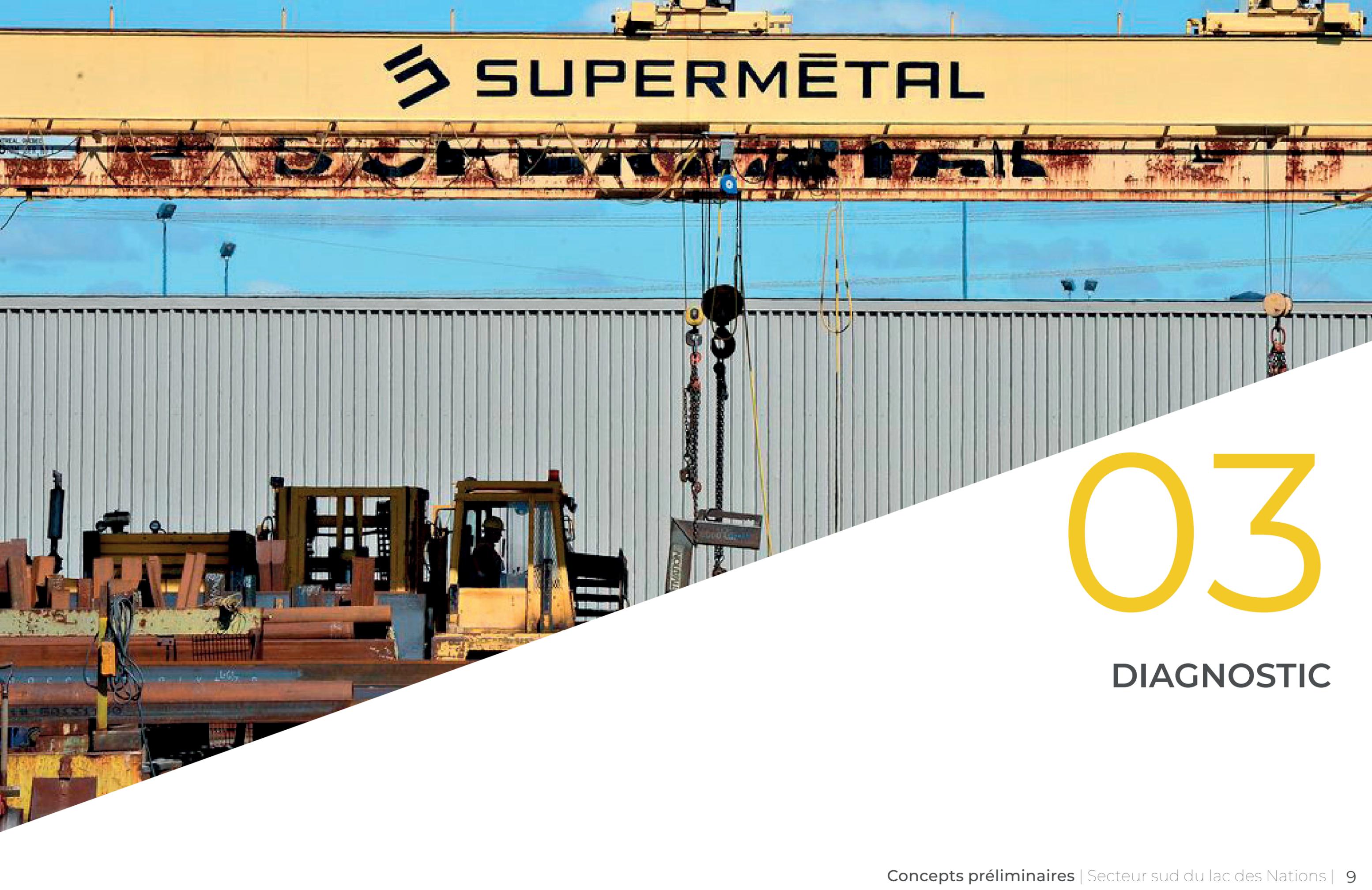
Figure 4. Site industriel de Kruger et Supermétal



Figure 5. Édifice Hooper et stationnement



Figure 6. Terrain vacant

The image shows the exterior of a large industrial building with a yellow upper section and a grey corrugated metal lower section. The SUPERMÉTAL logo, consisting of a stylized 'S' symbol and the word 'SUPERMÉTAL' in bold, black, sans-serif capital letters, is prominently displayed on the yellow part of the facade. Below the logo, a series of industrial beams and a crane system with pulleys and cables are visible against a clear blue sky. In the foreground, a yellow forklift is parked on a platform, and various industrial materials and equipment are scattered around. A large white diagonal shape cuts across the bottom right corner of the image, containing the text '03 DIAGNOSTIC'.

**SUPERMÉTAL**

03

**DIAGNOSTIC**

# FORCES ET FAIBLESSES DE DÉVELOPPEMENT

## FORCES

Situé à proximité du noyau du centre-ville et de plusieurs pôles institutionnels

La proximité du site avec le centre-ville procure une bonne offre commerciale relativement diversifiée ainsi qu'un dynamisme culturel intéressant. Concernant les pôles institutionnels, en plus de promouvoir la création de pôles du savoir, ceux-ci apportent une certaine visibilité au site d'intervention ainsi qu'aux quartiers limitrophes. (Figure 7)

Proximité avec le lac des Nations et le Mont-Bellevue

La présence de milieux naturels à l'extérieur du site d'intervention est une force incontournable, puisque cela offre à la population une proximité entre le domicile et la nature. ID.URBAIN.E compte maximiser l'utilisation de ceux-ci pour créer un milieu de vie attractif. (Figures 8 et 9)

Bonne desserte en transport en commun

Les huit lignes d'autobus circulant fréquemment sur les rues Galt Ouest et Belvédère Sud permettent de relier le site d'intervention au restant des secteurs de la Ville. Par la même occasion, le réseau de transport en commun offre une connectivité aux équipements publics. (Figure 11)

Présence du marché public et d'autres commerces alimentaires

À l'échelle de la zone d'influence, 61 % des commerces courants sont des commerces alimentaires. Il y a des épiceries de grande bannière, comme IGA et Super C, ainsi que des commerces alimentaires plus spécialisés tels que le marché public. Le site est donc bien desservi en produits alimentaires. (Figure 10)

Volonté de la ville de changer la vocation industrielle afin de transformer le terrain de l'usine Kruger en zone habitable au bord de l'eau

En analysant le plan de zonage, il est possible de constater la volonté de la Ville de changer la vocation industrielle du terrain de l'usine Kruger en zone résidentielle (H-0429).



Figure 7. Rue Wellington au centre-ville



Figure 8. Mont-Bellevue



Figure 9. Promenade du Lac-des-Nations



Figure 10. IGA dans l'édifice Hooper



Figure 11. Autobus sur la rue Belvédère

## FAIBLESSES

### Fragmentation des usages dans le quartier

La rue Galt Ouest est l'artère séparant spatialement les différents usages dans le site d'intervention. En effet, il y a une forte concentration de l'usage résidentiel au sud de celle-ci, alors que plusieurs choses peuvent être groupées, mais pas une seule. Ça prend un sujet pluriel pour avoir un regroupement: les commerces, les industries, etc. au nord. Il y a donc très peu de mixité au sein de la zone d'influence et du site d'intervention.

### Faible pouvoir d'achat de la population du quartier

Le profil sociodémographique représente clairement la défavorisation de la population vivant dans le quartier limitrophe au site d'intervention. En effet, le taux de chômage est élevé, et le revenu médian est environ 20 000 \$ plus bas que celui à l'échelle de la Ville. Sans compter que plus du tiers de la population du quartier consacre son plus de 30 % de son revenu aux frais de logement.

### Détérioration du cadre bâti résidentiel et commercial

À l'exemption de certains bâtiments faisant l'objet d'un PIIA, l'on constate un entretien insuffisant du cadre bâti commercial, particulièrement sur la rue Galt. De plus, la défavorisation de la population se fait également sentir dans la qualité du cadre bâti résidentiel. Cette détérioration peut avoir des incidences sur l'attractivité générale du site et ses environs.

### Réseau cyclable existant orienté à des fins récréotouristiques

L'analyse des réseaux de transport illustre clairement que les pistes cyclables existantes sont axées sur les activités récréotouristiques. Ces dernières sont souvent localisées près des cours d'eau. Actuellement, ce réseau n'a pas été conçu à des fins utilitaires. (Figure 12)

### Prédominance de l'automobile et de camions lourds actifs créant un environnement peu propice pour le transport

La forte présence de stationnement, les artères larges à fort débit telles que les rues Galt et Belvédère ainsi que l'autorisation de la circulation lourde sont tous des facteurs accentuant l'inconfort et l'insécurité des usagers des modes de transports alternatifs à l'automobile. (Figure 13)



Figure 12. Réseau cyclable récréatif

### Faible concurrence du réseau de transport en commun avec l'automobile

Le réseau de la STS connaît un achalandage très élevé, particulièrement en raison de la présence du marché des étudiants. Le plan de mobilité durable de la Ville a démontré que cet aspect tend à décourager les travailleurs d'utiliser le transport en commun. Ainsi, plusieurs considèrent l'automobile comme étant plus efficace, flexible et confortable.

### Manque de corridors verts entre les différentes fonctions bloquant la mobilité de la biodiversité

La forte minéralisation du site d'intervention et, donc, le manque de connexion verte entre les milieux sont des éléments nuisant considérablement au développement d'une biodiversité riche et mobile.

### Faible diversification commerciale

Bien qu'il semble y avoir un nombre élevé de commerces et de services de différentes typologies, la nature de ces derniers est assez répétitive. De plus, pour la plupart, ceux-ci ne sont pas voués à une clientèle vivant à proximité. En effet, il y a beaucoup de services juridiques et de notariat, de salons d'esthétique et de commerces de pièces automobiles.



Figure 13. Proximité de circulation lourde

# POTENTIEL ET CONTRAINTES D'AMÉNAGEMENT

Carte 6. *Potentiel d'aménagement*

## POTENTIEL

### Intéressants points de vue vers des paysages uniques

La topographie du secteur et les paysages de l'agglomération se combinent pour offrir des percées et des points de vue vers des paysages uniques et intéressants. Il sera important d'assurer la mise en valeur de ceux-ci lors de l'élaboration du réaménagement du site.

### Présence de terrains sous-optimisés et d'espaces vides

Les terrains prisés pour le redéveloppement sont parfois vides et parfois sous-optimisés. Premièrement, les terrains sous-optimisés permettent une revitalisation allant dans la même direction que l'orientation de la Ville, soit de requalifier le site industriel. Deuxièmement, les terrains vides offrent de belles opportunités d'aménagement et de développement.

### Valeur architecturale industrielle des bâtiments existants

Étant pourvu d'une valeur architecturale industrielle propre au site, il sera possible d'utiliser cet héritage comme inspiration dans la conception des aménagements futurs. Sherbrooke possède une valeur architecturale forte et unique. Or, il est important de capitaliser sur cela.



## CONTRAINTES

### Enclavement du site par des nuisances anthropiques et naturelles

Le chemin de fer et la topographie du site sont de possibles contraintes. D'abord, le chemin de fer représente **manifestement** une barrière physique limitant l'accès du secteur sud au lac des Nations ainsi qu'au marché public adjacent. Ce lac est atteignable uniquement par le viaduc de la rue Belvédère. Puis, le relief est relativement prononcé, ce qui engendre des problèmes au niveau de la mobilité.

### Nécessité d'espaces de stationnement

L'analyse sur le dynamisme commercial révèle la forte présence de stationnement ainsi que la prédominance des voitures dans le pôle commercial de la rue Belvédère. Ceci constitue une contrainte tant sur le plan social, économique, environnemental **que** physique. Il est, cependant, essentiel de préserver un certain nombre limité de cases de stationnement accessibles à la clientèle pour des raisons de vitalité économique des commerces et des grandes surfaces.

### Présence de terrains contaminés

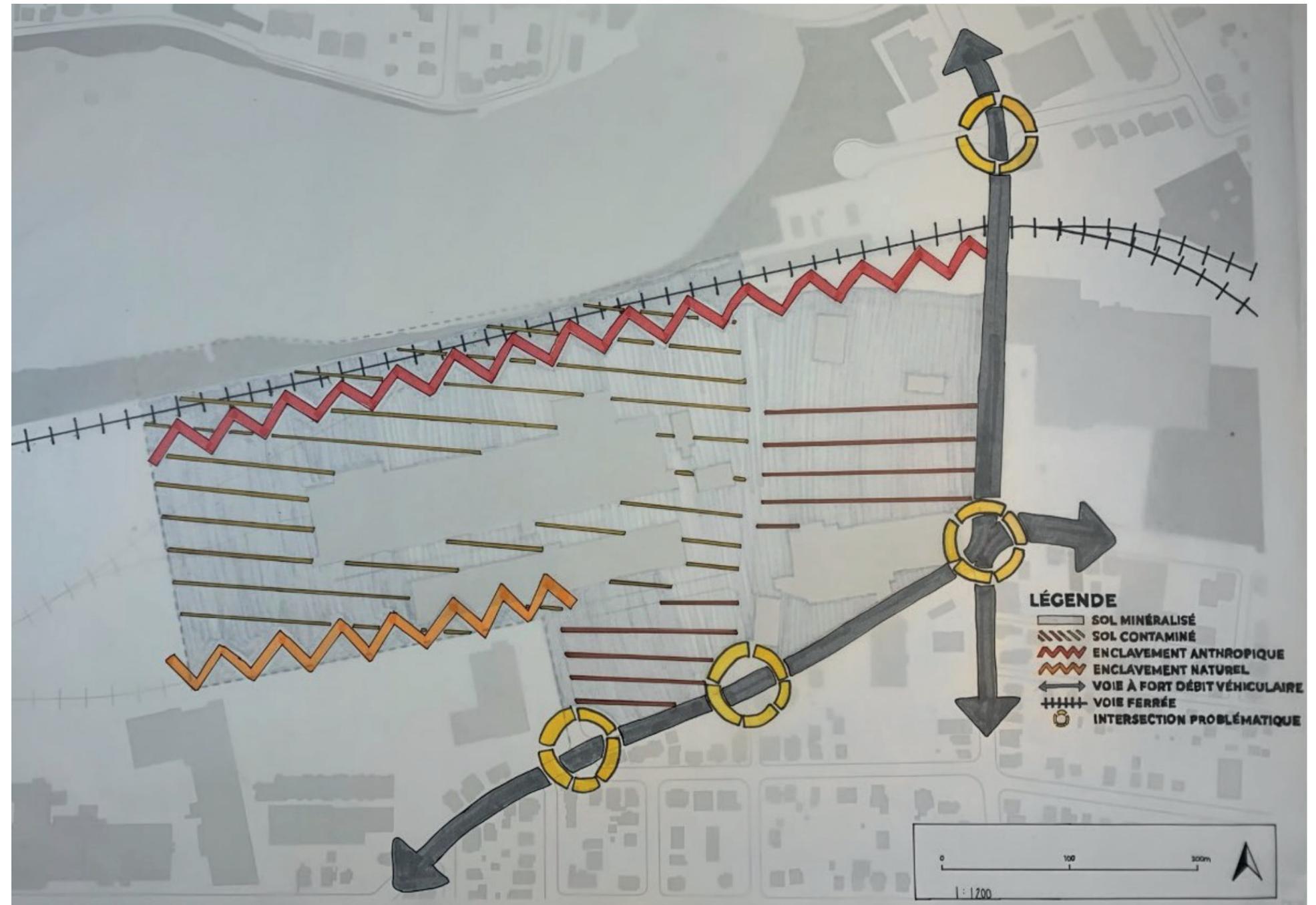
Bien que la superficie du site d'intervention représente un énorme potentiel de requalification, les contraintes et les dépenses engendrées par l'élimination et la réhabilitation des sols contaminés seront relatives au niveau de contamination.

### Présence de surfaces fortement minéralisées

Actuellement, le site se résume à quelques bâtiments à moyenne et à grande superficie, à des rues, à deux grandes aires de stationnement avec peu de couverts végétaux et à un îlot à moitié gazonné. Cette forte minéralisation et le peu de verdissement, dans un contexte d'adaptation aux changements climatiques, représentent une contrainte. De plus, **sur les plans** visuel et esthétique, ce manque de végétation rend le site peu attrayant pour les citoyens.

### Conservation d'éléments historiques et patrimoniaux du cadre bâti

Le site se caractérise par son identité industrielle. Au-delà des récentes activités, certaines traces du cadre bâti des anciennes industries du 20<sup>e</sup> siècle peuvent encore aujourd'hui être observées. La présence de cet héritage et du Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) nécessiteront une attention particulière lors de la planification.





04

PROBLÉMATIQUE

# ENJEUX D'AMÉNAGEMENT ET PROBLÉMATIQUE

Les particularités de la Ville de Sherbrooke et sa place actuelle dans l'échiquier régional la mettent aux prises avec un certain nombre d'enjeux considérés prioritaires en ce qui concerne son aménagement et son développement. De plusieurs ordres, des enjeux se révèlent à travers le profil social, économique, **physicospatial** et urbanistique.

## 7 *Priorisation de la mobilité active tout en assurant une certaine fluidité de la circulation véhiculaire*

Le secteur sud du lac des Nations comporte de graves lacunes en matière de mobilité active. Les équipements et les aménagements favorisant les déplacements actifs sont pratiquement inexistant. Le réseau cyclable ne dessert pas le site d'intervention, et le réseau viaire dispose seulement de quelques trottoirs. Par conséquent, le site n'est pas praticable et sécuritaire pour les piétons et les cyclistes.

Les déplacements sont fortement orientés autour des véhicules motorisés. La présence de rues à voies multiples, les espaces de stationnement et la circulation lourde témoignent de cela. En plus de promouvoir la croissance des émissions de gaz à effet de serre de tels modes de transport affectent le sentiment d'appartenance aux lieux. La mobilité active apporte un dynamisme, une ambiance et une qualité de vie inégalées. Le projet de requalification devra valoriser le bien-être collectif en mettant les cyclistes et les piétons en avant-plan.

## 2 *Création d'un milieu de vie habité et animé tout en favorisant la cohabitation sociale*

La Ville de Sherbrooke vit une croissance démographique qui dépasse celle de l'échelle provinciale. Toutefois, cette croissance ne se reflète pas sur le quartier du site d'intervention, et un grand nombre de déménagements est également recensé. De plus, sachant que le secteur accueille l'une des populations les plus défavorisées à l'échelle sherbrookoise, la cohabitation sociale est absolument primordiale.

Dans ce contexte, ID.URBAIN.E met de l'avant une requalification qui, par la densification et l'aménagement d'un milieu de vie équilibré répondant aux besoins quotidiens de tous les citoyens, propose la création d'un quartier dynamique et viable. Ce quartier doit reposer sur la diversité des activités et l'appropriation par la population. L'achalandage des commerces et services contribue à animer l'espace public et renforce l'attractivité de l'ensemble du secteur sud du lac des Nations.

## 3 *Conception d'un projet de requalification tout en développant un milieu résilient face aux changements climatiques*

Dans son état actuel, le site d'intervention est majoritairement minéralisé, ce qui en fait un immense îlot de chaleur. Il est évident pour ID.URBAIN.E que la réalisation du projet répondra à l'enjeu des changements climatiques. Le tout doit être réfléchi en conformité avec le plan d'adaptation aux changements climatiques 2013-2023 de la Ville de Sherbrooke.

Cette préoccupation est aussi expliquée par l'historique important d'événements environnementaux touchant Sherbrooke, dont des inondations, des records de températures, des épisodes de fortes pluies, l'érosion des sols, etc. (Ville de Sherbrooke, 2013). ID.URBAIN.E veut développer un aménagement qui ramène les services écologiques dans un contexte innovant et touchant tous les aspects de l'aménagement du site afin de permettre une résilience face aux changements climatiques, un impact positif sur la qualité de vie et une viabilité pour les prochaines générations.

## 4 *Préservation de l'héritage et de la mémoire des lieux tout en favorisant l'essor économique du site*

La nécessité de conserver la richesse du passé industriel du site se reflète sur l'identité propre. La dimension du souvenir collectif est partie prenante du succès de demain. L'appropriation de l'espace public par la population renforce le maillage culturel et social, et favorise les initiatives citoyennes.

Historiquement, les activités industrielles ont été capitales au développement de la Ville de Sherbrooke, et ce, particulièrement pour tout le quartier à l'étude. Les industries ont engendré le développement du territoire limitrophe (flanc nord du Mont-Bellevue) : majoritairement des résidences pour les ouvriers des usines. Ce faisant, encore à ce jour, Kruger et Supermétal sont des éléments identitaires et culturels très forts dont les traces doivent être préservées. L'héritage et la mémoire des lieux sont sans aucun doute des priorités d'aménagement.

### Problématique

Revitalisation d'un site industriel en se basant sur des pratiques durables et innovantes pour en faire un projet structurant qui se veut connecté, à une échelle humaine, engagé face aux enjeux climatiques et respectueux de son bagage historique.

# TABLEAU SYNTHÈSE

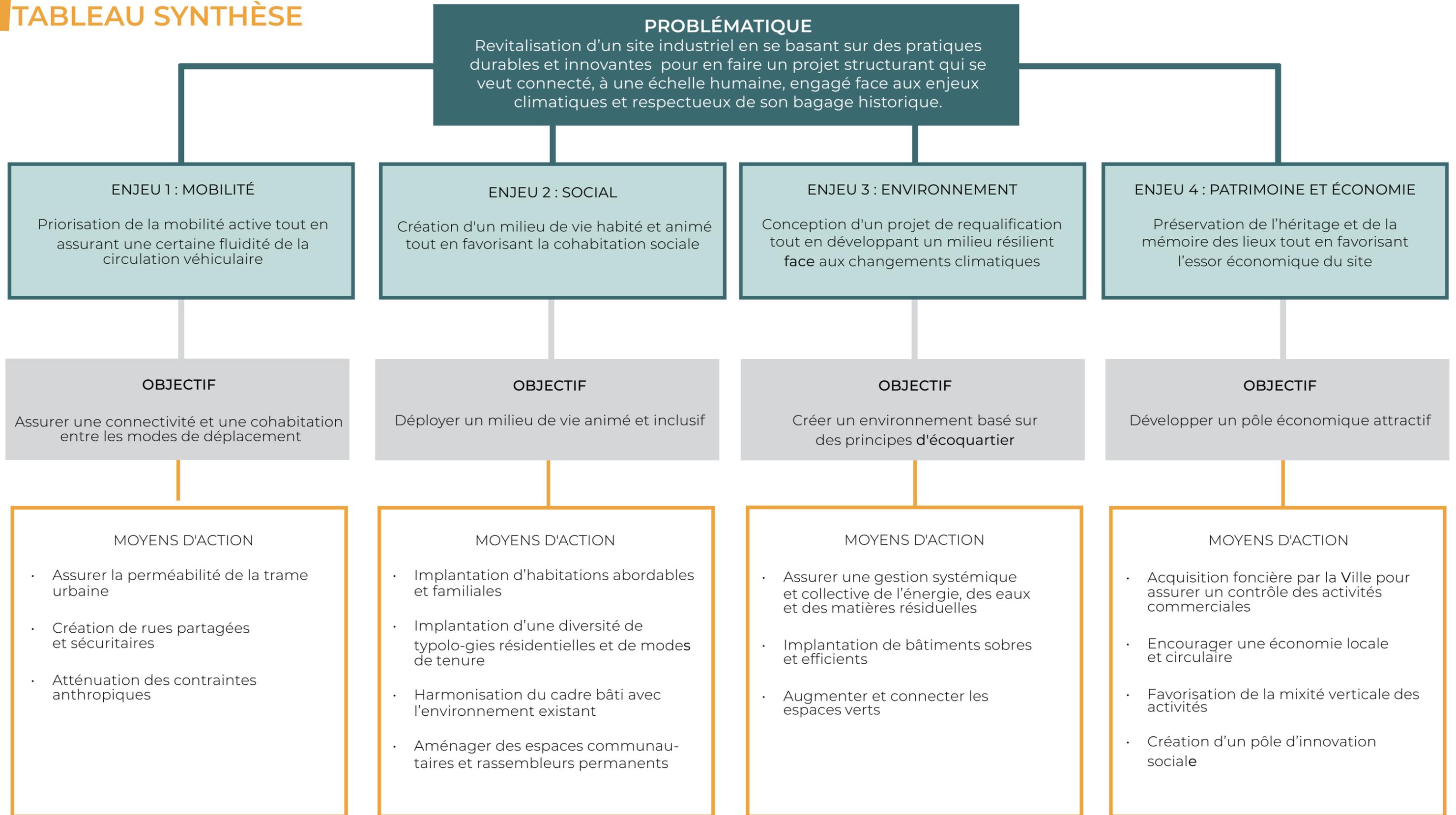


Figure 14. Tableau synthèse

# PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

À travers le recyclage et le renouvellement de cette friche industrielle, ID.URBAIN.E vise à offrir un milieu de vie complet doté d'une identité sociale et culturelle forte, dynamique et inclusive.

Le travail d'ID.URBAIN.E se base sur une vision suivant les principes de l'innovation durable, soutenue par quatre grands piliers : social, économie, environnement et mobilité. Dans la conception de projets urbains, l'équipe vise à trouver un équilibre viable entre ces derniers

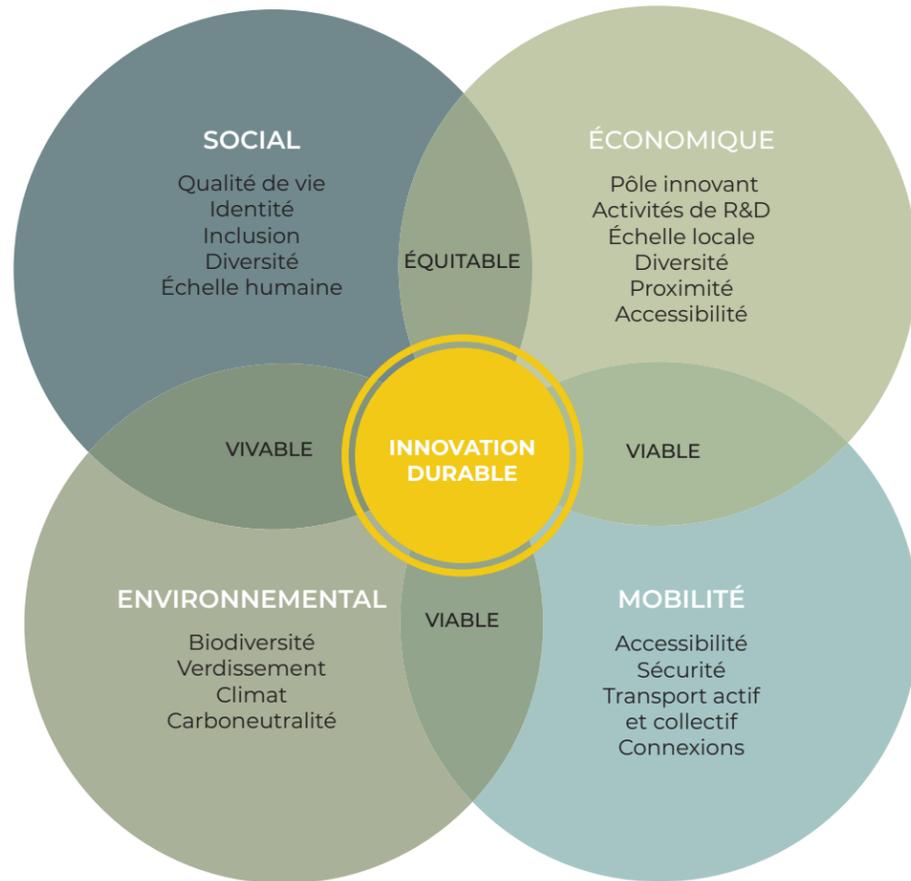


Figure 15. Schéma Innovation durable

## PRINCIPE 1 : SOCIAL

### Un milieu de vie animé et inclusif

- Des habitations abordables et familiales
- Une diversité de typologies résidentielles et de modes de tenure
- Une harmonisation du cadre bâti avec l'environnement existant
- Des espaces communautaires et rassembleurs permanents



Figure 16. Vauban

## PRINCIPE 2 : ÉCONOMIQUE

### Un pôle économique attractif

- Une acquisition foncière par la Ville pour assurer un contrôle des activités commerciales
- Une économie locale et circulaire
- Une mixité verticale des activités
- La création d'un pôle d'innovation sociale



Figure 18. Bâtiment 7



Figure 17. Glissade sur un bâtiment public, Suède



Figure 19. Bâtiment mixte face à la place Simon-Valois

### PRINCIPE 3 : ENVIRONNEMENT

Un environnement basé sur des principes d'écoquartier

- Gestion systémique et collective de l'énergie, des eaux et des matières résiduelles
- Bâtiments sobres et efficaces
- Croissance et connectivité des espaces verts



Figure 20. 80, rue Walter Hardwick

### PRINCIPE 4 : MOBILITÉ

Une connectivité et une cohabitation entre les modes de déplacement

- Perméabilité de la trame urbaine
- Rues partagées et sécuritaires
- Atténuation des contraintes anthropiques

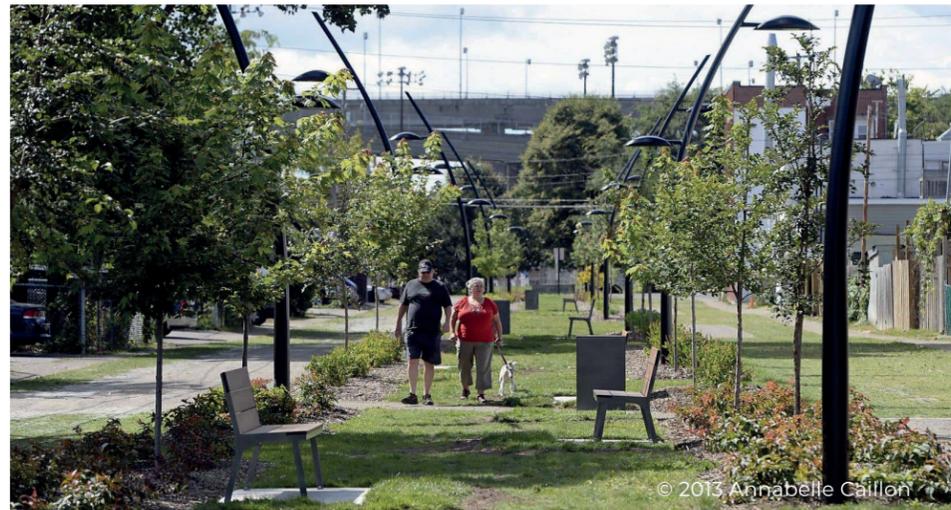


Figure 22. Rue Woornerf Saint-Pierre



Figure 21. Recyclage du bâti au technopôle Angus



Figure 23. Rue de Castelnau



Figure 24. Trame viaire perméable, Vauban



# 05

## PARTI URBANISTIQUE

# CONCEPT 1 : LE N.I.D.

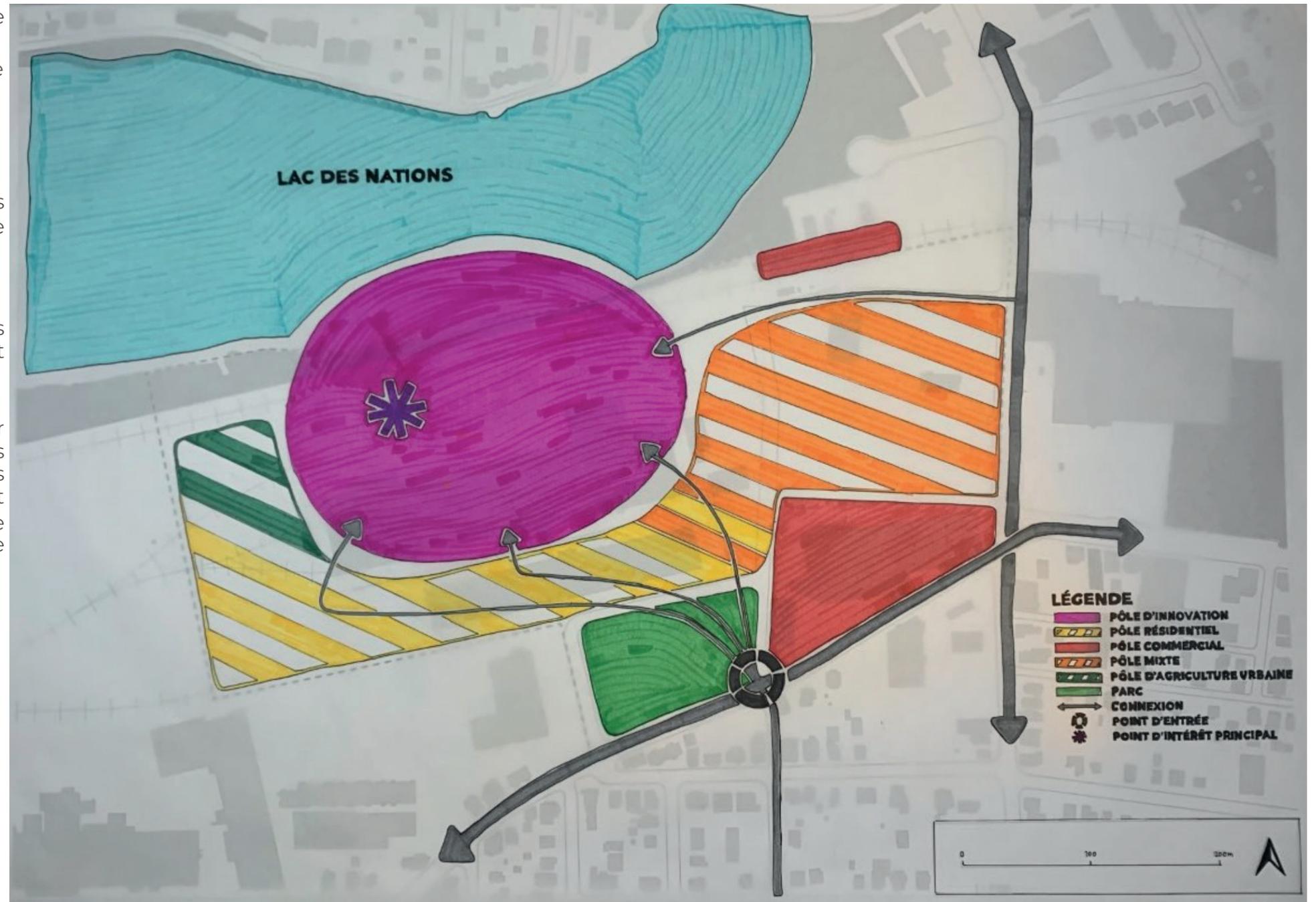
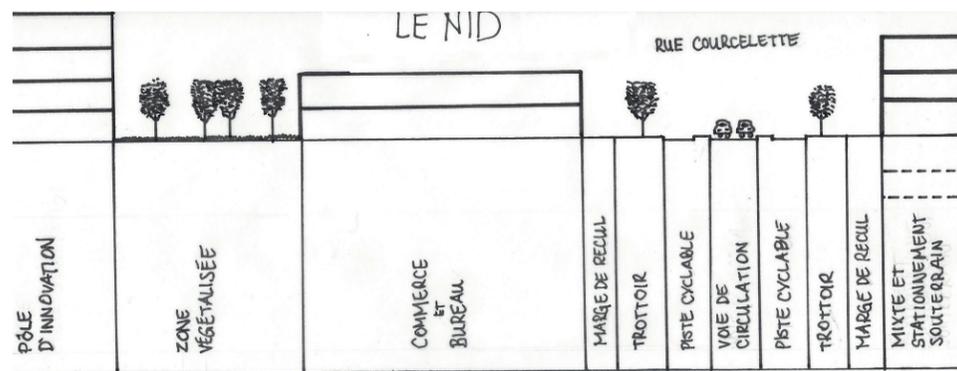
Carte 8. **Concept 1 :**  
**Le N.I.D.**

Le N.I.D. est un incubateur foisonnant et dynamique qui propulsera Sherbrooke dans l'atteinte de sa vision de développement économique et communautaire par le développement entrepreneurial écoresponsable, basé sur des valeurs de collaboration dans un contexte d'innovation et de création.

Le concept est structuré par trois grands pôles complémentaires en plus d'apporter une densité de logement inclusif, contribuant au dynamisme du quartier.

Le pôle d'innovation se retrouve au cœur du N.I.D., dans l'édifice recyclé des supermétal, dans lequel cohabitent des entreprises et organismes axés sur l'art, la recherche et le développement, les technologies et l'innovation sociale.

Le pôle mixte ceinture et anime la rue partagée par son offre commerciale au premier étage en plus d'espaces d'habitation et de coworking aux étages supérieurs. Le pôle d'agriculture urbaine, étroitement lié au pôle d'innovation, met de l'avant l'idée d'une communauté impliquée envers une autonomie alimentaire et l'éducation de la population locale.



### Un pôle d'innovation

Le projet Greenbizz à Bruxelles incarne bien l'essence de notre pôle d'innovation, non seulement par le fait que c'est un incubateur pour des entreprises vertes, mais aussi par son impact central dans la planification d'un quartier complet ayant l'objectif d'être autosuffisant, le premier du genre pour Bruxelles.



Figure 25. Greenbizz à Bruxelles

Le projet Darwin à Bordeaux est aussi un modèle pour notre pôle d'innovation d'abord par le fait qu'il s'agit d'une ancienne friche industrielle recyclée et où l'on trouve une mixité de fonctions et d'espaces communautaires. C'est aussi un lieu d'accueil pour des événements culturels, en plus, de développer un dynamisme agroalimentaire local.



Figure 26. Projet Darwin, France

### Un pôle d'agriculture urbaine

Les Fermes Lufa à Montréal sont un bel exemple d'innovation en agriculture urbaine avec la construction de la première serre commerciale sur toit au monde il y a 10 ans! Depuis, c'est un exemple production et partenariat qui a comme objectif de nourrir localement la population urbaine.



Figure 27. Fermes Lufa à Montréal

Fresh City Farms à Toronto nous ramène au sol avec une agriculture biologique sur terre et en serre qui permet une production à l'année en plus de soutenir un entrepreneuriat de fermiers locaux pour élargir la production tout en éduquant la communauté.



Figure 28. Fresh City Farms à Toronto

### Un pôle mixte

Le Technopôle Angus agit à titre d'exemple dense pour plusieurs aspects d'un aménagement innovant et durable. Il est avancé ici à titre de réussite d'un promoteur privé, sous forme d'organisme à but non lucratif agissant dans l'objectif de développer des quartiers complets et pérennes en favorisant

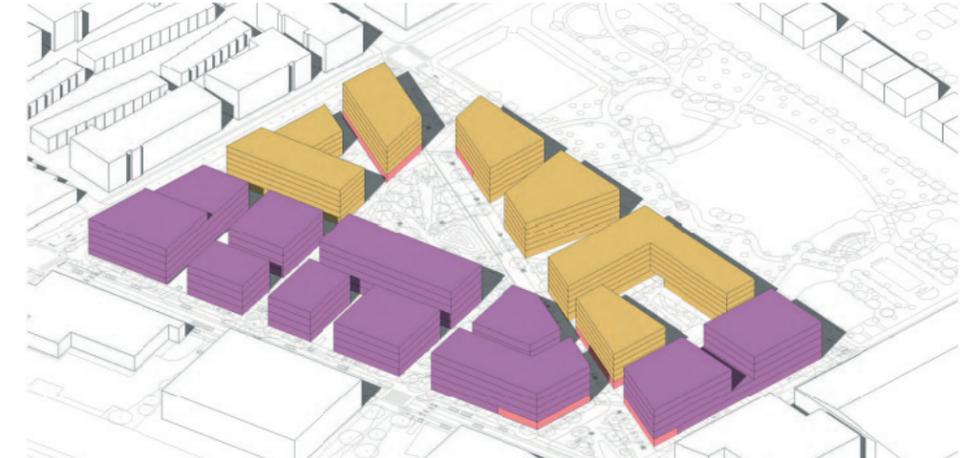


Figure 29. Technopôle Angus à Montréal

des bannières commerciales locales. De plus, l'aménagement d'un pôle mixte composé d'espaces de bureaux ainsi que d'appartements abordables permet d'avoir un quartier animé à toute heure du jour et du soir en plus d'offrir une diversité de services.



Figure 30. Technopôle Angus à Montréal

## CONCEPT 2 : L'ESPLANADE

Carte 9. Concept 2 :  
L'Esplanade

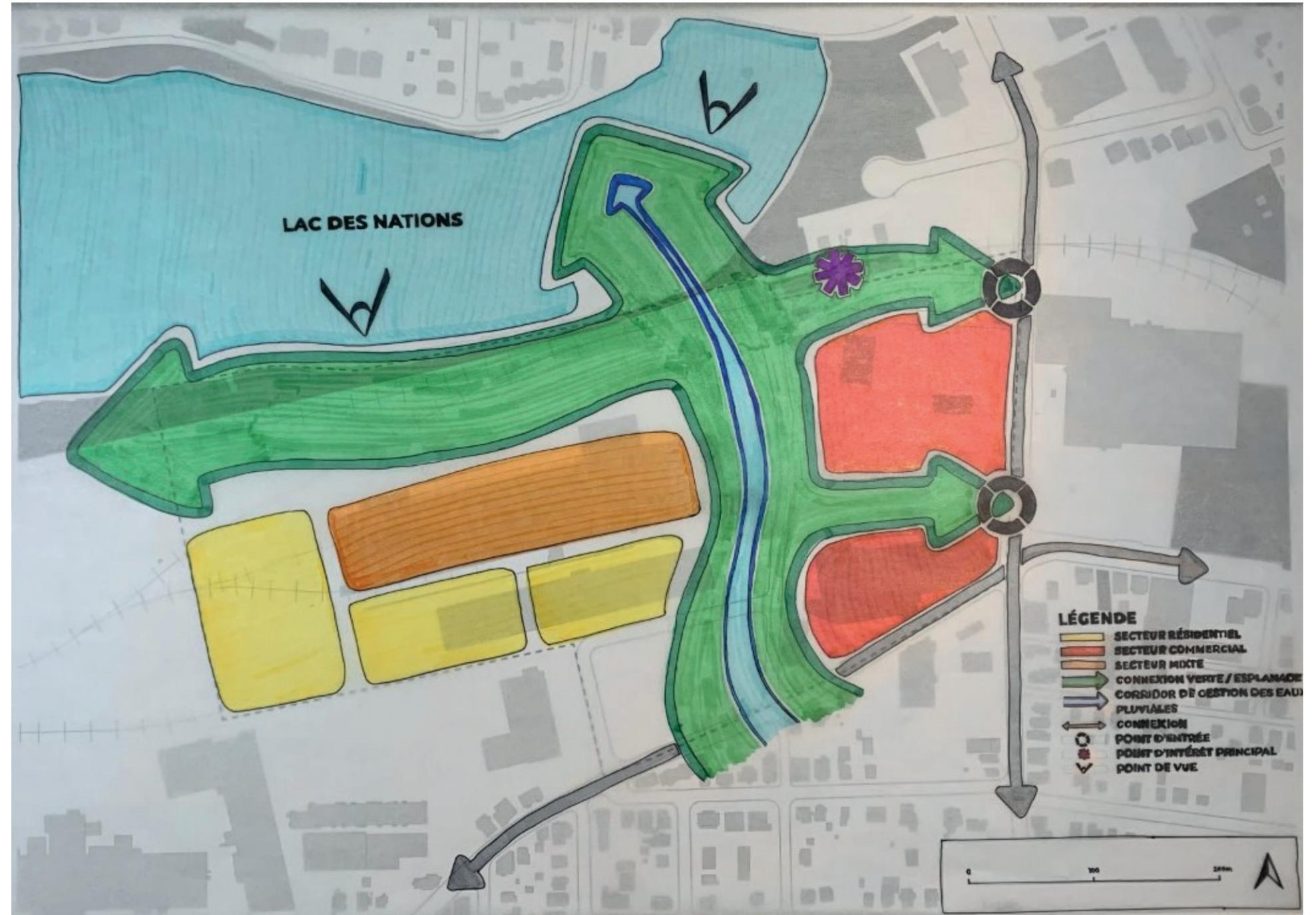
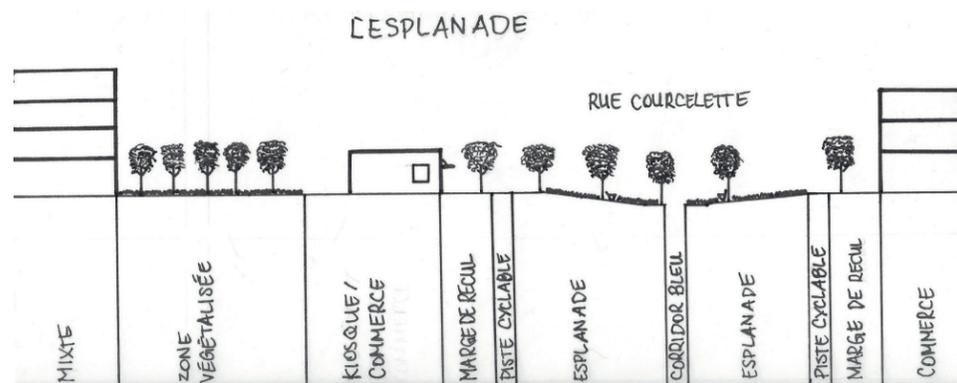
Le concept de l'Esplanade met de l'avant l'importance d'exploiter les éléments de la nature par des connexions fortes et pertinentes qui relient les milieux. L'Esplanade devient donc une opportunité de connecter le quartier résidentiel au sud du secteur d'intervention avec le lac des Nations et le marché public.

Ainsi, le concept est composé de trois grands éléments structurants, soit l'Esplanade, les liaisons vertes et les points de vue.

Élément central du concept, l'esplanade représente un parc linéaire végétalisé, connectant le quartier résidentiel au sud du site d'intervention avec le lac des Nations. Afin d'intégrer harmonieusement la gestion des eaux de pluie et l'eau comme élément naturel apaisant, un bassin d'eau linéaire se trouve au cœur de l'Esplanade.

Projetées à plusieurs endroits sur le site, les liaisons vertes ont pour objectif de créer un réseau de parcs et de places publiques permettant une mobilité de la biodiversité et de la population, tout en réduisant la place de la voiture en proposant des infrastructures qui favorisent les déplacements actifs. De plus, des liaisons vertes reconnectent le site avec les quartiers avoisinants, dans le but de concevoir un projet intégré à son environnement.

La mise en place de points de vue aux abords du lac des Nations permet d'offrir aux résidents et aux visiteurs une multitude de points de vue sur le paysage urbain sherbrookois, notamment sur le lac des Nations, le centre-ville et le Mont-Bellevue.



### Une esplanade structurante

Le parc central public du quartier d'affaires technologiques de Beiqijia, à Beijing, est un excellent exemple pour la conception de l'Esplanade, en raison de son paysage linéaire végétalisé qui intègre le ruissellement des eaux pluviales pour en faire un espace de rafraîchissement pour les résidents.



Figure 31. Beiqijia Technology Business District, Beijing

Ce projet se veut d'autant plus inspirant en raison de la gestion durable des eaux de pluie, gestion qui repose sur la récolte et la réutilisation des eaux pour en faire un bassin d'eau incurvé combiné à des chutes d'eau. En plus d'être un point central du quartier, cet élément naturel crée un milieu de vie relaxant pour les passants et résidents.



Figure 32. Beiqijia Technology Business District, Beijing

### Liaison verte

Situé au cœur du quartier de Masui, à Bruxelles, le parc linéaire de la Senne est un modèle inspirant pour les liaisons vertes du concept, en raison de son réseau de végétation qui est combiné à de multiples espaces de détente, de rassemblements et de divertissement. En s'inspirant de ce parc linéaire de 1,6 km, il sera possible de concevoir un projet qui renforcera l'identité du quartier tout en reliant le secteur aux quartiers avoisinants.

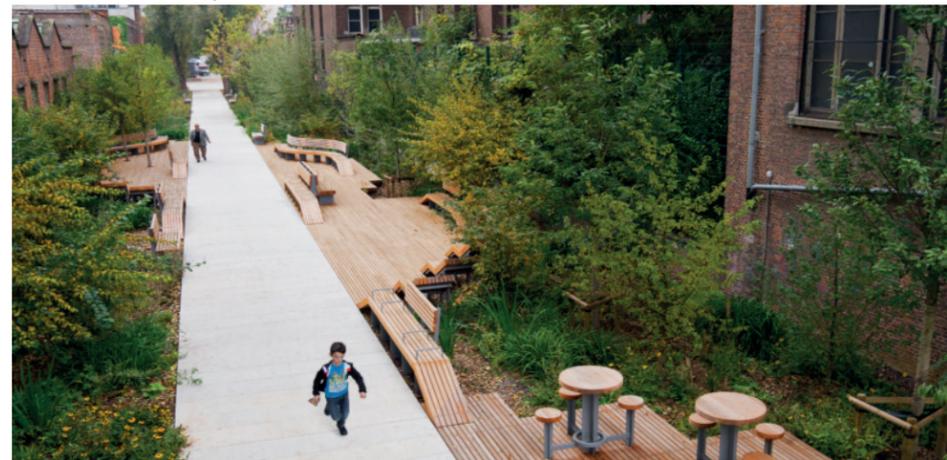


Figure 33. Parc de la Senne, Bruxelles

Le nouveau circuit «Parc à Parc» à Drummondville incarne également bien l'idée de liaison verte du concept, de par la conception d'un circuit riverain de 45 km qui relie pas moins de 14 parcs riverains agissant comme points d'intérêt en bordure de la rivière Saint-François. Il s'agit également d'un projet exemplaire pour le développement d'une mobilité active, en raison de ses installations dédiées aux cyclistes et aux piétons.



Figure 34. Parc à Parc, Drummondville

### Points de vue

La High Line est un excellent modèle d'infrastructure urbaine surélevée qui permet d'offrir aux passants des vues et perspectives uniques sur la ville de New York. Bien que la High Line soit une reconversion d'une ancienne ligne de chemin de fer surélevée en parc, il s'agit du modèle qui représente le mieux le concept d'infrastructure végétalisée surélevée qui est projeté pour le concept d'Esplanade.



Figure 35. Highline New York

La Promenade Samuel-de-Champlain, à Québec, agit à titre d'exemple phare pour l'élaboration de points de vue aux abords du site d'intervention. La réhabilitation de ce secteur où les berges du fleuve étaient les plus dégradées a permis de concevoir une promenade et des aménagements de grande qualité. Le concept L'Esplanade s'inspirerait de la station des Cageux, composée d'un quai et d'une tour d'observation.



Figure 36. Promenade Champlain, Québec

Åke Eson Lindman. (2016). Piteå, Sweden. Récupéré de <https://www.archdaily.com/799662/the-parking-garage-that-moonlights-as-a-sledding-slope-white-arkitekter-plus-hen-ning-larsen-architects/582e30e7e58ecef87b000026-the-par-king-garage-that-moonlights-as-a-sledding-slope-white-ar-kitekter-plus-henning-larsen-architects-photo>

Architonic. (s.d.). Beiqijia Technology Business District. Récupéré de <https://www.architonic.com/fr/project/martha-schwarz-partners-beiqijia-technology-business-district/5104876>

Bâtiment 7. (2019). Mémoires militantes à l'écran. Récupéré de <https://www.videographe.org/activite/videographe-x-bati-ment-7-memoires-militantes-a-lecran>

Bordeaux Tourisme. (s.d.). Darwin: écosystème, le lieu alternatif de la rive droite. Récupéré de <https://www.bordeaux-tourisme.com/sites-monuments/darwin-ecosysteme-lieu-alternatif-rive-droitee.com>

Canal Brussels. (s.d.). Brussels Greenbizz: a green incubator in Laeken. Récupéré de <https://canal.brussels/en/content/brussels-greenbizz-green-incubator-laeken>

Claire7373. (2007). Écoquartier Vauban Freiburg. Récupéré de [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ecoquartier\\_Vauban\\_Freibourg3.JPG](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ecoquartier_Vauban_Freibourg3.JPG)

Compagnie du paysage. (s.d.). Parc de la Senne. Récupéré de <http://www.compagniedupaysage.com/projects/parc-de-la-senne/>

Contemporist. (2008). Promenade Samuel-de-Champlain by Daoust Lestage. Récupéré de <https://www.contemporist.com/promenade-samuel-de-champlain-by-daoust-lestage/>

Fresh City Farms. (s.d.). Farm. Récupéré de <https://www.freshcityfarms.com/events/urban-agriculture-tour-of-fresh-city-farms>

Gingras, J. (2018). Quai des Cageux [Photographie]. Récupéré de <https://www.apy-d.ca/fullscreen-page/comp-iqggov3u/af08ef8d-18a5-4a74-b713-74e4e78dd806/10/%-3Fi%3D10%26p%3Ds9p4x%26s%3Dstyle-jeu3xddh>

Landezine. (s.d.). Parc de la Senne. Récupéré de <https://lande-zine.com/parc-de-la-senne-by-la-compagnie-du-paysage/>

Landezine. (s.d.). Quartier d'affaires technologiques de Beiqijia. Récupéré de <https://landezine.com/beiqijia-technology-bu-siness-district-by-martha-schwartz-partners/>

Les Fermes Lufa. (s.d.). À propos. Récupéré de <https://montreal.lufa.com/fr/about>

Rochette, Y. (2021). Parc à Parc : nouveau circuit riverain à Drummondville. Iheartradio. Récupéré de <https://www.iheartradio.ca/energie/energie-drummondville/nouvelles/parc-a-parc-nouveau-circuit-riverain-a-drummond-ville-1.15625209>

Scofidio, D. (2011). The Highline - New York (Phase II). Metalocus. Récupéré de <https://www.metalocus.es/en/news/highline-new-york-phase-ii>

Société de développement Angus. (2018). Un quartier tout neuf à Montréal. Récupéré de <https://cite-angus.com/fr/article/un-quartier-tout-neuf-a-montreal/>

Société de développement Angus. (s.d.). Éco-projet. Récupéré de <https://cite-angus.com/fr/eco-projet/>

Tessler, M. (2015). Le 80 Walter Hardwick, qui faisait partie du village olympique à Vancouver, a été transformé en résidences pour personnes âgées. Récupéré de <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/749726/vancouver-fer-de-lance-batiment-vert-ame-rique-du-nord>

Ville de Montréal. (2021). De Castelnau : Piétonne juste pour vous cet été. Récupéré de <https://montreal.ca/articles/de-castel-nau-pietonne-juste-pour-vous-cet-ete-13839>

Ville de Montréal. (s.d.). Woonerf Saint-Pierre [Photographie]. Le Devoir. Récupéré de <https://www.ledevoir.com/politique/montreal/452441/marcher-en-ville-une-vision-globale-est-ne-cessaire>