ers un plan de mise en valeur des paysages
du corridor de l'autoroute 15 et de la route 117

Caractérisation et évaluation des paysages

Rapport final

173 DA4
Déviation de la route 117 sur le territoire
de la municipalité de L'Annonciation
L'Annonciation 6211-06-0H5

Transports Québec
Direction des
Laurentides-Lanaudière

Juin 2002

Équipe de réalisation

Coordination
Guy D'Astous, A.R.P.S.E., Service des inventaires et du Plan , Direction des Laurentides-Lanaudière

Caractérisation et évaluation des paysages, géomatique, cartographie et rédaction
Ulysse Girard, consultant en aménagement

Comité - conseil
Guy Bédard, architecte paysagiste, Direction de l'Est-de-la-Montérégie
Annie Duchesne, architecte paysagiste, Direction de l'Est-de-la-Montérégie
Martin Joly, consultant en aménagement

Page couverture
Christian Careau, technicien en art graphique, Service des inventaires et du Plan, Direction des Laurentides-Lanaudière

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec 2002
ISBN 2-550-39055-5

Remerciements

Nous remercions le ministère de l'Agriculture, des pêcheries et de l'Alimentation du Québec qui a mis à notre disposition les images satellite Landsat, de l'utilisation du sol, et la Direction du patrimoine écologique et du développement durable du ministère de l'Environnement, qui a mis à notre disposition le Cadre écologique de référence.

Message du directeur

Le rôle que peuvent jouer les paysages dans le développement économique d'une région est largement reconnu, et ce, tout particulièrement dans le cas des Laurentides. Compte tenu que le ministère des Transports a pour mission de contribuer au développement économique et social du Québec et de ses régions par l'aménagement d'infrastructures de transport, et que le réseau de transport constitue un important vecteur de paysages, il apparaît de plus en plus clairement que le Ministère a un rôle actif à jouer dans la protection et la mise en valeur des paysages régionaux. L'intégration de mesures en vue de la préservation et de l'amélioration des caractéristiques visuelles du corridor de l'autoroute 15 et de la route 117, axe routier central des Laurentides, découle d'ailleurs directement des enjeux et des orientations énoncés dans le Plan de transport des Laurentides.

Bien qu'un processus de mise en valeur de paysages routiers suppose la participation d'une multitude d'acteurs, l'infrastructure de transport demeure souvent l'épine dorsale du territoire visé. Le ministère des Transports prend donc l'initiative de proposer une démarche qui, espère-t-il, enclenchera une « production paysagère volontaire étendue à l'échelle de la région[1] ». La caractérisation et l'évaluation des paysages contenues dans le présent document donnent une vision d'ensemble des paysages du corridor de l'autoroute 15 et de la route 117 mettant en relief les grands traits de sa séquence visuelle ainsi que certains éléments qui posent problème ou qui témoignent de potentiel du paysage. Elle met également en évidence des secteurs que le Ministère entend privilégier dans ses actions.

Enfin, la Direction des Laurentides-Lanaudière souhaite que cette analyse des paysages constitue une référence de base pour lancer les discussions avec les acteurs visés, afin que le Ministère puisse éventuellement envisager d'aborder avec eux la question des paysages du corridor de l'autoroute 15 et de la route 117 en tant que partenaires.

Le directeur
Mario Turcotte, ing.

[1] BEAUDET, G. et autres, *Esquisse d'une approche paysage du corridor de l'autoroute A15 et de la route 117*, Montréal, Chaire en paysage et environnement, Université de Montréal, 1998, p.21.

Table des matières

Liste des cartes vi

INTRODUCTION 1

Objectifs 1
Corridor à l'étude 1

SYNTHÈSE DE LA DÉMARCHE 3

Définition du concept de paysage 4
Démarche 4
L'inventaire 4
De l'inventaire à la caractérisation 4
De l'inventaire à l'évaluation 4
Recommandations 4

1 INVENTAIRE 5

1.1 Inventaire cartographique des paysages 6
1.1.1 Composantes d'origine naturelle 6
1.1.1.1 Cadre écologique de référence 6
1.1.1.2 Profil topographique du corridor 15-117 11
1.1.1.3 Principaux éléments de l'hydrographie régionale 11
1.1.1.4 Végétation 11
1.1.2 Composantes d'origine anthropique 13
1.1.2.1 Grandes affectations des sols 13
1.1.2.2 Tendances du développement 13
1.1.2.3 Complément d'information pour l'inventaire 13
1.2 Inventaire des champs visuels 15
1.2.1 Cartographie du champ et du bassin visuels 15
1.2.1.1 Champ visuel 15
1.2.1.2 Bassin visuel 15
1.2.1.3 Cartographie des champs et bassins à échelle rapprochée 15
1.2.2 Relevé de terrain 18

2 CARACTÉRISATION DES PAYSAGES 23

2.1 Caractérisation par découpage territorial 24
2.1.1 Caractérisation des paysages des Laurentides 24
2.1.2 Caractérisation des paysages bordant le corridor 15-117 24
2.2 Caractérisation de la séquence visuelle du corridor 15-117 27
2.2.1 Caractère des séquences 27

3 ÉVALUATION DES PAYSAGES **30**

3.1 Secteurs d'intérêt 31
3.2 Secteurs problématiques 33
3.2.1 Affichage publicitaire 33
3.2.2 Plantations de conifères dans les emprises 33
3.2.3 Vues en voie de fermeture 33
3.2.4 Pressions de développement 33
3.2.4.1 Secteurs critiques 33

4 RECOMMANDATIONS **37**

4.1 Retour sur les recommandations de la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal 38
4.1.1 Approche du Ministère 38
4.1.2 Approche des MRC 38
4.1.3 Problématiques d'aménagement 38
4.1.4 Recommandations de la Chaire 38
4.1.4.1 Affichage 38
4.1.4.2 Champs visuels étendus 38
4.1.4.3 Mesures de mitigation 38
4.1.4.4 voisinages intermittents 38
4.1.4.5 Marquages de proximité 38
4.1.5 Conclusion 38
4.2 Recommandations générales 39
4.2.1 L'entretien « écologique » des emprises 39
4.2.2 Les plantations de conifères dans l'emprise de l'autoroute 15 39
4.2.3 Le monitoring des paysages 39
4.2.4 Les simulations visuelles 39
4.3 Secteurs d'intervention à privilégier 41

ANNEXE 1. CARACTÉRISTIQUES DES DISTRICTS ÉCOLOGIQUES **43**

ANNEXE 2. IMAGE SATELLITE (1994) RECLASSIFIÉE PAR LE MAPAQ; UTILISATION DU SOL **49**

ANNEXE 3. CARTOGRAPHIE DU CHAMP VISUEL, FEUILLETS DÉTAILLÉS **51**

ANNEXE 4. CARTOGRAPHIE DU BASSIN VISUEL REPORTÉ SUR LE CHAMP VISUEL, FEUILLETS DÉTAILLÉS **66**

GLOSSAIRE **80**

BIBLIOGRAPHIE **81**

RÉFÉRENCES CARTOGRAPHIQUES **81**

Liste des cartes

Carte 1 Corridor à l'étude 2
Carte 2 Cadre écologique de référence. Niveau 1 : provinces naturelles 7
Carte 3 Cadre écologique de référence. Niveau 2 : régions naturelles 8
Carte 4 Cadre écologique de référence. Niveau 4 : districts écologiques 9
Carte 5 Districts écologiques et topographie 10
Carte 6 Grandes affectations des sols 14
Carte 7 Relation des principaux éléments de l'hydrographie régionale avec le corridor 15-117 12
Carte 8 Champ visuel du corridor 15-117 16
Carte 9 Champ et bassin visuel du corridor 15-117 17
Carte 10 Segments d'inventaire, feuillet 1 de 2 21
Carte 11 Segments d'inventaire, feuillet 2 de 2 22
Carte 12 Paysages d'ensemble 25
Carte 13 Unités régionales de paysage 26
Carte 14 Caractérisation de la séquence visuelle du corridor 15-117 28
Carte 15 Intensité de l'affichage publicitaire 34
Carte 16 Relevé des plantations dans l'emprise de l'autoroute 15 35
Carte 17 Relevé des vues en voie de fermeture sur l'autoroute 15 36
Carte 18 Secteurs d'application de l'entretien "écologique" des emprises recommandés 40
Carte 19 Secteurs d'interventions à privilégier 42

Introduction

Il est depuis longtemps reconnu que les paysages ont joué un rôle de premier plan par rapport à l'évolution des activités humaines dans la région des Laurentides. Déjà en 1929, le Bureau provincial du tourisme mentionnait, dans l'ouvrage *Sur les routes du Québec; Guide du touriste*[1], certains éléments du paysage laurentidien comme assises de la valeur touristique de ses corridors routiers : « paysages variés », « rivières tortueuses », « hautes collines », « verdoyantes vallées », « forêts sombres et touffues », « lacs aux eaux calmes », etc. Dans la conception actuelle du territoire laurentidien, le paysage demeure d'une importance capitale en ce qui concerne l'appartenance culturelle, la qualité de vie et le développement économique.

La manière la plus courante de découvrir le paysage des Laurentides est actuellement le corridor routier constitué de l'autoroute 15 et, à partir de Sainte-Agathe-des-Monts, de la route 117. Conscient de la signification des paysages de ce corridor pour l'identité des Laurentides, le ministère des Transports fait de leur mise en valeur une préoccupation figurant dans son Plan de transport des Laurentides :

> « Les paysages des Laurentides constituent un des principaux attraits sur lesquels s'est appuyé le développement du tourisme dans la région [...] Cependant, la qualité de certains paysages situés de part et d'autre du réseau routier est en voie de se dégrader ou est menacée par certains types d'aménagements urbains qui ont pour effet de semer la confusion visuelle. C'est le cas de certaines zones d'extraction (carrières, sablières), d'aires d'entreposage, des secteurs en voie d'urbanisation où se multiplient les panneaux d'affichage, etc. De plus, les emprises de l'autoroute 15 et les échangeurs n'ont jamais vraiment fait l'objet de traitements paysagers particuliers qui témoigneraient du caractère touristique de la région. Il y a enfin une absence de vision d'ensemble qui permettrait de définir les principes d'entretien et d'aménagement des emprises routières, en particulier de l'axe de l'autoroute 15 et de la route 117, de façon à préserver et à mettre en valeur le caractère panoramique de ce corridor[2]. »

[1] MINISTÈRE DE LA VOIRIE ET DES MINES (BUREAU PROVINCIAL DU TOURISME). *Sur les routes du Québec, Guide du touriste*, 1929, p. 387 et 392.

[2] MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Vers un plan de transport pour les Laurentides, diagnostique, 1997.

Objectifs

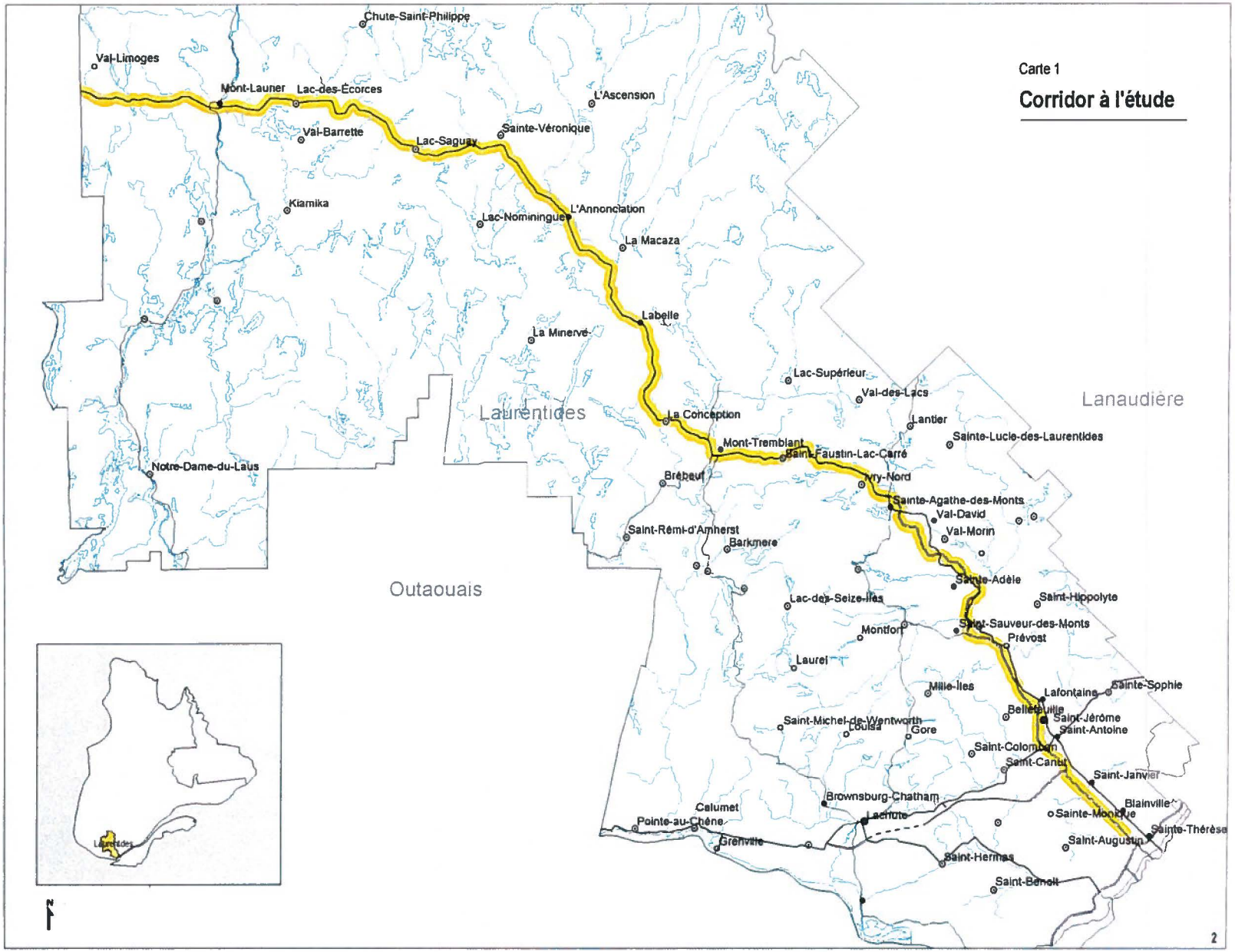
L'actuel projet de caractérisation et d'évaluation des paysages découle directement de la nécessité de se donner une vision d'ensemble du capital-paysage[1] du corridor de l'autoroute 15 et de la route 117 qui permettrait de mieux orienter d'éventuelles actions. L'objectifs premier est donc de produire une caractérisation cartographiée et documentée des paysages bordant le corridor, ainsi qu'une interprétation de la séquence visuelle du corridor en question. Le second objectif est de procéder à une évaluation des paysages du corridor pour en faire ressortir les secteurs d'intérêt et des secteurs qui posent problème. En fin de compte, des secteurs d'intervention à privilégier sont indiqués.

Le Ministère souhaite donner suite au présent ouvrage en proposant aux divers acteurs qui s'intéressent aux paysages du corridor visé un projet concerté de mise en valeur. La caractérisation et l'évaluation pourra alimenter le projet en tant que base de données sur les paysages, alors que les secteurs d'intervention à privilégier poseront les bases des actions proposées par le Ministère.

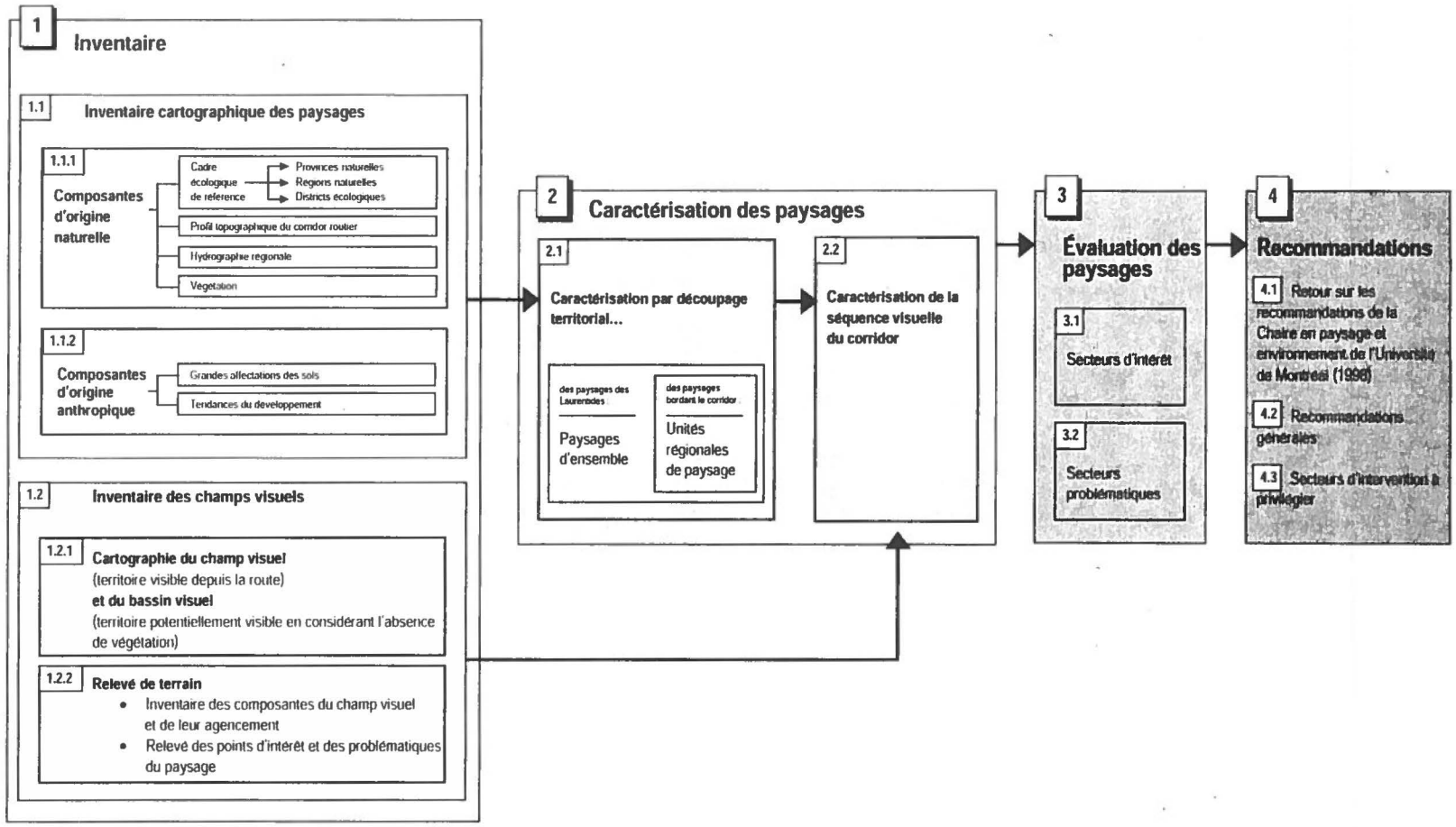
[1] Ce concept propose de « traiter les champs visuels comme autant de paysages dont le caractère significatif est en devenir ou accompli et reconnu comme tel », ce qui implique de « garder à l'esprit que c'est un regard subjectif, dont la nature évolue et se transforme dans le temps, qui produira littéralement, en certaines circonstances favorables et à partir de ce capital, un paysage d'intérêt » (DOMON, BEAUDET et JOLY, 2000, p. 24).

Corridor à l'étude

Le corridor visé comprend précisément le segment de l'autoroute 15 débutant à la sortie 23 (Sainte-Thérèse) et se terminant à Sainte-Agathe-des-Monts, soit l'extrémité nord de cette autoroute, et le segment de la route 117 débutant à ce même point et se terminant à la limite de la région administrative des Laurentides, soit à 20 km à l'ouest de Mont-Laurier (carte 1). Il peut paraître curieux que la limite sud ne concorde pas avec la frontière des Laurentides (soit la rivière des Mille-Îles) : il s'agit d'une adaptation avec la limite du territoire de gestion de la Direction territoriale des Laurentides-Lanaudière.


Carte 1
Corridor à l'étude
Chute-Saint-Philippe
Val-Limoges
Mont-Laurier
Lac-des-Écorces
L'Ascension
Val-Barrette
Sainte-Véronique
Lac-Saguay
Kiamika
L'Annonciation
Lac-Nominingue
La Macaza
Labelle
La Minerve
Lac-Supérieur
Val-des-Lacs
Laurentides
Lanaudière
La Conception
Lantier
Sainte-Lucie-des-Laurentides
Mont-Tremblant
Saint-Faustin-Lac-Carré
Notre-Dame-du-Laus
Brébeuf
Ivry-Nord
Sainte-Agathe-des-Monts
Val-David
Saint-Rémi-d'Amherst
Barkmere
Val-Morin
Sainte-Adèle
Outaouais
Lac-des-Seize-Îles
Saint-Hippolyte
Saint-Sauveur-des-Monts
Mont-Rolland
Prévost
Laurel
Mille-Îles
Lafontaine
Sainte-Sophie
Bellefeuille
Saint-Jérôme
Saint-Michel-de-Wentworth
Louisa
Gore
Saint-Antoine
Saint-Colomban
Saint-Canut
Saint-Janvier
Brownsburg-Chatham
Blainville
Calumet
Lachute
Sainte-Monique
Pointe-au-Chêne
Sainte-Thérèse
Grenville
Saint-Augustin
Saint-Hermas
Saint-Benoît
2

Synthèse de la démarche



Définition du concept de paysage

Le concept de paysage englobe diverses significations. C'est pourquoi il est incontournable de préciser dès le départ la définition qui lui est ici attribuée : « Le paysage est le résultat de la perception visuelle sélective d'un agencement donné de composantes géographiques d'origines naturelle et anthropique[1]. » Cette définition suggère des paramètres à considérer pour la caractérisation : les composantes géographiques d'origine naturelle, les composantes géographiques d'origine anthropique et l'agencement des diverses composantes géographiques. La perception visuelle sélective est subjective, c'est-à-dire qu'elle s'opère de manière différente chez chaque observateur. Vu la complexité que suppose l'analyse de ce paramètre, la présente caractérisation ne le considère pas et s'en tient aux paramètres objectifs.

Démarche

La démarche empruntée est largement inspirée de l'ouvrage intitulé : *Évolution du territoire Laurentidien : caractérisation et gestion des paysages*[2]. Elle est structurée en quatre sections : 1) l'inventaire, 2) la caractérisation, 3) l'évaluation, et 4) la mise en évidence de secteurs d'intervention à privilégier.

L'inventaire (section 1)

La caractérisation des paysages est alimentée par deux types d'inventaires : un inventaire cartographique des principales composantes du paysage (1.1) et un inventaire des champs visuels (1.2). L'opération géomatique produisant la cartographie du champ visuel (1.2.1) permet également de simuler le champ visuel du corridor en l'absence de végétation (bassin visuel), ce qui met en évidence des portions de territoire qui pourraient être ouvertes à la vue des usagers du corridor routier. Certaines pisetes de mise en valeur sont ainsi signalées.

De l'inventaire à la caractérisation (section 2)

L'inventaire cartographique permet de découper et de documenter des ensembles territoriaux présentant des caractéristiques physiques récurrentes et une dominance concernant les types d'occupations du sol (2.1) : les « paysages d'ensemble » puis, à une échelle plus rapprochée, les « unités régionales de paysage », qui s'imbriquent dans les paysages d'ensemble.

L'inventaire des champs visuels, c'est-à-dire du paysage tel qu'il est perçu depuis la route, alimente, d'une part, le volet de la caractérisation portant sur l'interprétation de la séquence visuelle du corridor (2.2) en faisant ressortir les territoires visibles depuis la route, l'agencement des éléments les composant et les variations de profondeur des champs visuels.

De l'inventaire à l'évaluation (section 3)

L'inventaire des champs visuels alimente, d'autre part, l'évaluation des paysages par le relevé de secteurs d'intérêts (3.1) et de secteurs qui posent problème (3.2) que présentent les paysages du corridor (1.2.2).

Recommandations (section 4)

En guise de conclusion, un retour sur les recommandations de la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal (1998) est d'abord effectué (4.1). Viennent ensuite les recommandations issues du présent document consacré à la caractérisation et l'évaluation des paysages. Enfin, des recommandations générales sont formulées (4.2) et des secteurs d'intervention à privilégier sont mis en évidence (4.3).

---

[1] BEAUDET, G. et autres. *Esquisse d'une approche paysage du corridor de l'autoroute A15 et de la route 117*. Montréal, Chaire en paysage et environnement, Université de Montréal, 1998, p. 11.

[2] DOMON, G., G. BEAUDET et M. JOLY. *Évolution du territoire Laurentidien. Caractérisation et gestion des paysages*. Montréal, Isabelle Quentin éditeur, Chaire en paysage et environnement, Université de Montréal, 2000, 144 p.

1

Inventaire

1.1. Inventaire cartographique des paysages

1.1.1. Composantes d'origine naturelle

Le présent inventaire considère d'abord le Cadre écologique de référence (CER) et deux paramètres particuliers : le profil topographique du corridor routier et l'hydrographie régionale.

1.1.1.1 Le cadre écologique de référence

Le CER des Laurentides, élaboré par la Direction du patrimoine écologique et du développement durable du ministère de l'Environnement du Québec, a été retenu comme référence principale en matière de composantes d'origine naturelle : « Le CER est un outil de cartographie et de classification écologique du territoire. Il permet de connaître la composition et l'organisation spatiale des écosystèmes terrestres et des hydrosystèmes à plusieurs niveaux de perception[1]. » Les niveaux de perception ici considérés sont le niveau 1 (les provinces naturelles), le niveau 2 (les régions naturelles) et le niveau 4 (les districts écologiques). La cartographie écologique du niveau 3 n'a, pour le moment, pas été réalisée pour cette partie du Québec. Dans le contexte d'une caractérisation des paysages, le CER permet, d'une part, de délimiter et de caractériser des portions de territoire qui présentent des formes de relief semblables et, d'autre part, d'obtenir l'information sur certaines variables des plus déterminantes dans la distribution de l'occupation du sol[2].

Niveau 1 du CER : provinces naturelles

Le premier niveau du CER, les provinces naturelles, découpe le Québec en treize unités écologiques (carte 2). La cartographie de ces grands écosystèmes repose, en majeure partie, sur la recherche de contrastes et de différences dans la physiographie. Le corridor 15-117 traverse deux unités de niveau 1, soit les basses-terres du Saint-Laurent et les Laurentides méridionales :

> « Les basses-terres du Saint-Laurent reposent sur une plate-forme de roches sédimentaires comblée par des dépôts marins (mer de Champlain), des dépôts glaciaires et des tourbières [...] Par sa situation méridionale et sa faible altitude (< 100 m), cette province naturelle connaît un climat doux et humide propice à une végétation riche et diversifiée. Érable à sucre, chêne, tilleul, caryer et noyer disputent l'espace aux espèces pionnières (peupliers, bouleaux), qui dominent les lambeaux de forêt que l'agriculture n'a pas entamés. Les Laurentides méridionales couvrent la partie sud-ouest du Bouclier canadien au Québec. Elles sont faites d'assemblages de collines, de plateaux, de dépressions et de quelques massifs plus élevés. Le socle rocheux est surtout constitué de gneiss recouverts de dépôts glaciaires minces [...] Sous l'influence du climat, la végétation passe successivement de l'érablière à la sapinière à bouleau jaune, puis à la sapinière à bouleau blanc et même à la sapinière à épinette noire, dans les milieux les moins favorables[3].»

La limite entre ces deux provinces naturelles est un escarpement qui suit grossièrement un axe sud-ouest–nord-est et marque également la limite entre ce que l'on appelle communément les « basses Laurentides » et les « hautes Laurentides » :

> « Soulevé et plissé à plusieurs reprises, le vieux socle du Bouclier canadien a donc été affecté par de nombreux mouvements orogéniques. Aujourd'hui, les hautes Laurentides offrent l'image d'un milieu affecté d'ondulations successives, entrecoupées de déplacements latéraux et verticaux et rejoignant les basses Laurentides par un ancien relief de faille toujours visible[4]. »

La frontière entre ces deux provinces naturelles doit être hautement considérée dans la caractérisation des paysages, puisqu'elle est à l'origine de la plus importante distinction au sein des paysages du corridor 15-117. On ne saurait assez souligner à quel point cette structure géographique est déterminante pour le caractère de la séquence visuelle du corridor car, outre qu'elle présente des paysages qui à l'état naturel sont fortement distincts, cette structure se montre propice à des types d'occupations du sol totalement différents :

> « Les argiles qui constituent l'essentiel des sols des basses Laurentides ont été déposés par la mer de Champlain, laquelle recouvrait de ses eaux – et sur au-delà de 200 mètres – toute l'actuelle plaine de Montréal par suite du retrait final des grands glaciers, il y a de cela maintenant quelque 10 000 ans. C'est à ces argiles riches et peu perméables, déposées lentement en eaux calmes, que l'on doit tout aussi bien l'horizontalité du paysage des Laurentides que la fertilité légendaire de leurs sols[5]. »

Niveau 2 du CER : régions naturelles

Le deuxième niveau, les régions naturelles, distingue trois ensembles au sein du territoire laurentidien (carte 3) : la plaine du haut Saint-Laurent, qui correspond à la portion de la province naturelle des basses-terres du Saint-Laurent incluse dans la région administrative des Laurentides, le massif du mont Tremblant, qui englobe la partie orientale de la province naturelle des Laurentides méridionales, et enfin la dépression de Mont-Laurier, qui s'étend sur la partie occidentale de la province naturelle des Laurentides méridionales. La classification des régions naturelles confirme donc la scission existant dans la séquence visuelle du corridor 15-117 entre les paysages de plaine et de hautes collines, tout en ajoutant une distinction à poser à l'intérieur de la province naturelle des Laurentides méridionales. Cette distinction repose principalement sur des différences géologiques. Les matériaux dont est composé le massif du mont Tremblant ont montré une meilleure résistance à l'action des glaciers que les matériaux formant la dépression de Mont-Laurier. Cela explique l'altitude moyenne plus élevée du massif du mont Tremblant ainsi que l'alternance de vallées et de petits massifs dans la dépression de Mont-Laurier. Ces différences de relief ont contribué à la mise en place d'occupations du sol dominantes caractérisant ces régions naturelles : la villégiature dans le cas du massif du mont Tremblant et l'agroforesterie pour ce qui est de la dépression de Mont-Laurier.

Niveau 4 du CER : districts écologiques

« Les districts écologiques [carte 4] traduisent des unités écologiques régionales. Leur délimitation est d'abord basée sur des discontinuités physiographiques remarquables qui se distinguent ensuite par un assemblage particulier de types de relief[6]. » Le bassin visuel du corridor 15-117 touche à une quarantaine de districts (carte 5) dont les caractéristiques sont décrites à l'annexe 1. Les districts révèlent avec éloquence des ensembles perceptibles à travers l'expérience routière. Le couplage cartographique des districts avec le modèle de la topographie que présente la carte 5 permet d'apprécier ces ensembles.

---

[1] DOMON, G., G. BEAUDET et M. JOLY. *Évolution du territoire Laurentidien. Caractérisation et gestion des paysages*. Montréal, Isabelle Quentin éditeur, Chaire en paysage et environnement, Université de Montréal, 2000, p.27

[2] Ibid p.28

[3] Source Ministère de l'Environnement, Les aires protégées au Québec, les provinces naturelles, [En ligne], http://www.mefq.gouv.qc.ca/publications/aires_protegees/provinces_index.htm, (01 10 25)

[4] LAURIN, Serge. *Histoire des Laurentides*, Institut de recherche sur la culture, 1995, p 33

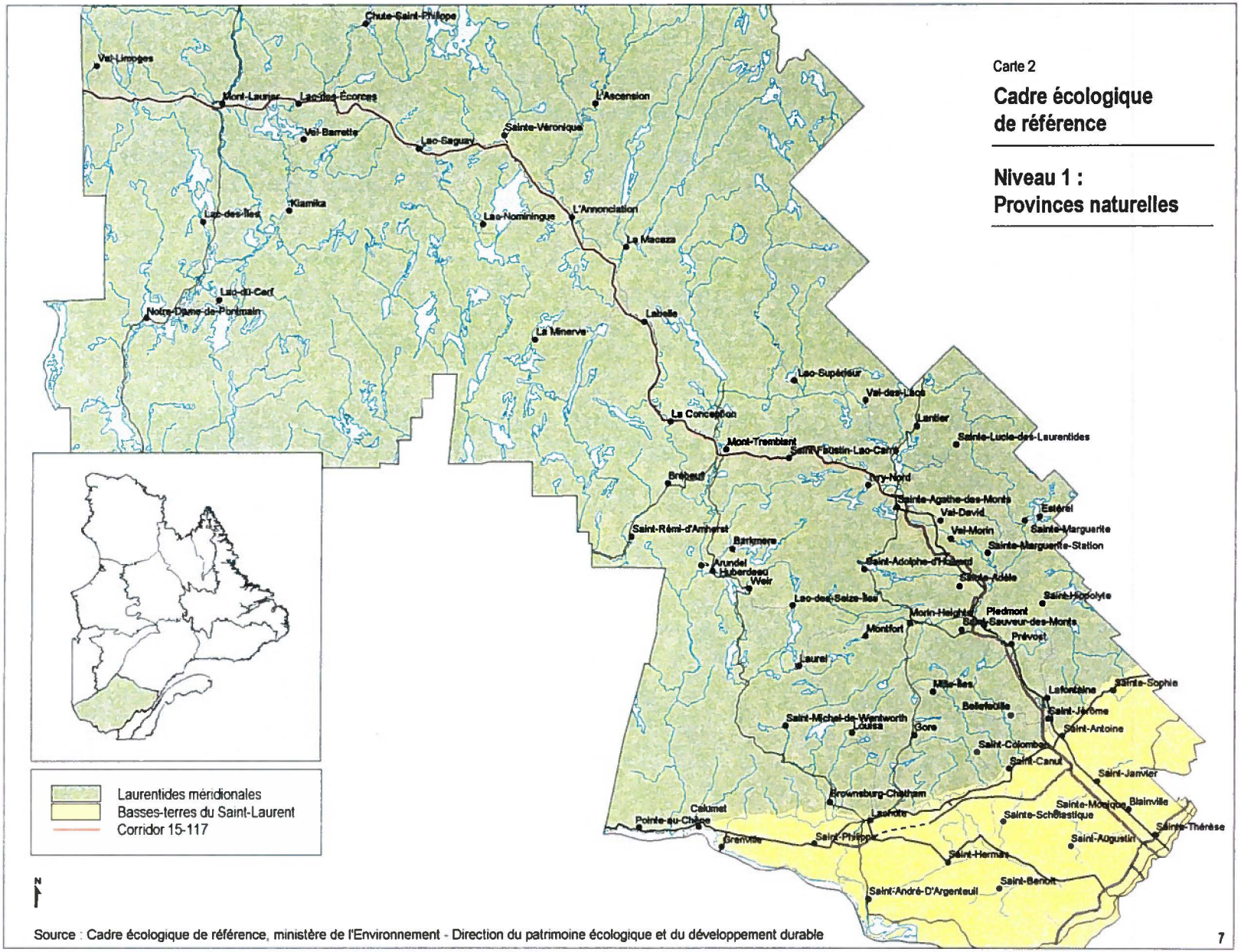
[5] LAURIN, Serge. *Histoire des Laurentides*, Institut de recherche sur la culture, 1995, p 31

[6] DOMON, G., G. BEAUDET et M. JOLY. *Évolution du territoire Laurentidien. Caractérisation et gestion des paysages*, Montréal, Isabelle Quentin éditeur, Chaire en paysage et environnement, Université de Montréal, 2000, p 30

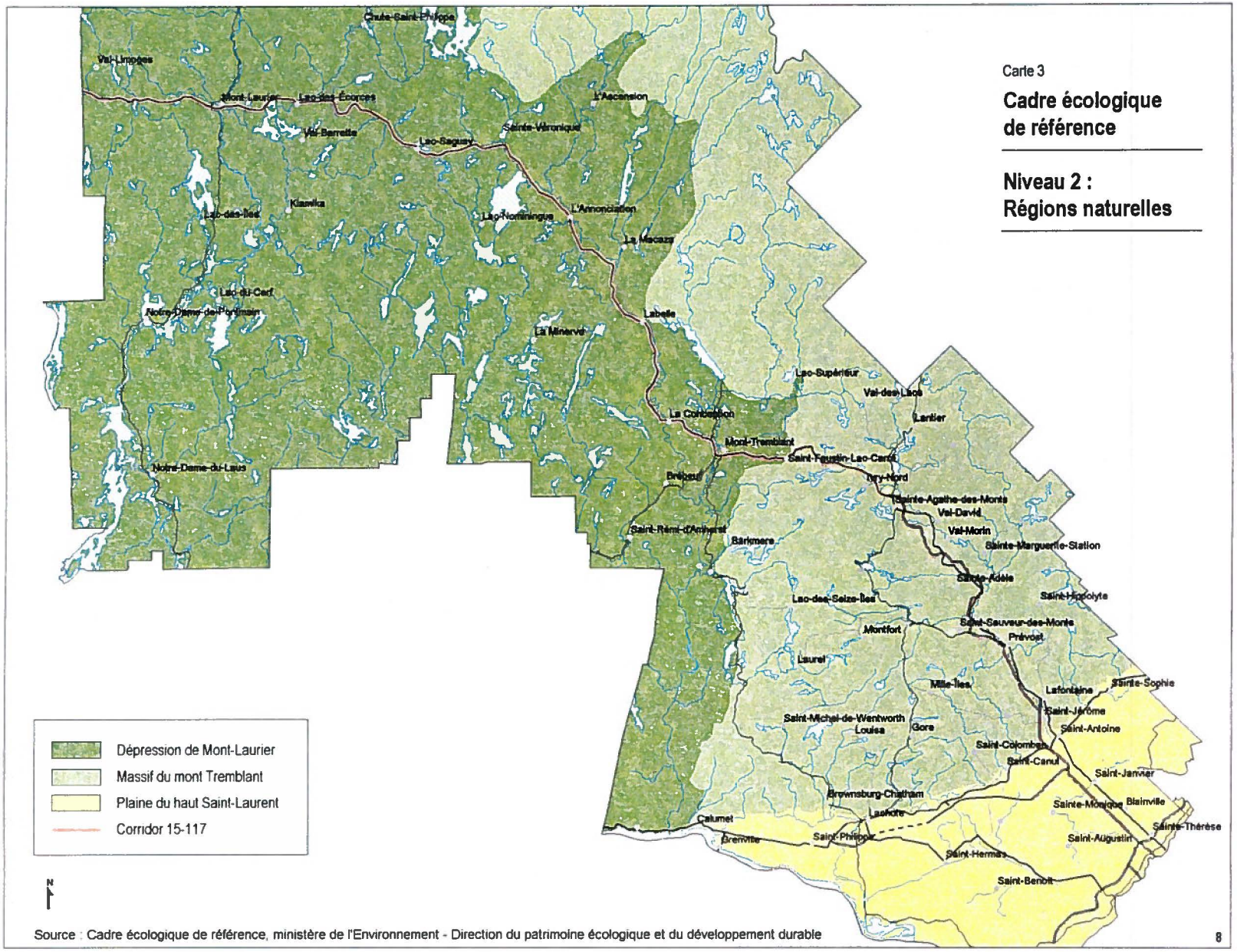
Carte 2

Cadre écologique de référence

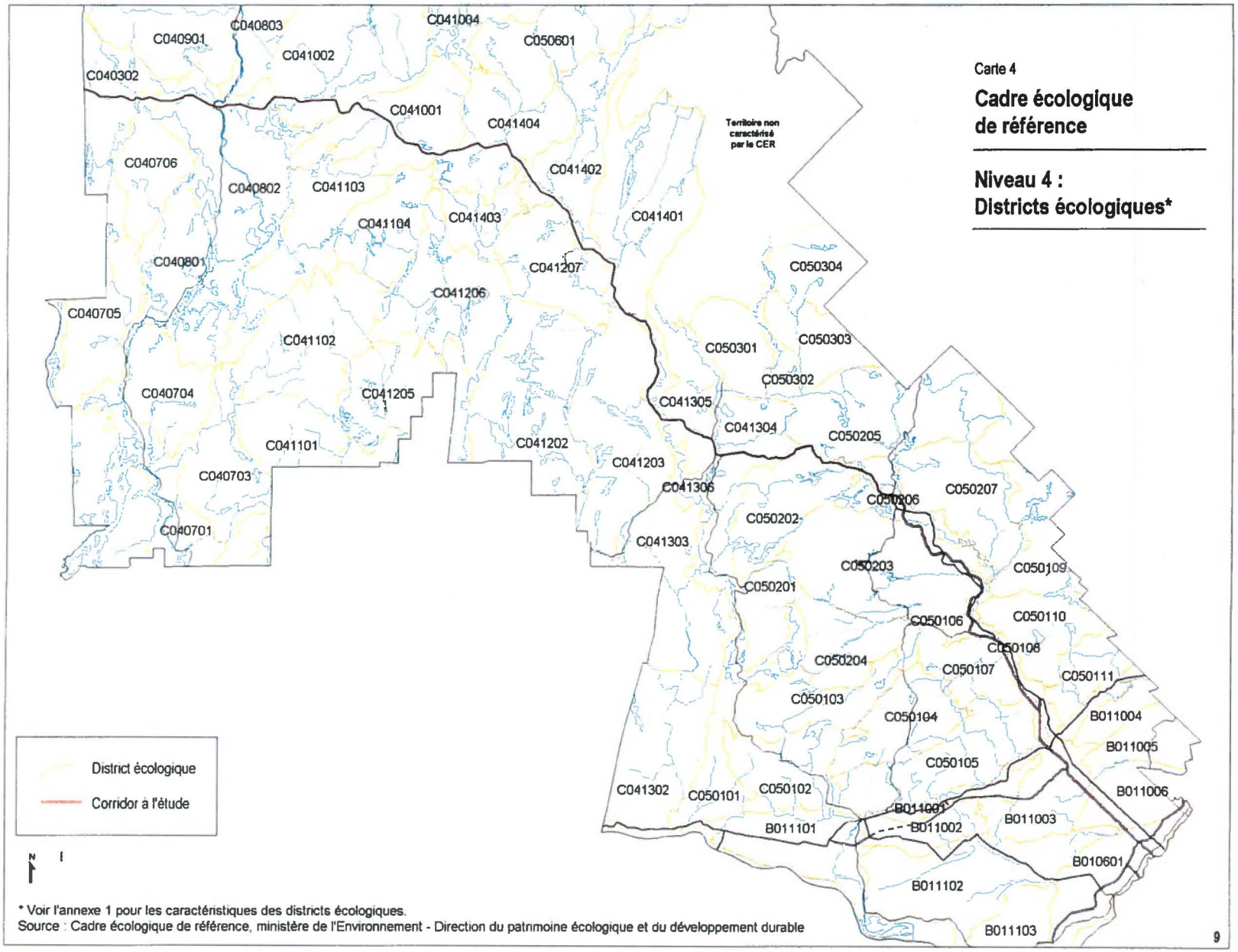
Niveau 1 : Provinces naturelles



Source : Cadre écologique de référence, ministère de l'Environnement - Direction du patrimoine écologique et du développement durable

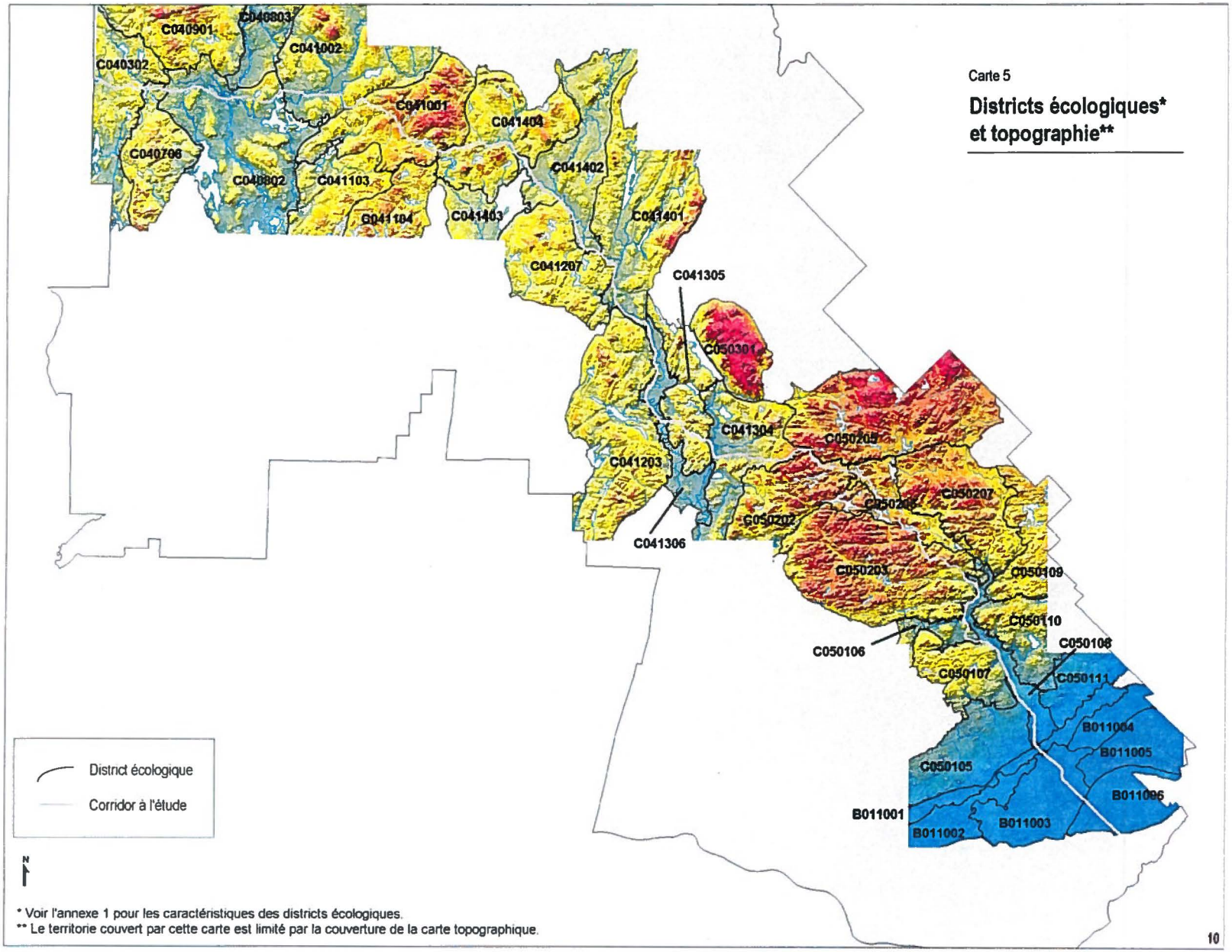


Source : Cadre écologique de référence, ministère de l'Environnement - Direction du patrimoine écologique et du développement durable


Carte 4
Cadre écologique de référence
Niveau 4 : Districts écologiques*
Territoire non caractérisé par le CER
C040901
C040803
C041004
C050601
C041002
C040302
C041001
C041404
C040706
C041402
C040802
C041103
C041104
C041403
C041401
C040801
C041207
C050304
C041206
C040705
C041102
C050301
C050303
C050302
C040704
C041205
C041305
C041304
C050205
C041101
C041202
C041203
C040703
C041306
C050207
C050206
C050202
C040701
C041303
C050203
C050109
C050201
C050106
C050110
C050108
C050204
C050107
C050111
C050103
C050104
B011004
B011005
C050105
C041302
C050101
C050102
B011006
B011001
B011003
B011101
B011002
B010601
B011102
B011103
District écologique
Corridor à l'étude
N
E
* Voir l'annexe 1 pour les caractéristiques des districts écologiques.
Source : Cadre écologique de référence, ministère de l'Environnement - Direction du patrimoine écologique et du développement durable

Carte 5

Districts écologiques* et topographie**



* Voir l'annexe 1 pour les caractéristiques des districts écologiques.
** Le territoire couvert par cette carte est limité par la couverture de la carte topographique.

1.1.1.2 Profil topographique du corridor 15-117

Le modèle du profil topographique du tracé de l'autoroute 15 et de la route 117 (figure 1) permet d'apprécier les variations d'altitude qu'expérimente l'usager de la route. Notons, entre autres, du sud au nord :

- le Grand Coteau d'un dénivelé d'environ 25 m qui parcours la plaine du haut Saint-Laurent de Lachute à Terrebonne. Cette terrasse souligne la présence en cet endroit d'un ancien niveau de la mer de Champlain en cours de retrait;
- le segment plat traversant la plaine du haut Saint-Laurent;
- l'altitude particulièrement élevée du segment traversant le massif du mont Tremblant (qui explique les fortes quantités de neige que reçoit ce secteur);
- l'alternance de massifs et de vallées que présente la dépression de Mont-Laurier.

1.1.1.3 Principaux éléments de l'hydrographie régionale

La séquence visuelle du corridor 15-117 est marquée par deux longs segments de route (carte 6), d'environ 30 km chacun, dont le tracé côtoie intimement les vallées d'importants cours d'eau de la région des Laurentides : la rivière du Nord et la rivière Rouge. La rencontre avec d'autres importants cours d'eau des Laurentides se fait très brièvement, puisqu'ils sont généralement croisés perpendiculairement. Les structures massives et opaques installées comme garde-corps sur les ponts contribuent à effacer ces rivières de l'expérience routière. C'est le cas des rivières du Diable, Nominingue, Kiamika et du Lièvre. Rappelons que les paysages de rivière peuvent avoir un certain intérêt patrimonial, vu le rôle souvent crucial qu'elles ont joué à plusieurs époques de l'histoire du territoire. Plusieurs lacs sont également visibles depuis la route, mais n'ont pas été recensés dans la présente échelle de caractérisation.

1.1.1.4 Végétation

La majeure partie du territoire à l'étude est située à l'intérieur du domaine de l'érablière à bouleau jaune, à l'exception de la portion située au sud de Prévost, qui appartient au domaine de l'érablière à tilleul et de l'érablière à bouleau jaune[1]. Le champ visuel du corridor 15-117 est donc principalement occupé par des compositions de feuillus, mais l'on peut également y voir de nombreuses communautés de conifères occupant les versants abrupts à sol mince ou les milieux humides. La proportion de conifères augmente de façon significative à mesure que l'on progresse vers le nord. Celle-ci devient particulièrement élevée à partir de Labelle. Un autre ensemble de compositions végétales est fort présent le long du corridor; il s'agit de compositions d'espèces colonisatrices que l'on retrouve généralement dans les zones de déprise agricole et en milieux récemment perturbés (fort présents aux abords des routes et autoroutes). Les phénomènes d'alternance entre ces types de compositions végétales étant d'échelle locale, ils n'ont pas été considérés dans la présente échelle de caractérisation.

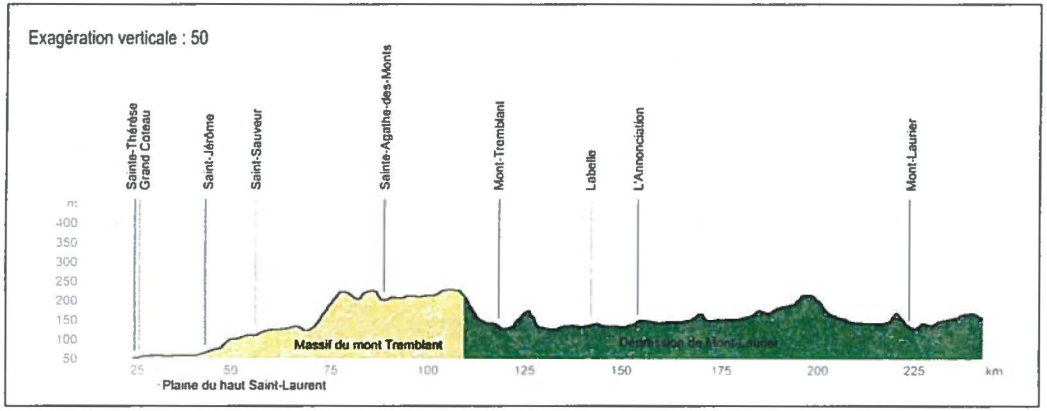
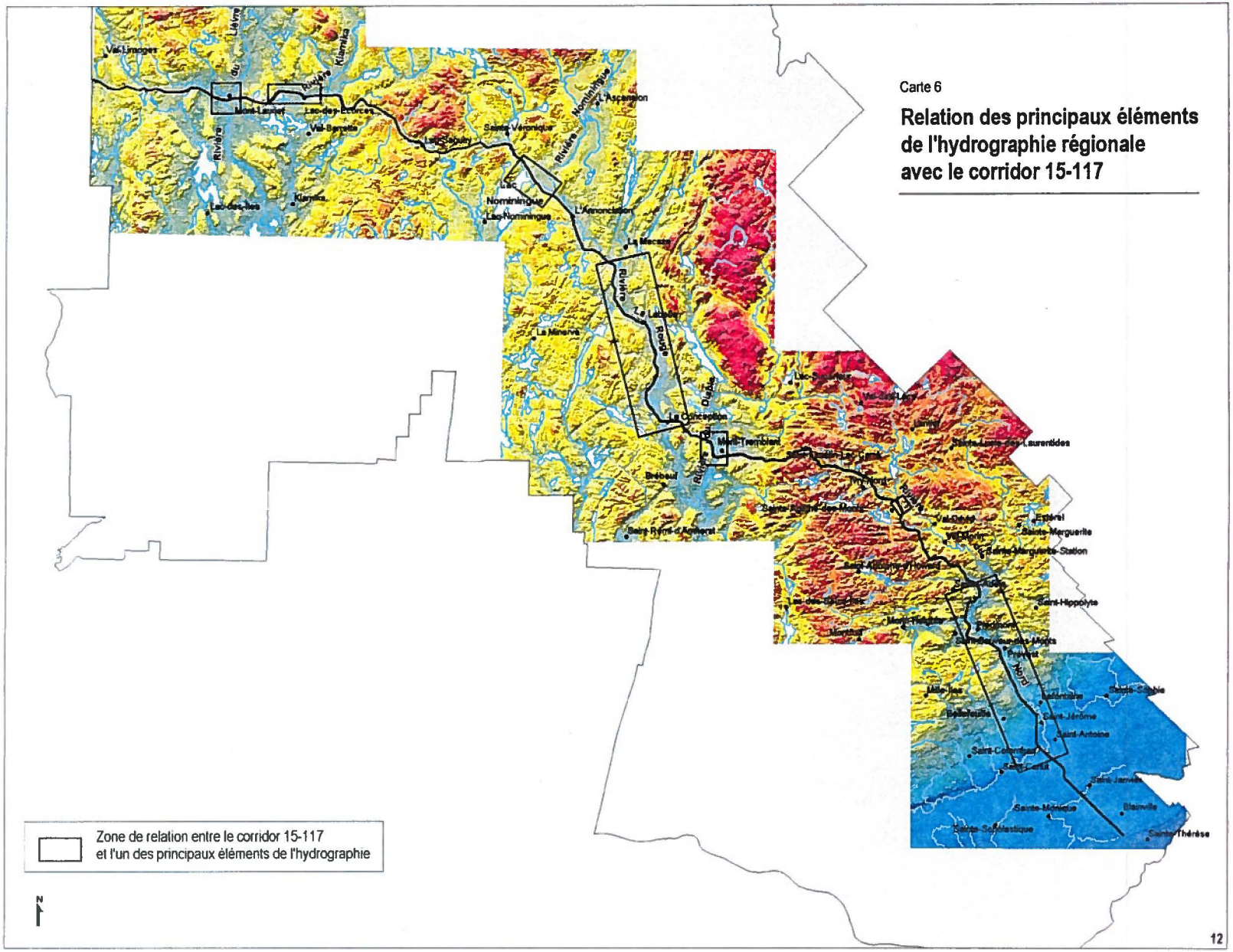


Figure 1 Profil topographique du corridor 15-117

[1] MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE ET DES RESSOURCES, Les régions écologiques du Québec méridional. 2e approximation. Québec, 1985.

Carte 6

Relation des principaux éléments de l'hydrographie régionale avec le corridor 15-117



1.1.2 Composantes d'origine anthropique

1.1.2.1 Grandes affectations des sols

Les grandes affectations des sols ont été retenues comme paramètre soulignant le mieux la structure spatiale des composantes d'origine anthropique du paysage à l'échelle du territoire des Laurentides (carte 7).

La répartition des grandes affectations suggère des correspondances entre la structure spatiale définie par CER et le caractère anthropique des paysages : les paysages agricoles sont concentrés dans la province naturelle de la plaine du haut Saint-Laurent et dans les importantes vallées de la dépression de Mont-Laurier, les paysages récréo-touristiques le sont dans la province naturelle du massif du mont Tremblant et les paysages forestiers, à l'intérieur de la dépression de Mont-Laurier. On constate que l'affectation urbaine est généralement « accrochée » au corridor 15-117. L'affectation du type industriel est peu présente, mais elle se trouve aussi, dans la plupart des cas, aux abords du corridor. L'usager du corridor n'est en contact avec les territoires d'affectation de conservation et de récréation extensive que par des percées visuelles sur le parc national du Mont-Tremblant.

En ce qui a trait aux conséquences de cette structure des grandes affectations sur la séquence visuelle du corridor 15-117, certains constats peuvent être tirés :

- l'avancée de la couronne urbaine métropolitaine dans les Laurentides est très perceptible dans le segment Sainte-Thérèse–Saint-Janvier;
- le segment Saint-Janvier–Saint-Jérôme constitue la dernière pochette agricole des basses-terres du Saint-Laurent encore perceptible depuis l'autoroute 15;
- le segment Saint-Jérôme–Sainte-Agathe-des-Monts est souvent bordé d'affectations urbaines;
- le segment Piedmont–Saint-Jovite est un amalgame de secteurs récréo-touristiques et urbains;
- les secteurs agricoles de la vallée de la rivière Rouge entre La Conception et La Macaza sont parmi les rares paysages agricoles des hautes Laurentides encore visibles depuis la route 117 et contiennent probablement des paysages d'intérêt patrimonial;
- la route 117 effectue quelques traversées de noyaux villageois (Labelle, L'Annonciation et Lac-Saguay). La rareté de ces traversées sur le trajet peut en faire une expérience paysagère d'intérêt;
- le segment Labelle–Mont-Laurier est le plus important secteur de contact avec l'affectation forestière;
- l'affectation principalement agricole de la vallée de la rivière du Lièvre est peu accessible (visuellement) depuis la route 117, en raison de la forte présence d'affectation urbaine de part et d'autre de la route.

1.1.2.2 Tendances du développement

Une analyse des tendances du développement a été effectuée à partir des données de l'Atlas des transports Laurentides[1]. Cette source de données a permis, pour cette partie de l'évaluation, de considérer l'ensemble du corridor à l'étude, soit l'autoroute 15 et la route 117. Les données analysées sont principalement les tendances du développement résidentiel (de 1986 à 1996), les perspectives démographiques (de 1996 à 2016) et le plan de développement touristique des Laurentides (élaboré par l'Association touristique des Laurentides en 1987). Trois grandes tendances ressortent :

- le segment au sud de Sainte-Agathe-des-Monts continue d'être touché par l'expansion de la région métropolitaine de Montréal (les municipalités régionales de compté (MRC) aux perspectives de croissance démographique les plus fortes sont, par ordre décroissant, les MRC de Thérèse-De-Blainville, de Mirabel et de la Rivière-du-Nord);
- le segment Saint-Sauveur-des-Monts–Mont-Tremblant est un couloir touristique qui fera l'objet d'une consolidation;
- le segment Labelle–Mont-Laurier est un couloir de villégiature qui fera aussi l'objet d'une consolidation.

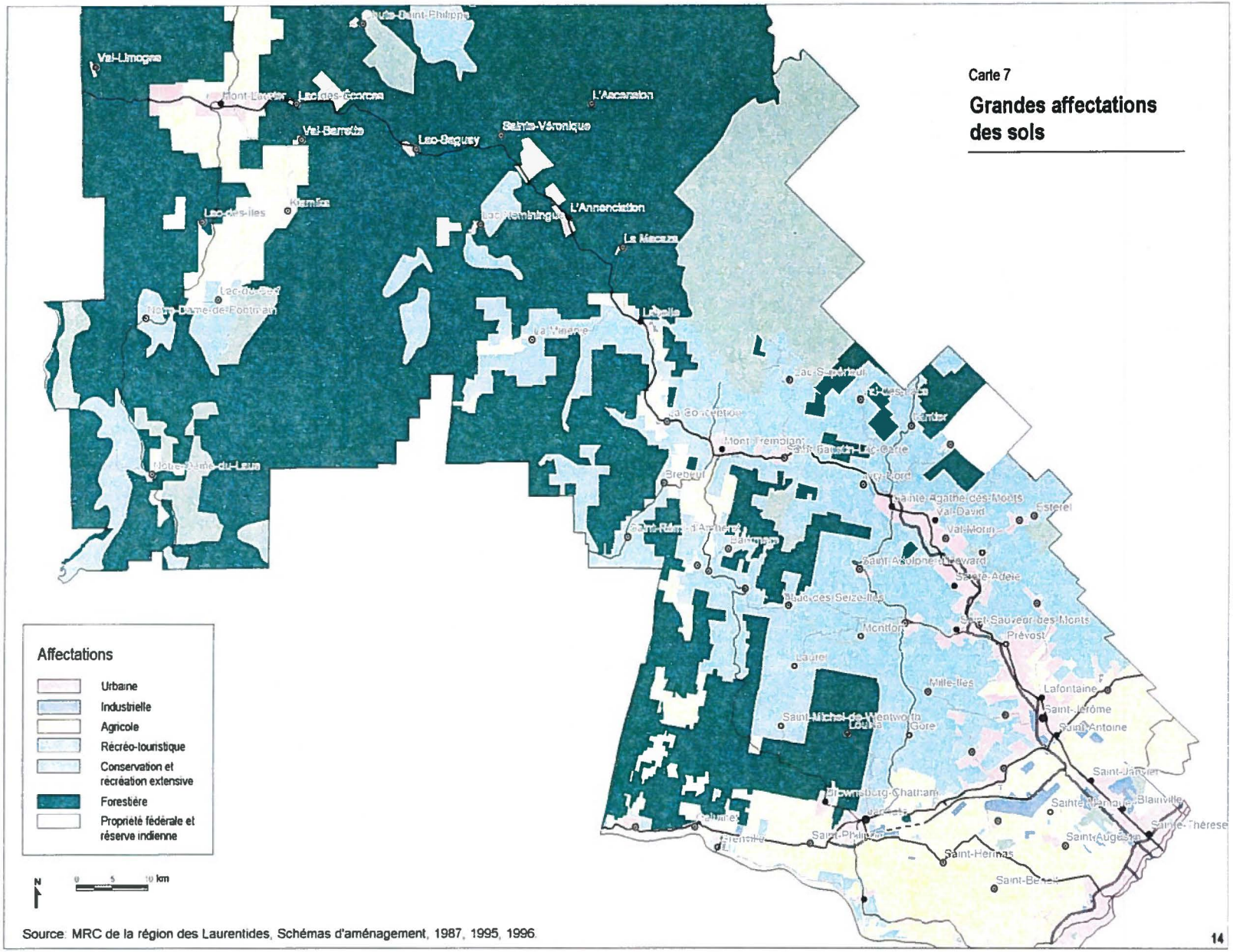
1.1.2.3 Complément d'information pour l'inventaire

Une source d'information cartographique complémentaire est proposée à l'annexe 2. Il s'agit de l'image satellite (1994) reclassifiée par le MAPAQ[2]. Cette information est introduite en guise de référence, c'est-à-dire qu'elle n'est pas directement considérée dans le processus de caractérisation. Elle présente toutefois un outil intéressant d'analyse de l'utilisation du sol avec une précision de 25 mètres par pixel et un gradient détaillé de classes d'utilisation du sol.

1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Atlas des transports Laurentides*, 1998, 78 p.
2 fournie par le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec

Carte 7

Grandes affectations des sols



Source: MRC de la région des Laurentides, Schémas d'aménagement, 1987, 1995, 1996.

1.2 Inventaire des champs visuels

1.2.1 Cartographie du champ et du bassin visuels

1.2.1.1 Champ visuel

Avant d'aborder la caractérisation des paysages, il convient de délimiter le territoire visé par le paysage de l'autoroute 15 et de la route 117, c'est-à-dire le champ visuel du corridor. La cartographie du champ visuel a donc été produite à l'aide d'un procédé géomatique (carte 8). Elle révèle les territoires visibles depuis au moins un endroit sur le corridor à l'étude, en considérant la topographie et la présence d'arbres. Elle délimite, par conséquent, le territoire à l'étude pour la présente caractérisation.

Degrés d'ouverture du champ visuel

La cartographie du champ visuel révèle les variations d'ouverture du champ visuel, qui ont été caractérisées. Les points suivants décrivent les segments caractéristiques relevés et indiqués sur la carte 8.

1. on dénote l'étroitesse du champ visuel dans le secteur de Blainville où des zones boisées jouxtent encore l'autoroute 15;
2. les zones agricoles de Mirabel contrastent avec la totalité du segment à l'étude par des vues ouvertes à longue portée;
3. le secteur de Saint-Jérôme est un amalgame de secteurs fermés et de percées visuelles;
4. un peu plus au nord, le passage de l'autoroute 15 dans la vallée de la rivière du Nord contient le champ visuel à l'intérieur d'un corridor d'une largeur moyenne approximative de 2,5 km, tout en permettant des percées sur de hautes collines éloignées;
5. c'est dans le secteur de Saint-Sauveur-des-Monts et de Sainte-Adèle que l'on découvre plus souvent des vues étendues sur les paysages de hautes collines;
6. de Sainte-Adèle à Mont-Tremblant, l'ouverture est relativement constante, à l'exception du secteur d'Yvry-sur-le-Lac où apparaît un segment au champ visuel particulièrement étroit;
7. le segment compris entre Mont-Tremblant et La Macaza est rendu caractéristique par le passage de la route 117 dans la vallée de la Rouge, qui encaisse le champ visuel à l'intérieur d'un corridor d'une largeur moyenne approximative de 2,5 km, mais aussi par l'omniprésence du mont Tremblant qui, étant visible sur la majeure partie de ce segment, constitue un important repère visuel;
8. le segment La Macaza-Guénette est marqué de secteurs particulièrement étroits. Cette étroitesse est causée en partie par le fait que la route 117 est contiguë dans ce secteur;
9. les secteurs étroits du même segment (La Macaza-Guénette) comportent en alternance des ouvertures notables dans les secteurs de L'Annonciation, du lac Nominingue et de Lac-Saguay;
10. de Guénette jusqu'à l'extrémité du corridor à l'étude, le champ visuel est principalement ouvert, mais tout de même parsemé de resserrements.

Fréquence de visibilité

L'opération géomatique produisant la cartographie du champ visuel donne aussi lieu à une classification du territoire visible selon sa fréquence de visibilité, c'est-à-dire selon la distance routière sur laquelle une surface donnée est visible. Autrement dit, une portion de territoire ayant une haute fréquence de visibilité peut être observée depuis la route sur plusieurs kilomètres (par exemple, une haute colline) et une portion de territoire ayant une faible fréquence de visibilité n'apparaît probablement qu'un instant au regard de l'usager de la route. La fréquence de visibilité peut varier d'une visibilité sur moins de 0,5 km jusqu'à une visibilité sur 22 km.

Qu'une surface de territoire soit incluse dans le territoire visible ne signifie donc pas automatiquement qu'elle a une présence significative au sein du paysage observé par l'usager de la route. À l'opposé, une surface de territoire ayant une haute fréquence de visibilité (par exemple, les secteurs élevés du versant sud-ouest du mont Tremblant) pourra devenir un repère visuel sur le parcours.

Il faut toutefois interpréter la fréquence de visibilité avec réserve : une haute fréquence ne correspond pas automatiquement à une présence significative dans le champ visuel, voire dans le paysage. La proximité des éléments par rapport à l'observateur, la nature des éléments ainsi que les centres d'intérêt de l'observateur auront un effet beaucoup plus déterminant sur le paysage perçu.

1.2.1.2 Bassin visuel

La cartographie du bassin visuel est produite par le même procédé que celle du champ visuel, mais, elle ne considère que la topographie. La cartographie produite représente donc le territoire potentiellement visible depuis le corridor, en supposant l'absence d'autres obstacles tels les arbres.

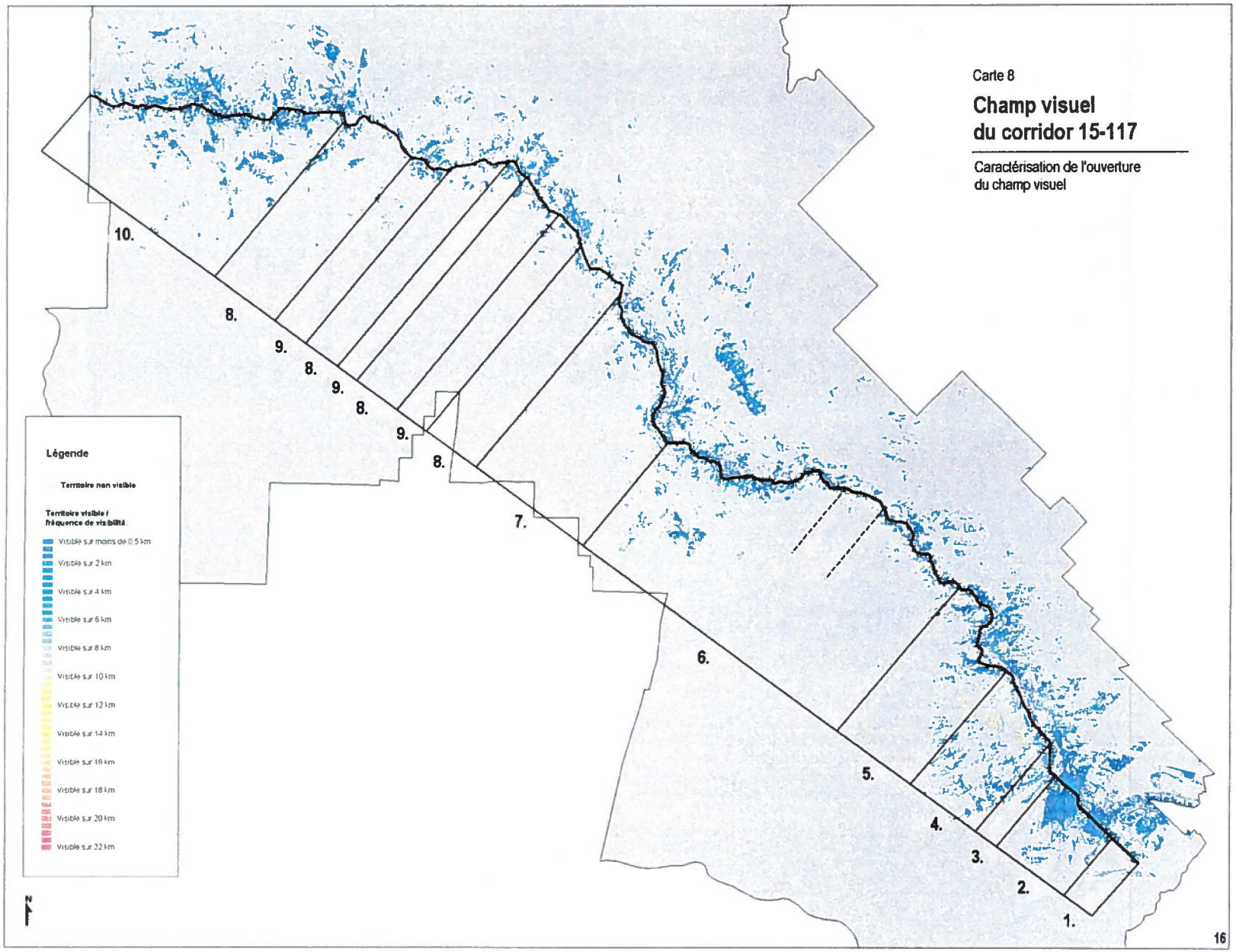
Une contribution intéressante de la cartographie du bassin visuel est ici obtenue en la mettant en rapport avec celle du champ visuel (carte 9), ce qui vient révéler les portions de territoire qui pourraient être ajoutées au champ visuel du corridor par des coupes d'arbres. Ces territoires potentiellement visibles ne représentent évidemment pas tous des vues qu'il serait avantageux d'ouvrir. Avant de passer à l'action, il faudra évaluer la qualité de la vue potentielle par rapport à la faisabilité des travaux de déboisement, ainsi que l'impact de l'ouverture sur la qualité de l'environnement des aires qui seront mises en relation visuelle avec la route ou l'autoroute (rendre un territoire visible depuis la route rend aussi la route visible depuis ce territoire).

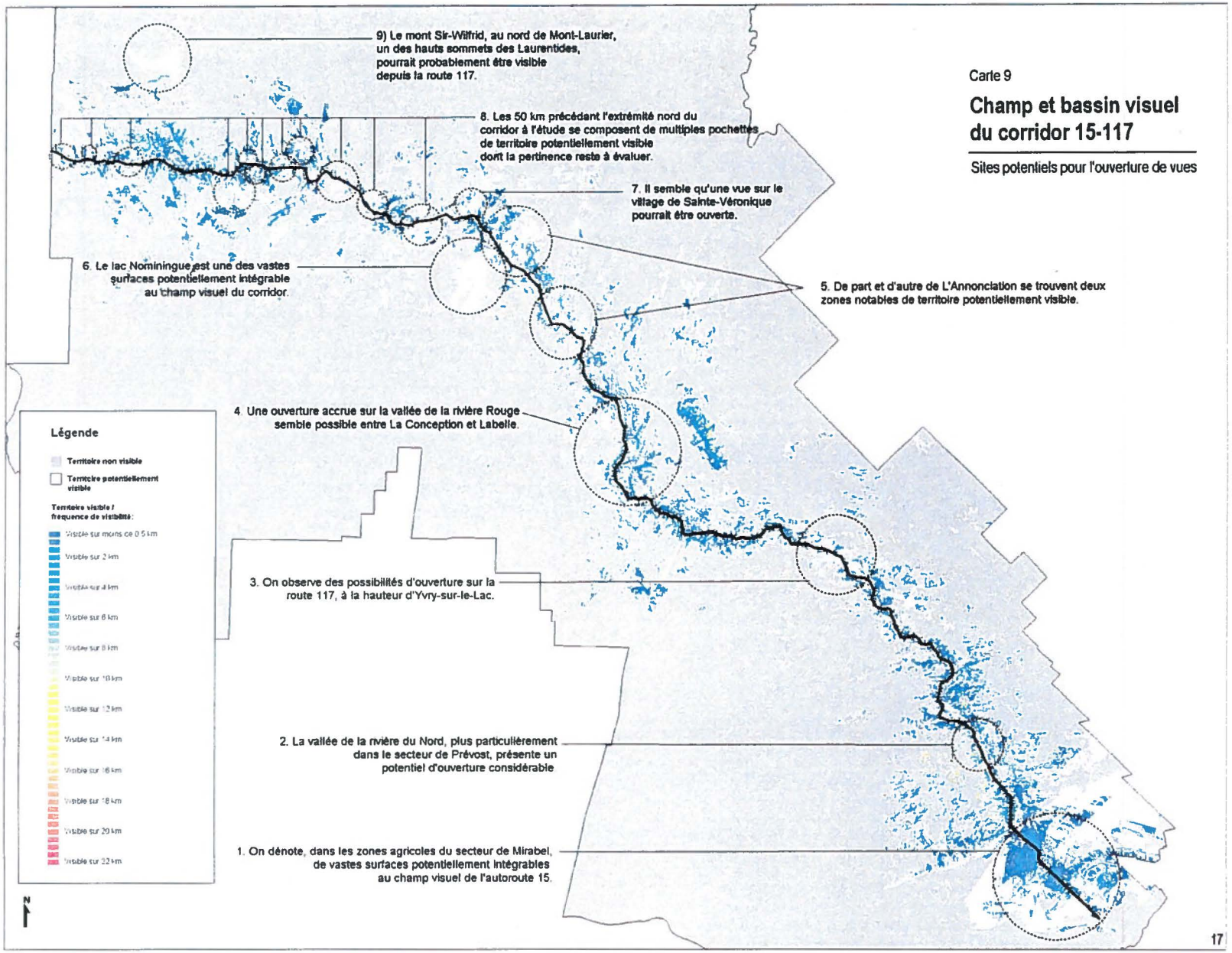
La première analyse sur la cartographie résultante révèle des pistes qu'il serait intéressant d'explorer. Les secteurs suivants laissent supposer un potentiel particulier d'ouverture de vues :

1. les zones agricoles du secteur de Mirabel;
2. la vallée de la rivière du Nord, dans le secteur de Prévost;
3. le territoire à la hauteur d'Yvry-sur-le-Lac;
4. la vallée de la rivière Rouge, entre La Conception et Labelle;
5. le territoire de part et d'autre de L'Annonciation (deux zones);
6. le lac Nominingue;
7. le village de Sainte-Véronique;
8. les 50 km précédant l'extrémité nord du corridor à l'étude (de multiples pochettes de territoire potentiellement visible);
9. le mont Sir-Wilfrid.

1.2.1.3 Cartographie des champs et bassins à échelle rapprochée

Des feuillets cartographiques à échelle plus rapprochée des champs et bassins visuels se trouvent respectivement aux annexes 3 et 4. Cependant, leur précision est très limitée pour plusieurs raisons techniques, dont le fait que les obstacles du milieu bâti ne sont pas considérés. Une vérification sur le terrain peut s'imposer avant d'utiliser ces données.


Carte 8
Champ visuel
du corridor 15-117
Caractérisation de l'ouverture
du champ visuel
10.
8.
9.
8.
9.
8.
9.
8.
7.
6.
5.
4.
3.
2.
1.
Légende
Territoire non visible
Territoire visible /
fréquence de visibilité
Visible sur moins de 0.5 km
Visible sur 2 km
Visible sur 4 km
Visible sur 6 km
Visible sur 8 km
Visible sur 10 km
Visible sur 12 km
Visible sur 14 km
Visible sur 16 km
Visible sur 18 km
Visible sur 20 km
Visible sur 22 km
N
16


Carte 9
Champ et bassin visuel du corridor 15-117
Sites potentiels pour l'ouverture de vues
9) Le mont Sir-Wilfrid, au nord de Mont-Laurier, un des hauts sommets des Laurentides, pourrait probablement être visible depuis la route 117.
8. Les 50 km précédant l'extrémité nord du corridor à l'étude se composent de multiples pochettes de territoire potentiellement visible dont la pertinence reste à évaluer.
7. Il semble qu'une vue sur le village de Sainte-Véronique pourrait être ouverte.
6. Le lac Nomininque est une des vastes surfaces potentiellement intégrable au champ visuel du corridor.
5. De part et d'autre de L'Annonciation se trouvent deux zones notables de territoire potentiellement visible.
4. Une ouverture accrue sur la vallée de la rivière Rouge semble possible entre La Conception et Labelle.
3. On observe des possibilités d'ouverture sur la route 117, à la hauteur d'Yvry-sur-le-Lac.
2. La vallée de la rivière du Nord, plus particulièrement dans le secteur de Prévost, présente un potentiel d'ouverture considérable
1. On dénote, dans les zones agricoles du secteur de Mirabel, de vastes surfaces potentiellement intégrables au champ visuel de l'autoroute 15.
Légende
Territoire non visible
Territoire potentiellement visible
Territoire visible / fréquence de visibilité:
Visible sur moins de 0.5 km
Visible sur 2 km
Visible sur 4 km
Visible sur 6 km
Visible sur 8 km
Visible sur 10 km
Visible sur 12 km
Visible sur 14 km
Visible sur 16 km
Visible sur 18 km
Visible sur 20 km
Visible sur 22 km
N

1.2.2 Relevé de terrain

Le relevé de terrain des champs visuels aborde le paysage routier tel qu'il est perçu depuis la route, dans le but d'amasser les données nécessaires à la compréhension de la séquence visuelle du corridor. Cette base de données doit par la suite alimenter la caractérisation et l'évaluation des paysages. Compte tenu de la charge de travail que représente cet inventaire, il n'a été effectué que sur l'autoroute 15 (kilomètres 23 à 90). Le relevé a été fait au cours du mois de juin 2000 et des relevés distincts ont été produits pour les paysages observables en direction nord et en direction sud.

Les paramètres inventoriés aux fins de la caractérisation sont les éléments composant le paysage et les variations de profondeur des champs visuels. Les paramètres inventoriés pour l'évaluation sont la présence ou l'absence de plantation de conifères dans les emprises, l'intensité de l'affichage publicitaire, la durabilité des ouvertures du champ visuel et, de façon plus subjective, la présence de vues significatives[1], de points d'intérêt et de problématiques que comporte le paysage.

L'annexe 5 présente la grille de relevé complète accompagée d'une description des paramètres inventoriés et des critères d'inventaire utilisés.

La grille partielle présentée ci-contre affiche les paramètres des points d'intérêt et des problématiques liés au paysage. On entend par point d'intérêt la présence d'éléments contribuant déjà, ou pouvant contribuer, par une mise en valeur, à la qualité de la séquence visuelle du corridor. Le terme problématique fait référence aux éléments pouvant causer une perte de valeur du paysage. Les segments routiers auqxuels correspondent les kilomètres de la grille sont représentés sur les cartes 10 et 11. Les kilomètres pour lesquels aucun constat n'a été posé ne figurent pas ici.

[1] Une vue est considérée comme significative lorsqu'elle peut contribuer à la compréhension de la structure spatiale du territoire et du trajet routier, à la valeur identitaire ainsi qu'à la valeur touristique des paysages du corridor

Points d'intérêts et problématiques du paysage – direction nord

km	Point d'intérêt	Problématique
23	Montée du Grand Côteau comme référence spatiale	Contact peu compatible entre l'autoroute et les résidences du côté gauche
24	Première vue sur les montagnes	
25	Intégration du développement commercial au contexte forestier	Développement commercial, omniprésence de l'affichage
26	Intégration du développement commercial au contexte forestier	Développement commercial, omniprésence de l'affichage
27	Intégration du développement commercial au contexte forestier	Développement commercial
28	Présence forestière dans un milieu en développement	
29	Présence forestière dans un milieu en développement	Développement industriel
31	Vues sur l'agriculture	
33	Resserrement du champ visuel avant une importante ouverture sur les montagnes des hautes Laurentides	
34	Découverte des montagnes des hautes Laurentides par une percée visuelle	
35	Découverte des montagnes des hautes Laurentides dans une vue panoramique au détour d'un boisé	
36	Omniprésence de l'agriculture juste avant le changement de région physiographique	
38	Présence d'un ancien poste de peage, temoin de l'histoire de l'autoroute 15	Développement commercial
39	Présence de la vallee de la riviere du Nord	Développement commercial, faible visibilité de la vallée de la rivière du Nord
40	Présence de la riviere du Nord	Développement commercial; faible visibilité de la riviere du Nord; abondance de l'affichage
41		Abondance d'installations commerciales et industrielles non esthétiques
42	Il serait avantageux que le site de l'echangeur 43 (De Martigny) marque mieux la presence de Saint-Jerôme	Omnipresence commerciale, et de l'affichages
43		Omnipresence commerciale du côte droit
44		Omnipresence commerciale du côte droit
46		Contact peu compatible entre l'autoroute et les residences du côté gauche
47	Première vue de composition essentiellement forestiere, percee visuelle sur la riviere du Nord	
49	Voisinage intermittent de la riviere du Nord	
50		Plantations en voie de fermer une percee visuelle sur la vallée de la rivière du Nord
51	La porte-du-Nord comme point de repere sur le trajet, valeur esthetique des viaducs	Forte presence de l'enseigne McDonald, clôture discordante entre la route et le stationnement du McDonald
57	Premier point de vue sur un centre de ski, vue impressionnante sur les parois rocheuses de l'autre cote de la vallee	
59		Fermeture de la vue sur le centre de ski par la plantation de conifères

60		
61	Présence dans la vallée de Saint-Sauveur, col de sortie de la vallée	
62	Point de repère : vue sur le centre de ski Mont-Gabriel, présence de pinèdes	
63	Pont de la rivière Simon comme point de repère	Plantation à droite
66	Pont en arche comme point de repère	
67	Vue sur la rivière du Nord	
69	Percée visuelle à droite dans la courbe	
70	Vue panoramique exceptionnelle	
71	Vue panoramique exceptionnelle	
73		Impact visuel du talus dégarni
75	Vue exceptionnelle par la présence d'agriculture en montagne	
77	Milieu humide, possibilité d'en augmenter la visibilité	
83	Champ visuel présentant de la villégiature type des Laurentides	

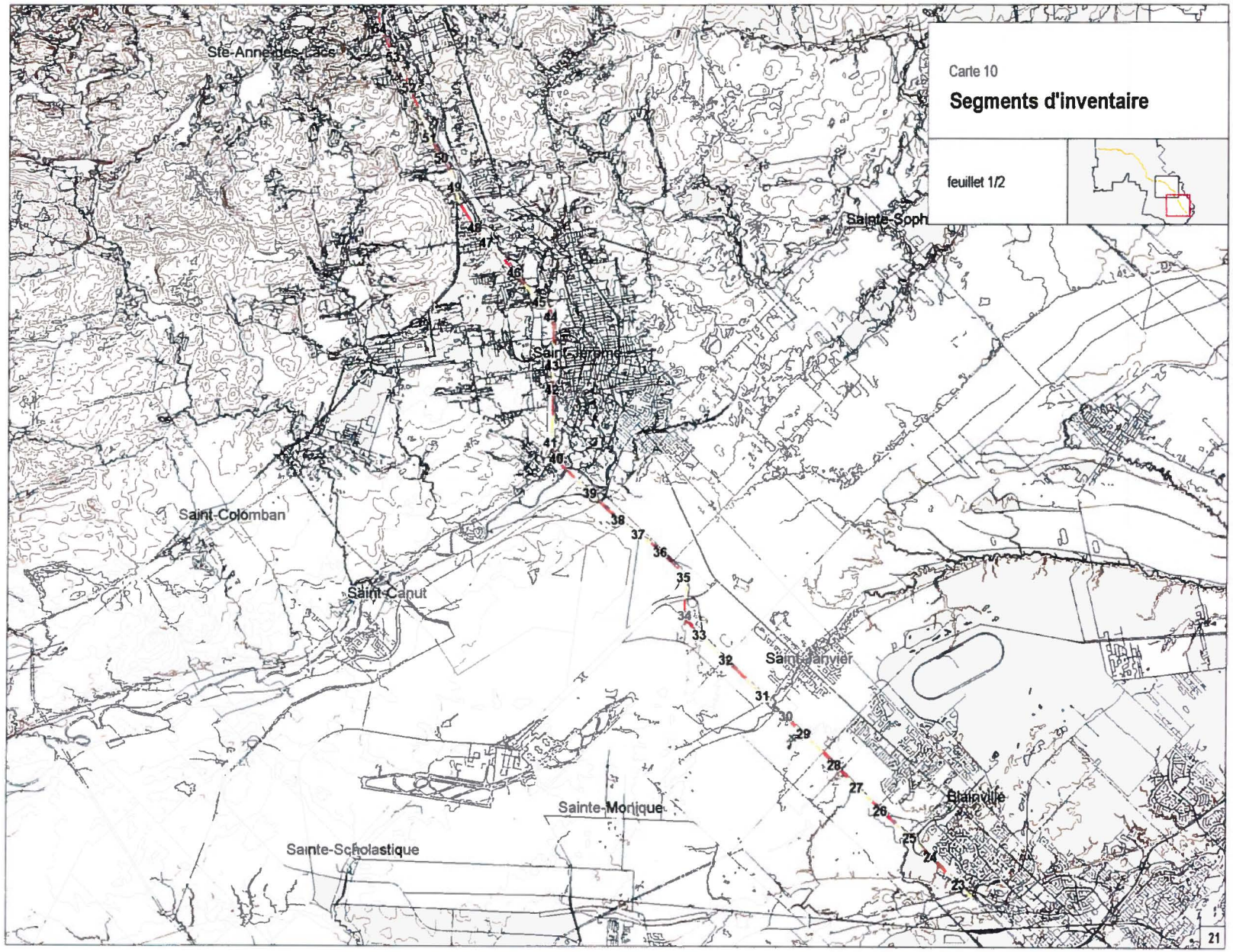
km	Points d'intérêt	Problématiques
89	Jonction de la 15 et de la 117 comme point de repère	
85	Présence de la ville de Sainte-Agathe-des-Monts comme repère	
83	Vue sur la villégiature	
78	Vue sur le milieu naturel, lac et tourbière	
77		Impact visuel des talus dévégétalisés par la construction de la route
74	Resserrement du champ visuel avant une large ouverture	

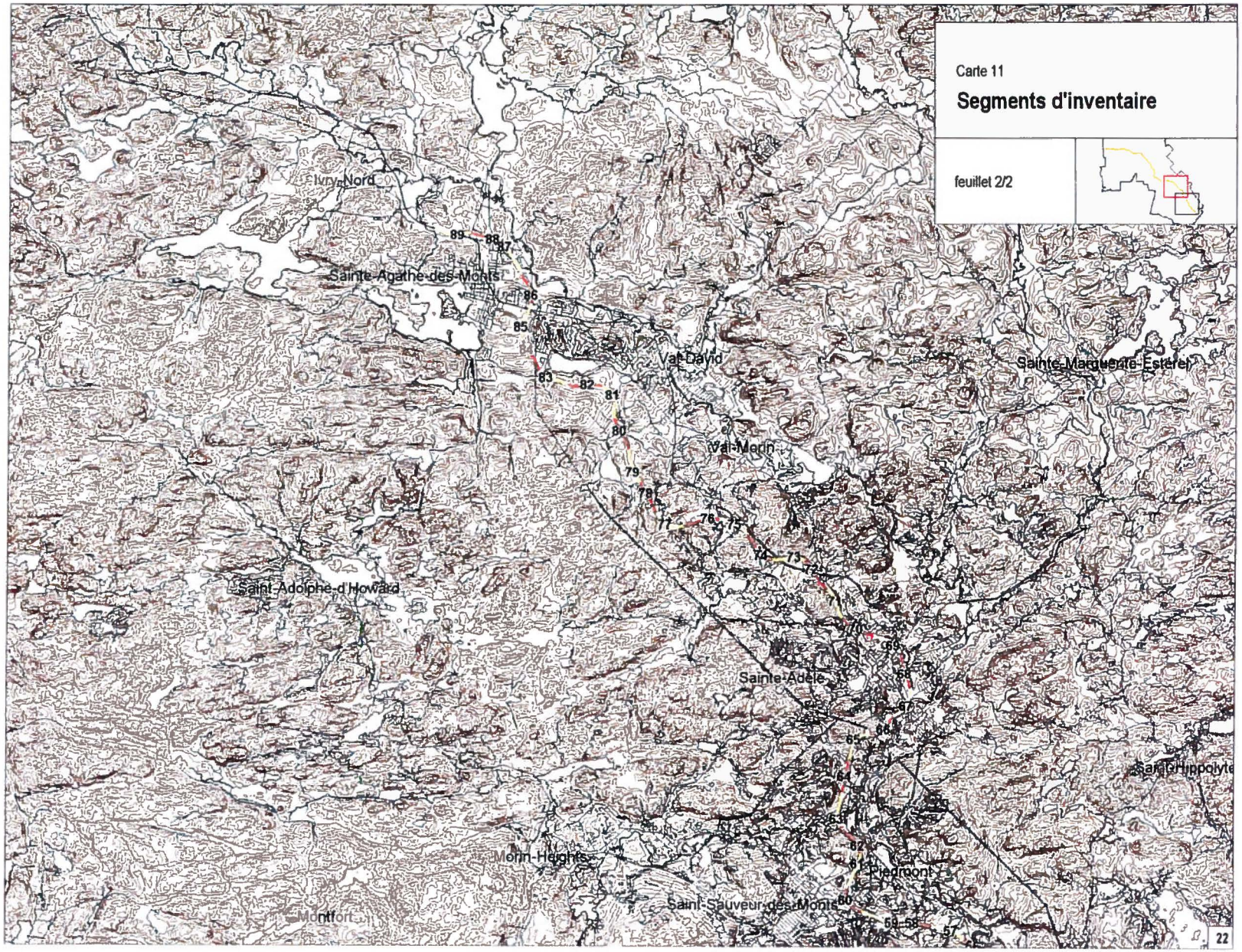
Points d'intérêt et problématiques des paysages – direction sud

km	Point d'intérêt	Problématiques
89	Jonction de l'autoroute 15 et de la route 117 comme point de repère	
85	Présence de la ville de Sainte-Agathe-des-Monts comme repère	
83	Vue sur la villégiature	
78	Vue sur le milieu naturel, lac et tourbière	
77		Impact visuel des talus dévégétalisés par la construction de la route
74	Resserrement du champ visuel avant une large ouverture	

73		Impact visuel des talus dévégétalisés par la construction de la route
72	Composition visuelle constituée du lac et du panorama	
71	Paroi rocheuse à droite et panorama à gauche : concept de "route accrochée à la montagne"	
70	Panorama exceptionnel à gauche	Jeunes conifères à gauche
69	Panorama exceptionnel à gauche	
63		Plantation à gauche
62	Percée visuelle dans la courbe	
61	Découverte de la dépression de Saint-Sauveur-des-Monts	
60		
59		Vue sur le centre de ski à droite menacée par la plantation de conifères
57	Ouverture à gauche qui pourrait être augmentée	
56	Panorama à gauche	
53	Minces ouvertures sur la vallée à gauche qui pourraient être augmentées	Ouvertures menacées par des plantations

52	Percee visuelle a gauche	
51	"La Porte-du-Nord" comme point de repère	Vue sur l'agriculture a droite menacee par la plantation, Forte présence de l'enseigne McDonald
46	Percee visuelle jusqu'à Montréal (mont Royal et gratte-ciel), incluant Saint-Jérôme	Interface route - secteur résidentiel
44		Interface route - secteur résidentiel
43	Potentiel de l'espace de l'échangeur pour signifier la présence de Saint-Jérôme	
42	Potentiel de l'espace de l'échangeur pour signifier la présence de Saint-Jérôme	
40	Dernier dénivelé du piedmont, croisement de la riviere du Nord	Terrains vagues, publicite
37	Paysage agricole	
36	Paysage agricole	
34	Erablière	
31		Affichage publicitaire
30		Affichage publicitaire
27	Les boisés existants offrent la possibilité d'integrer le développement industriel de façon intéressante	
23	Presence du Grand Coteau	


Carte 10
Segments d'inventaire
feuillet 1/2
Ste-Anne-des-Lacs
Sainte-Soph
Saint-Jérôme
Saint-Colomban
Saint-Canut
Saint-Janvier
Sainte-Monique
Sainte-Scholastique
Blainville
21


Carte 11
Segments d'inventaire
feuillet 2/2
Ivry-Nord
Sainte-Agathe-des-Monts
Val-David
Sainte-Marguerite-Estérel
Val-Morin
Saint-Adolphe-d'Howard
Sainte-Adèle
Saint-Hippolyte
Morin-Heights
Piedmont
Saint-Sauveur-des-Monts
Montfort
89
88
87
86
85
83
82
81
80
79
78
77
76
75
74
73
71
70
69
68
67
66
65
64
63
62
61
60
59-58
57
22

2

Caractérisation des paysages

2 Caractérisation des paysages

Pour comprendre le paysage des Laurentides tel qu'il se présente aux yeux des usagers du corridor 15-117, ici nommé « séquence visuelle » du corridor, il est préférable de saisir d'abord la structure spatiale des paysages traversés. C'est pourquoi deux modes de caractérisation ont été utilisés. Le premier procède à un découpage territorial en vue de caractériser globalement les paysages des Laurentides et, plus en détail, les paysages formant le contexte du corridor ce qui permet d'appréhender en fait d'unités de paysage. Le second mode découpe le corridor à l'étude en segments de route correspondant à des séquences visuelles[1] de caractère distinct.

2.1 Caractérisation par découpage territorial

Le découpage territorial menant à la caractérisation d'unités de paysage a été effectué à deux échelles de perception, reprises du CER : celle des régions naturelles, pour la caractérisation des paysages à l'échelle des Laurentides, et celle des districts écologiques, pour la caractérisation des paysages bordant le corridor à l'étude.

Dans les deux cas, le découpage effectué reprend intégralement le découpage spatial du CER et intègre l'affectation des sols dominant l'aire en question comme indicateur de l'aspect humain de l'unité de paysage. La désignation de ces unités comprend trois sortes d'information : le type de relief auquel se réfère le découpage du CER, l'affectation des sols dominante et le toponyme employé par le CER (ex. : vallée et basses collines récréo-touristiques de Saint-Jovite). Ainsi, pour comprendre plus en détail les unités caractérisées, on pourra consulter, pour leur aspect biophysique, la description des régions naturelles (1.1.1.1) et des districts écologiques (annexe 1), et pour leur aspect anthropique, la carte des grandes affectations des sols (carte 7).

[1] Voir le glossaire

2.1.1 Caractérisation des paysages des Laurentides

Trois grandes unités de paysage nommées « paysages d'ensemble[2] » ressortent de cette caractérisation (carte 12) : la plaine agricole et urbaine des basses Laurentides, le massif récréo-touristique des moyennes Laurentides et la dépression forestière des hautes Laurentides. Ces trois paysages d'ensemble illustrent la structure globale de la séquence visuelle du corridor 15-117.

L'appellation « dépression forestière des hautes Laurentides » peut prêter à confusion puisque cette unité englobe un territoire s'étendant jusqu'à la rivière des Outaouais. Cette contradiction résulte du double souci qu'avait la caractérisation de respecter le découpage des régions naturelles et de conserver l'appellation déjà reçue des paysages d'ensemble des Laurentides[3]. Ladite contradiction n'a pas été résolue ici puisqu'elle n'influe aucunement sur le travail concernant le corridor à l'étude.

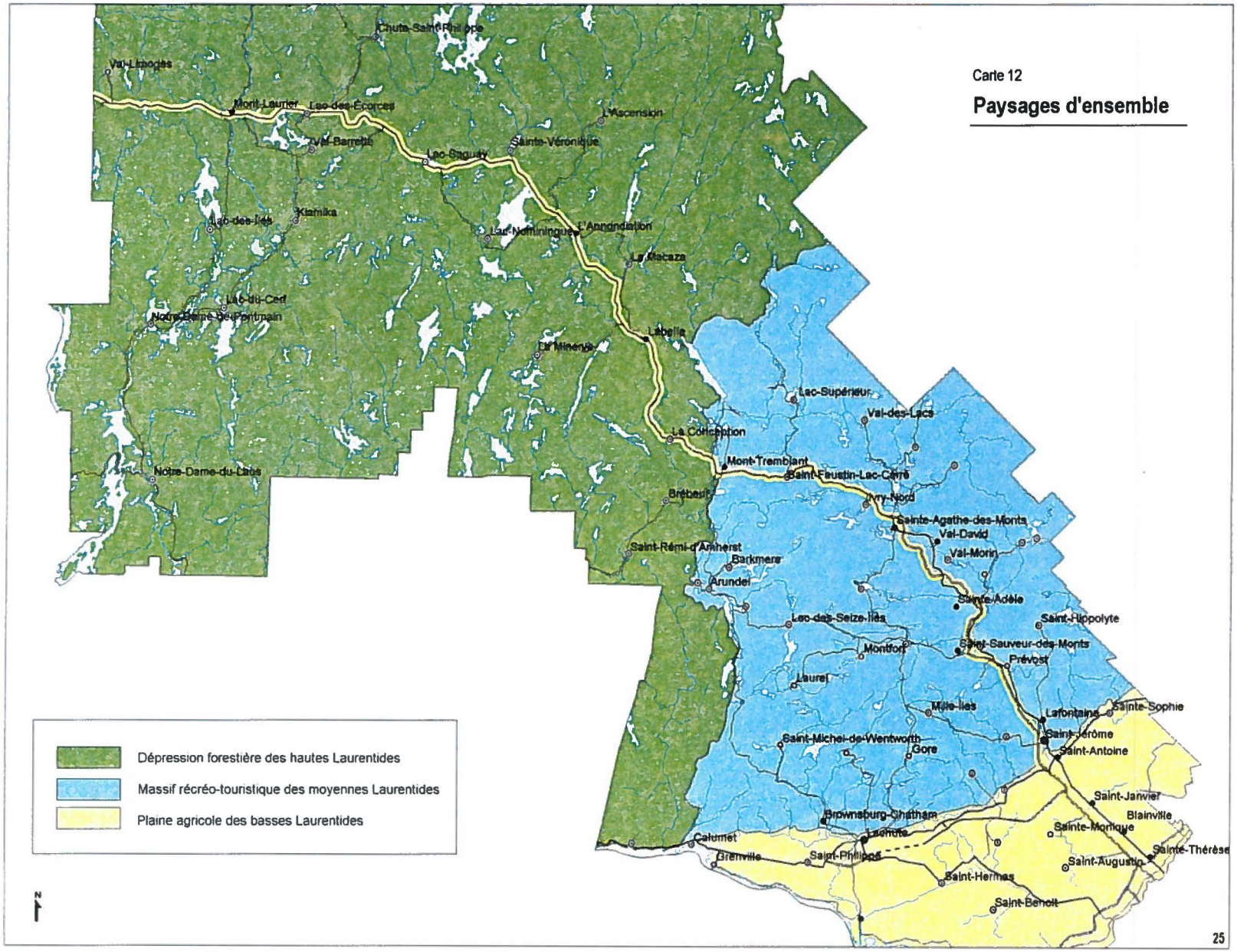
[2] Voir le glossaire

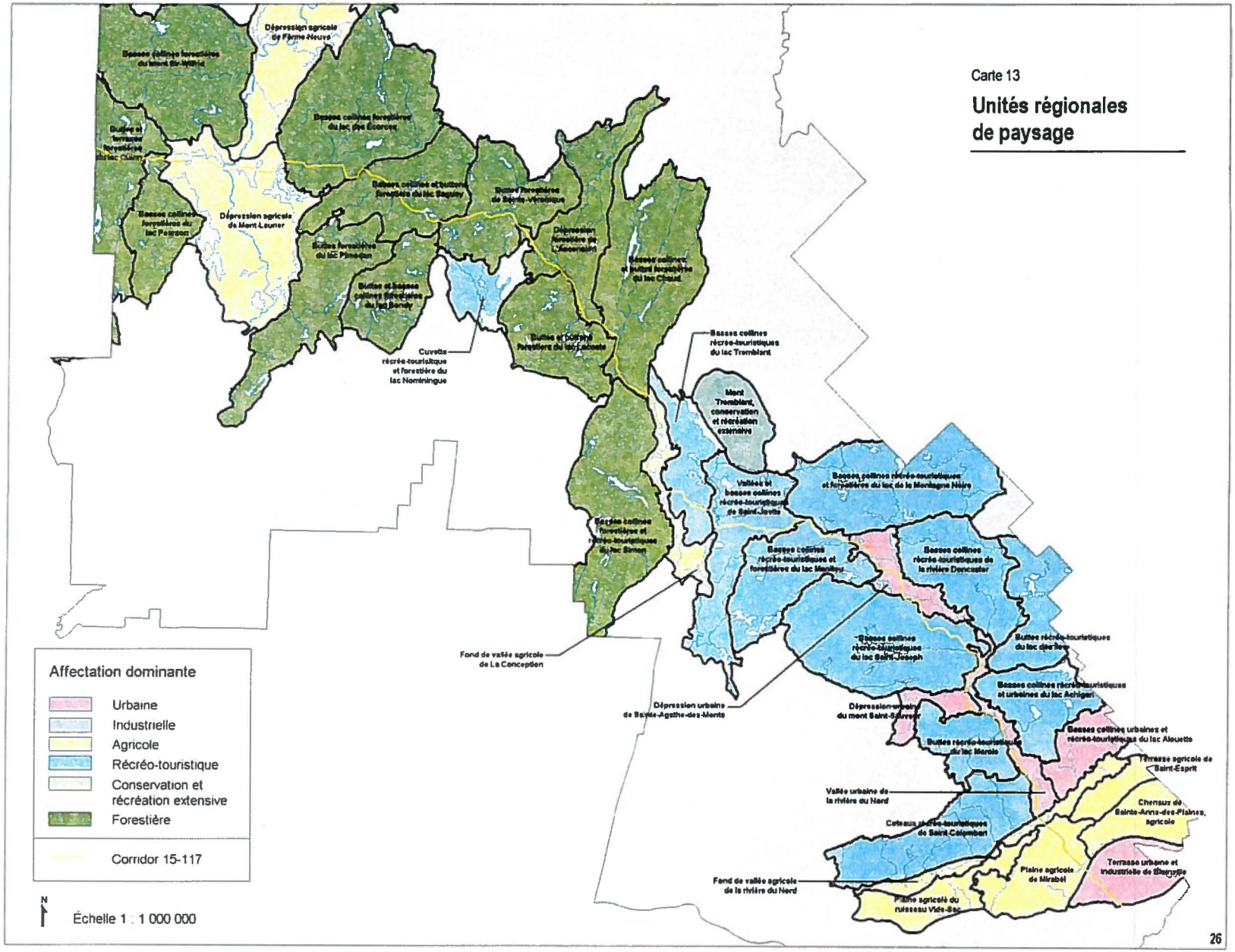
[3] MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Vers un plan de transport pour les Laurentides, diagnostique. 1997

2.1.2 Caractérisation des paysages bordant le corridor à l'étude

Une quarantaine d'unités de paysage nommées « unités régionales de paysage[4] » ressortent de cette caractérisation (carte 13). Cette échelle de caractérisation est fort révélatrice quant à la structure de la séquence visuelle du corridor à l'étude.

[4] Voir le glossaire


Carte 12
Paysages d'ensemble
Chute-Saint-Philippe
Val-Limoges
Mont-Laurier
Lac-des-Écorces
Val-Barrette
L'Ascension
Sainte-Véronique
Lac-Saguay
Kiamika
Lac-des-Îles
Lac-Nominingue
L'Annonciation
La Macaza
Lac-du-Cerf
Notre-Dame-du-Laus
La Minerve
Labelle
Lac-Supérieur
Val-des-Lacs
La Conception
Mont-Tremblant
Saint-Faustin-Lac-Carré
Ivry-Nord
Brébeuf
Sainte-Agathe-des-Monts
Val-David
Saint-Rémi-d'Amherst
Barkmere
Val-Morin
Arundel
Sainte-Adèle
Lac-des-Seize-Îles
Saint-Hippolyte
Montfort
Saint-Sauveur-des-Monts
Prévost
Laurel
Mille-Îles
Lafontaine
Sainte-Sophie
Saint-Jérôme
Saint-Michel-de-Wentworth
Gore
Saint-Antoine
Saint-Janvier
Blainville
Brownsburg-Chatham
Sainte-Monique
Lachute
Calumet
Saint-Philippe
Saint-Augustin
Sainte-Thérèse
Grenville
Saint-Hermas
Saint-Benoît
Dépression forestière des hautes Laurentides
Massif récréo-touristique des moyennes Laurentides
Plaine agricole des basses Laurentides
N


Carte 13
Unités régionales de paysage
Affectation dominante
Urbaine
Industrielle
Agricole
Récréo-touristique
Conservation et récréation extensive
Forestière
Corridor 15-117
N
Échelle 1 : 1 000 000
Dépression agricole de Ferme-Neuve
Basses collines forestières du mont Sir-Wilfrid
Buttes et terrasses forestières du lac Clair
Basses collines forestières du lac Pemican
Dépression agricole de Mont-Laurier
Basses collines forestières du lac des Écorces
Basses collines et buttes forestières du lac Saguay
Buttes forestières du lac Pimodan
Buttes et basses collines forestières du lac Barrette
Buttes forestières de Sainte-Véronique
Dépression forestière de Lac-Saguay
Basses collines et buttes forestières du lac Chaud
Buttes et basses collines forestières du lac Lacoste
Cuvette récréo-touristique et forestière du lac Nominingue
Basses collines récréo-touristiques du lac Tremblant
Mont Tremblant, conservation et récréation extensive
Vallées et basses collines récréo-touristiques de Saint-Jovite
Basses collines récréo-touristiques et forestières du lac de la Montagne Noire
Basses collines forestières et récréo-touristiques du lac Simon
Basses collines récréo-touristiques et forestières du lac Monroy
Basses collines récréo-touristiques de la rivière Doncaster
Basses collines récréo-touristiques du lac Saint-Joseph
Buttes récréo-touristiques du lac Gertrude
Basses collines récréo-touristiques et urbaines du lac Achigan
Fond de vallée agricole de La Conception
Dépression urbaine de Sainte-Agathe-des-Monts
Dépression urbaine du mont Saint-Sauveur
Buttes récréo-touristiques du lac Morain
Basses collines urbaines et récréo-touristiques du lac Alouette
Terrasse agricole de Saint-Esprit
Vallée urbaine de la rivière du Nord
Coteaux récréo-touristiques de Saint-Colomban
Chenaux de Sainte-Anne-des-Plaines, agricole
Fond de vallée agricole de la rivière du Nord
Plaine agricole de Mirabel
Terrasse urbaine et industrielle de Blainville
Plaine agricole du ruisseau Vide-Sac

2.2 Caractérisation de la séquence visuelle du corridor 15-117

Le terme « séquence visuelle » désigne le scénario que constituent les paysages sur un parcours linéaire. Cette mise en scène peut être analysée à différentes échelles de perception, selon le détail de compréhension recherché. C'est pourquoi la présente démarche se caractérise la séquence visuelle du corridor 15-117 en la décomposant plusieurs séquences visuelles de caractère distinct. La caractérisation du paysage tel qu'il peut être perçu depuis le corridor 15-117 découpe celui-ci en 24 séquences (carte 14). Ce découpage a été réalisé par la synthèse de la structure spatiale des paysages ressortant de la caractérisation du territoire (2.1) et des faits saillants de l'inventaire des champs visuels (variations d'ouverture du champ visuel, compositions, points d'intérêt, problématiques).

La représentation cartographique des séquences utilise des couleurs thématiques pour illustrer le caractère dominant de la séquence (agricole, agroforestier, urbain, forestier, mixte). L'emploi de deux teintes différentes pour un même caractère dominant sert uniquement à la distinction de séquences adjacentes ayant le même caractère dominant.

2.2.1 Caractère des séquences

Séquence 1

Principalement située sur la terrasse urbaine et industrielle de Blainville, la séquence 1 est caractérisée par un **relief plat** qui est brisé en un seul endroit, à l'extrémité sud (à la hauteur de l'échangeur Sainte-Thérèse), par le Grand Coteau, un talus d'un dénivelé d'environ 25 m qui souligne la présence en cet endroit d'un ancien niveau de la mer de Champlain en cours de retrait. Le champ visuel de la route est encadré de près par des **quartiers industriels toujours en développement, des boisés** et des quartiers résidentiels. L'inventaire des champs visuels a révélé une **importante densité de l'affichage publicitaire** (la plus élevée du corridor à l'étude) qui s'avère maintenant déterminante pour le caractère de cette séquence. L'évaluation signale comme point d'intérêt du paysage la présence de boisés auxquels peut s'intégrer le développement industriel en cours (certaines entreprises montrent déjà de belles réussites d'intégration).

Séquence 2

Entièrement comprise dans la plaine agricole de Mirabel, la séquence 2 laisse voir un **relief plat** sur toute sa longueur. Le **caractère de cette séquence est unique sur le corridor 15-117** : c'est la seule à présenter **un territoire d'usage presque exclusivement agricole** et des **vues ouvertes à longue portée**. L'usage agricole est visiblement en régression : plusieurs secteurs sont en **friche**. L'inventaire des champs visuels a fait ressortir l'atout que représentent ces dernières étendues agricoles visibles depuis l'autoroute 15, ainsi que la présence d'**érablières** rythmant de façon opportune l'expérience de la découverte progressive du massif des hautes Laurentides.

Séquence 3

La séquence 3 présente un événement clé dans la séquence visuelle du corridor 15-117 : **tout en enjambant la rivière du Nord, elle traverse la plus importante brisure dans la structure des paysages des Laurentides**, c'est-à-dire la frontière entre les paysages d'ensemble de la plaine agricole des basses Laurentides et du massif récréo-touristique des moyennes Laurentides. Cette brisure demeure toutefois peu perceptible sur le terrain. Les terrains bordant la route sont principalement en friche et le champ visuel y est fermé.

Séquence 4

La séquence 4 est le **premier palier du massif** récréo-touristique des moyennes Laurentides. Les champs visuels présentent principalement des **établissements industriels et commerciaux** (grandes surfaces) de la ville de Saint-Jérôme. L'inventaire des champs visuels a révélé l'importante densité de l'**affichage publicitaire** et le potentiel des grands espaces de l'échangeur de la sortie 43 (De Martigny) pour recevoir un aménagement qui signifierait la présence de la ville de Saint-Jérôme.

Séquence 5

La séquence 5 suit la rivière du Nord qui n'est toutefois visible qu'en de rares endroits. Quoiqu'il soit situé en territoire d'**affectation urbaine**, le champ visuel est largement occupé par la **végétation**. L'inventaire a révélé la présence de **percées visuelles sur la vallée** de la rivière du Nord et sur des **terres agricoles**. On note également une vue à longue portée qui permet, par beau temps, de voir jusqu'à Montréal.

Séquence 6

Accrochée au versant ouest de la vallée de la rivière du Nord, la séquence 6 est caractérisée par une **vue ouverte sur la vallée**. Le large champ visuel de ce tronçon est composé de **collines forestières**, de **parois rocheuses** et d'un fond de vallée partiellement urbanisé.

Séquence 7

Le caractère particulier de la séquence 7 est essentiellement issu de la présence de l'autoroute dans la dépression urbaine de Saint-Sauveur. Deux éléments dominent le champ visuel : le **fond urbanisé de la dépression** ainsi que les **buttes et basses collines** entourant la dépression où apparaissent plusieurs **pentes de ski**.

Séquence 8

La séquence 8 se démarque principalement par trois éléments du paysage : premièrement, par **une vue sur le centre de ski Mont-Gabriel**, qui pourrait bien constituer un paysage identitaire, deuxièmement, par le passage de l'autoroute sous un **pont en arche**, qui semble constituer un point de repère important[1] sur le parcours, et troisièmement, par **une vue ouverte sur la vallée de la rivière aux Mulets**, présentant un panorama de collines forestières occupées par des installations de villégiature. Quoique ce segment d'autoroute contourne de près la ville de Sainte-Adèle, celle-ci n'est que très peu perceptible en raison de sa position surélevée.

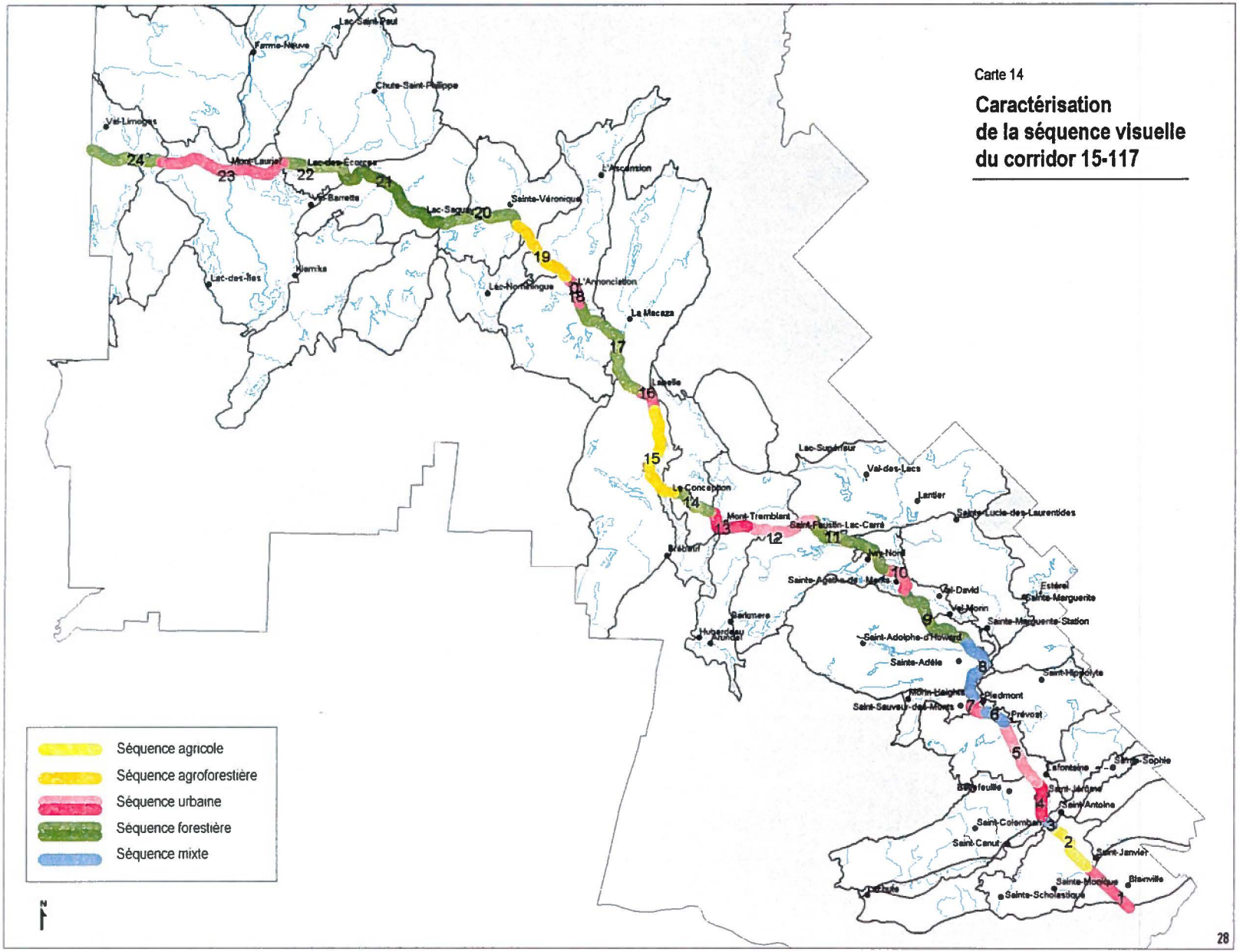
Séquence 9

La séquence 9 est l'une des plus élevées du corridor 15-117. Elle sillonne un **massif de basses collines** essentiellement **forestières** où l'on peut observer la présence de **villégiature** et d'habitations permanentes.

Séquence 10

Le caractère de la séquence 10 découle du passage de l'autoroute aux abords de l'agglomération de Sainte-Agathe-des-Monts. Le champ visuel comporte des ouvertures panoramiques sur la **dépression urbaine de Sainte-Agathe-des-Monts** et les massifs de basses collines forestières en arrière-plan.

[1] La création de paysages identitaires ou repères est ici hypothétique. Une étude de Josée Froment (maîtrise en aménagement, Université de Montréal) qui paraîtra en 2002, contribuera à mettre en évidence des éléments du paysage de l'autoroute 15 valorisés par les utilisateurs de cette autoroute.


Carte 14
Caractérisation de la séquence visuelle du corridor 15-117
Séquence agricole
Séquence agroforestière
Séquence urbaine
Séquence forestière
Séquence mixte
N
Lac-Saint-Paul
Ferme-Neuve
Chute-Saint-Philippe
Val-Limoges
Mont-Laurier
Lac-des-Écorces
Val-Barrette
Lac-Saguay
Sainte-Véronique
L'Ascension
Lac-des-Îles
Nominingue
L'Annonciation
La Macaza
Labelle
Lac-Supérieur
Val-des-Lacs
Lantier
La Conception
Sainte-Lucie-des-Laurentides
Mont-Tremblant
Saint-Faustin-Lac-Carré
Prévost
Val-David
Val-Morin
Sainte-Marguerite-Station
Saint-Adolphe-d'Howard
Sainte-Adèle
Piedmont
Saint-Sauveur-des-Monts
Saint-Hippolyte
Saint-Sophie
Saint-Jérôme
Saint-Antoine
Saint-Colomban
Saint-Canut
Saint-Janvier
Blainville
Sainte-Scholastique
28

La caractérisation des séquences 11 à 24 ne bénéficie pas de l'apport d'un relevé de terrain.

Séquence 11

La séquence 11 est l'une des plus élevées du corridor 15-117. Elle parcourt **la dépression de Sainte-Agathe-des-Monts** et les **basses collines du lac Manitou**. Le champ visuel y est plutôt étroit et uniquement composé de territoires d'affectation récréo-touristique.

Séquence 12

La séquence 12 se caractérise par sa présence dans le **district de vallées et basses collines de Saint-Jovite** et par la traversée des **secteurs urbains et industriels de la municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré**.

Séquence 13

La séquence 13 se caractérise par sa présence dans **le district de vallées et basses collines de Saint-Jovite** et par la traversée des **secteurs urbains et industriels de Saint-Jovite**. Le champ visuel est souvent ouvert et présente, en **avant-plan, un paysage urbanisé** fortement commercial et, en **arrière-plan, de basses collines** d'occupations diverses (forestières, résidentielles, récréatives).

Séquence 14

La séquence 14 traverse un **petit massif de basses collines et réalise** en quelque sorte le **pont entre la vallée de la rivière du Diable et la vallée de la rivière Rouge**. Principalement constitué d'un segment routier construit très récemment, **le champ visuel est essentiellement forestier**.

Séquence 15

Située dans le **fond de vallée agricole de La Conception**, la séquence 15 se démarque fortement des autres séquences, tant par les reliefs que par le type d'occupation du sol qu'elle présente. La **vallée de la rivière Rouge est, dans ce secteur, plutôt encaissée, avec un fond plat où la rivière évolue en méandres sur fond de sable**. La séquence présente plusieurs percées visuelles sur la rivière. L'ouverture du champ visuel est souvent dû aux **pratiques agricoles** encore en vigueur dans la vallée. Le **mont Tremblant** est très présent dans l'arrière-plan de cette séquence.

Séquence 16

La séquence 16 suit également le parcours de la rivière Rouge, mais dans un secteur où l'encaissement est beaucoup plus étroit. Elle est principalement caractérisée par la **traversée de la municipalité de Labelle** dont l'environnement bâti contribue à l'étroitesse du champ visuel.

Séquence 17

La séquence 17 côtoie quelque peu la rivière Rouge. Elle est principalement caractérisée par des **reliefs de buttes, buttons et basses collines** ainsi que par l'**affectation forestière**. Le **champ visuel est très étroit**. Cette séquence fait le pont entre la municipalité de Labelle et le village de L'Annonciation.

Séquence 18

La séquence 18 est caractérisée par **la traversée du village de L'Annonciation**. Le cadre bâti rend le **champ visuel étroit**.

Séquence 19

La séquence 19 **traverse la dépression forestière de L'Ascension**. Elle est caractérisée par un **champ visuel étroit**, principalement composé de paysages agroforestiers habités. Elle présente également une vue sur le lac Nominingue.

Séquence 20

La séquence 20 s'inscrit dans l'unité régionale de paysage des buttes forestières de Sainte-Véronique. Elle est donc caractérisée par un **relief de buttes** et une **affectation exclusivement forestière** ainsi que par un **champ visuel très étroit**.

Séquence 21

La séquence 21 s'inscrit dans l'unité régionale de paysage des **basses collines et buttons forestiers de Lac-Saguay**. **Le champ visuel y est très étroit**. On y trouve quelques habitations principalement concentrées autour de Lac-Saguay.

Séquence 22

La séquence 22 s'inscrit dans l'unité régionale de paysage des **basses collines forestières du lac des Écorces**. Son **champ visuel est d'ouverture variable**.

Séquence 23

Situé dans le **relief relativement plat** de la dépression agricole de Mont-Laurier, le **champ visuel généralement étroit** de la séquence 23 est surtout composé du **milieu urbain de Mont-Laurier**.

Séquence 24

Située dans un **relief de buttes et terrasses**, la séquence 24 présente un **champ visuel étroit** composé de **paysages forestiers** et de **quelques habitations** aux abords de la route 117.

3

Évaluation des paysages

3 Évaluation des paysages

L'évaluation des paysages est effectuée à partir de l'information rassemblée lors du relevé de terrain de l'inventaire des champs visuels de l'autoroute 15. Elle a pour objet d'infiquer les secteurs de l'autoroute 15 présentant un intérêt paysager significatif et les secteurs ayant des problématiques paysagères importantes. L'évaluation est, l'étape préliminaire à la mise en évidence de secteurs d'intervention à privilégier.

Les secteurs d'intérêt et les secteurs qui posent problème sont précisés par le numéro de la séquence (carte 14) à l'intérieur de laquelle ils sont situés ainsi que par la référence en kilomètre utilisée lors du relevé de terrain (cartes 10 et 11).

3.1 Secteurs d'intérêt

La mise en évidence des secteurs d'intérêt repose principalement sur le relevé des vues significatives effectué lors du relevé de terrain. Une vue est considérée comme significative lorsqu'elle peut contribuer à la compréhension de la structure spatiale du territoire et du trajet routier, à la valeur identitaire ainsi qu'à la valeur touristique des paysages du corridor. Les secteurs retenus sont donc des points de repère, des vues présentant une qualité scénique remarquable et des sites présentant un potentiel pour des interventions de mise en valeur.

Le repérage de secteurs d'intérêt suppose nécessairement une certaine subjectivité. Il faut donc garder en tête que le point de vue propre au ministère des Transports a conditionné la mise en évidence de ces secteurs et qu'inévitablement ces derniers ne représentent pas la totalité des paysages pouvant être jugés d'intérêt.

Séquence 1 – kilomètre 23

Repère

On note ici la présence du Grand Coteau, un talus d'un dénivelé d'environ 25 m qui souligne en cet endroit un ancien niveau de la mer de Champlain en cours de retrait. Il peut constituer un point de repère dans la géographie naturelle des basses Laurentides. La vue à longue portée se déploie en direction sud (en arrivant sur la crête du Grand Coteau).

Grand Coteau

Séquence 1 – kilomètres 27 à 29

Potentiel pour des interventions de mise en valeur

Ce secteur possède un certain potentiel par rapport au développement en cours. Une stratégie d'implantation des entreprises misant sur leur intégration aux boisés existants aurait le potentiel d'augmenter la valeur des paysages de ce secteur. Le développement existant présente quelques exemples de réussite de ce genre d'implantation.

Jonction des séquences 1 et 2 – kilomètres 30 et 31

Repère

Ce segment de route enjambe ce qui apparaît actuellement (du point de vue du paysage du corridor) comme la limite nord de la zone périurbaine de Montréal. Le segment permet d'observer la transition entre les unités régionales de paysages de la terrasse urbaine et industrielle de Blainville et de la plaine agricole de Mirabel. Le point haut du viaduc 31 est le point culminant de cette transition.

Extrémité nord de la terrasse urbaine et industrielle de Blainville

Extrémité sud de la plaine agricole de Mirabel

Séquence 2 – kilomètres 34 et 35

Repère et qualité scénique

L'effet visuel qu'offre ce segment est hautement significatif en direction nord. C'est le point de découverte du massif des Laurentides méridionales. Cette découverte jouit d'un certain effet de surprise créé par le contraste entre le kilomètre 34, où le champ visuel est rendu très étroit par des boisés de feuillus matures bordant la route, et le kilomètre 35, qui, par la présence d'une vaste portion de territoire agricole, présente une vue panoramique sur ledit massif.

Érablières et découverte progressive du massif des hautes Laurentides

Séquence 2 – kilomètres 35 et 36

Repère et qualité scénique

Ce secteur présente la dernière vue ouverte à longue portée sur des étendues agricoles des basses Laurentides.

Vue ouverte à longue portée sur les basses terres agricoles

Séquence 3 – kilomètre 39 et 40

Repère

Ce segment autoroutier constitue une zone de transition entre deux paysages d'ensemble en traversant la principale brisure dans le paysage du corridor, qui coïncide à peu près avec la traversée de la rivière du Nord.

Séquence 4 – kilomètre 43

Potentiel pour des actions de mise en valeur

Les vastes surfaces actuellement gazonnées de l'échangeur 43 (rue De Martigny, à Saint-Jérôme) sont un site au potentiel intéressant pour un aménagement paysager formel. Un tel aménagement pourrait signifier la présence de la ville de Saint-Jérôme et améliorer l'esthétique du champ visuel, qui est actuellement de faible valeur (notamment à cause du type de développement commercial environnant).

Séquence 5 – kilomètre 46

Qualité scénique

En direction sud, une vue à longue portée s'offre aux usagers de l'autoroute.

Vue à longue portée (Montréal en arrière plan)

Séquence 5 – kilomètre 47 et 49

Rrepère et qualité scénique

Un phénomène de voisinage intermittent entre l'autoroute et la rivière du Nord donne lieu à de fréquentes percées visuelles sur la rivière.

Séquence 5 – kilomètre 51

Repère

La halte routière « La Porte-du-Nord » est probablement un repère important.

Séquence 5 – kilomètre 52 et 53

Qualité scénique et potentiel pour des d'actions de mise en valeur

Des percées visuelles sur la vallée de la rivière du Nord sont présentes et le secteur présente un des possibilités pour l'aménagement de plus grandes ouvertures.

Percée visuelle sur la vallée de la rivere du Nord

Séquence 6 – kilomètre 56 et 57

Qualité scénique et potentiel pour des actions de mise en valeur

On dénote sur se segment une des plus exceptionnelles vues ouvertes sur une vallée, dans ce cas, la vallée de la rivière du nord.

Séquence 8 – kilomètre 62 et 63

Repère et qualité scénique

Une vue sur le centre de ski Mont-Gabriel, pourrait bien constituer un paysage identitaire[1], voire emblématique[2].

Vue sur le centre de ski Mont Gabriel : un paysage identitaire?

Séquence 8 – kilomètre 66

Repère .

Le pont en arche situé au kilomètre 66 constitue probablement un point de repère important.

Séquence 8 – kilomètre 70

Qualité scénique

[1] Voir le glossaire
[2] Voir le glossaire

Le kilomètre 70 présente l'une des exceptionnelles vues ouvertes sur une vallée, dans ce cas, la vallée de la rivière aux Mulets.

Séquence 9 – kilomètre 83

Repère et qualité scénique

Le kilomètre 83 présente une vue sur la villégiature en bordure du lac à la Truite, une activité à l'image des Laurentides.

Séquence 10 – kilomètre 85

Repère et qualité scénique

Pour l'usager de l'autoroute en direction nord, le kilomètre 85 offre une vue panoramique sur Sainte-Agathe-des-Monts.

Un cas particulier : les paysages d'intérêt patrimonial

Dans la présente analyse, l'intérêt patrimonial des paysages n'a pas été examiné à fond. Il est toutefois possible de présumer que les secteurs agricoles et les traversées d'agglomération sont les plus susceptibles d'offrir un tel intérêt. La **séquence 2**, située dans la plaine de Mirabel, est l'un de ces secteurs agricoles. Cependant, les secteurs les plus à même de présenter un intérêt patrimonial sont situés dans le corridor de la route 117. C'est pourquoi nous nous permettons de déborder du cadre de l'autoroute 15 pour souligner la **séquence 15**, située dans la vallée de la rivière Rouge au nord de La Conception. Parmi les traversées de village, on note Labelle et L'Annonciation (respectivement les **séquences 16** et **18**).

3.2 Secteurs problématiques

Lors du relevé de terrain, une attention particulière a été apportée au relevé de phénomènes qui pouvaient poser problème : l'affichage publicitaire, les plantations de conifères dans les emprises et les vues en voie de fermeture.

3.2.1 Affichage publicitaire

L'inventaire des champs visuels classait l'intensité de l'affichage selon quatre catégories :

- absence d'affichage;
- présence modérée d'affichage;
- présence considérable d'affichage;
- présence intense d'affichage.

La compilation cartographique des données recueillies (carte 15) illustre que le secteur où l'affichage est le plus intense est situé aux kilomètres 25 et 26, dans le secteur de Blainville. Les kilomètres 23, 27, 30, 31, 40, 41 et 45 ont aussi une présence d'affichage considérable, ce qui concerne les secteurs de Blainville, Mirabel et Saint-Jérôme. Il est à remarquer que le relevé a été effectué en juin 2000 et que l'affichage publicitaire est une composante du paysage qui évolue rapidement sur l'autoroute 15.

Cet inventaire ne tient pas compte des structures de signalisation du Ministère. Il appert qu'elles ont une présence marquée dans le champ visuel autoroutier. Les travaux ultérieurs devraient considérer ce paramètre, ainsi que l'impact visuel des ouvrages d'art.

3.2.2 Plantations de conifères dans les emprises

Les plantations de conifères dans les emprises sont considérées (carte 16) a priori comme un élément qui pose problème, puisqu'elles constitueront, au fil des ans, un corridor opaque et uniforme de feuillage persistant pouvant amoindrir sérieusement la richesse paysagère des segments touchés. Toutefois, il est probable que les plantations soient souhaitables dans certains secteurs, ce qui devrait faire l'objet d'une évaluation plus détaillée.

3.2.3 Vues en voie de fermeture

Les vues en voie de fermeture sont des vues affectées par des plantations de conifères dans les emprises, par des friches agricoles, ou par des développements en cours.

3.2.4 Pressions de développement

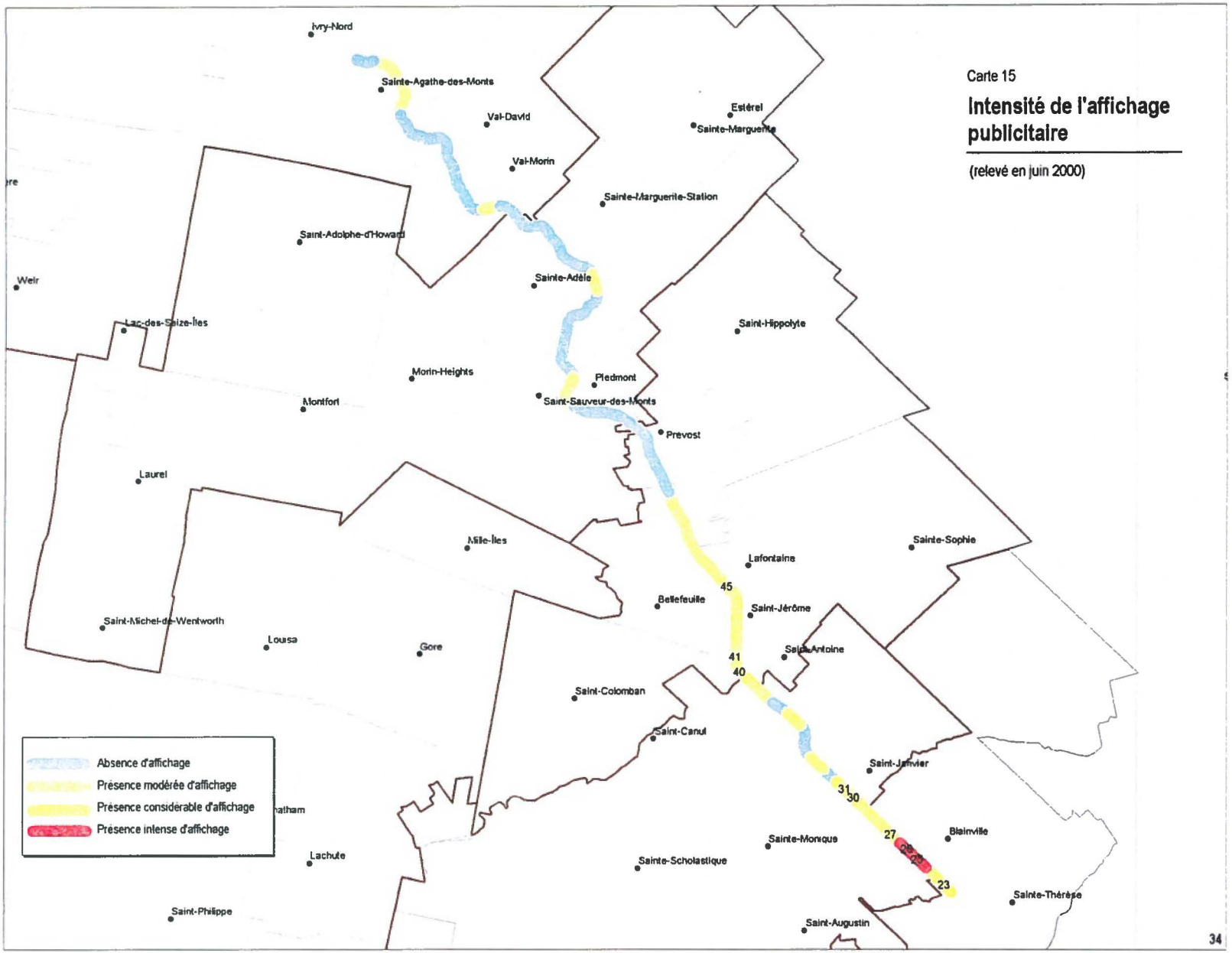
Les grandes tendances du développement aux abords du corridor à l'étude ont été dégagées précédemment (section 1.1.2). Des secteurs précis où les pressions sont plus critiques pour le paysage ont été repérés en mettant en rapport l'intensité du développement prévu et la qualité des paysages touchés.

3.2.4.1 Secteurs critiques

Les secteurs critiques sont les suivants :

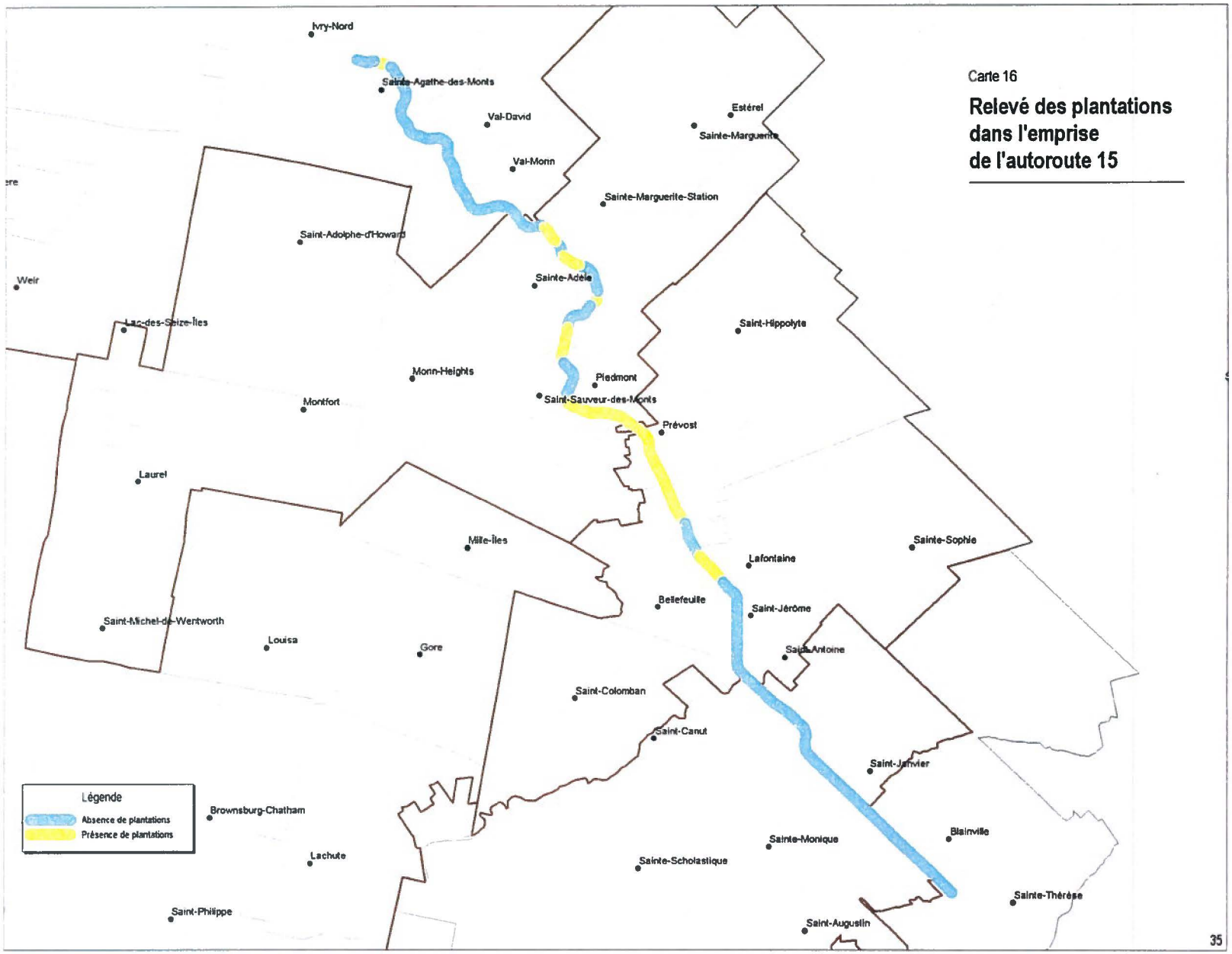
- le secteur de Blainville connaît un développement qui tend a transformer un paysage principalement boisé en un paysage majoritairement industriel et publicitaire;
- le secteur de Mirabel bordant l'autoroute 15 n'a connu que peu de développement au cours des dernières décennies en raison du zonage agricole. Toutefois, l'important développement qu'ont connu des villes voisines comme Blainville, Saint-Jérôme et Saint-Antoine laisse entrevoir l'importance des pressions qui pourraient toucher ce secteur qui figure parmi les secteurs d'intérêt retenus précédemment;
- le secteur de Mont-Tremblant a récemment fait l'objet d'un développement important qui pourrait bien refléter une certaine tendance pour les prochaines décennies. Dans ce cas, l'importance du paysage comme ressource sur laquelle s'appuie en grande partie ce développement suggère d'autant plus qu'une attention particulière devra lui être accordée.

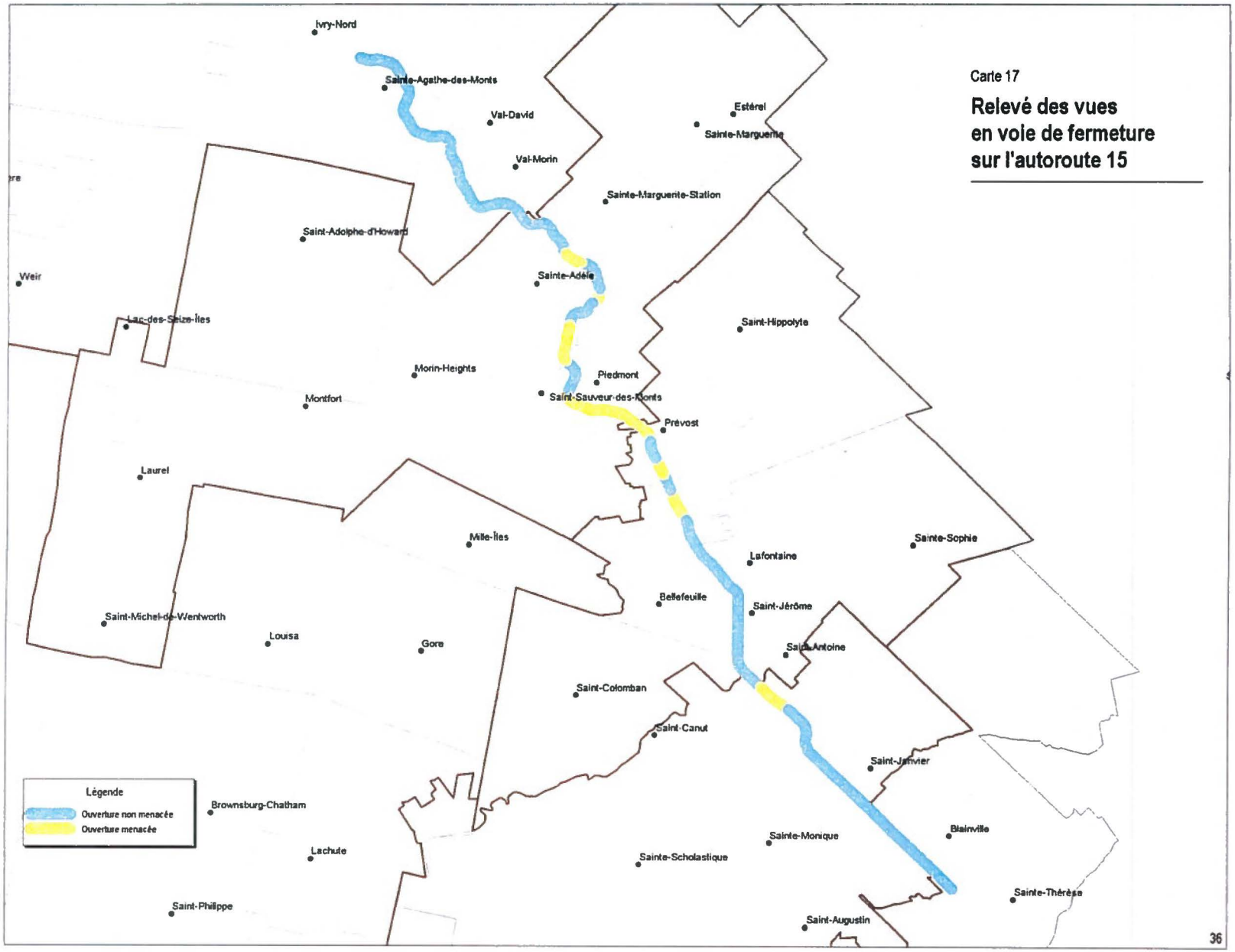
L'histoire a démontré que le développement a tendance à s'opérer en périphérie des noyaux urbains ou villageois, ainsi qu'en bordure des corridors routiers et autoroutiers. Cela concerne donc trois composantes importantes des paysages régionaux : la lisibilité de la structure du paysage, les entrées d'agglomération et les champs visuels des corridors routiers et autoroutiers principaux. Il importe donc d'envisager le développement à proximité des corridors routiers comme l'aménagement d'une vitrine sur le territoire.


Carte 15
Intensité de l'affichage publicitaire
(relevé en juin 2000)
Ivry-Nord
Sainte-Agathe-des-Monts
Val-David
Estérel
Sainte-Marguerite
Val-Morin
Sainte-Marguerite-Station
Saint-Adolphe-d'Howard
Weir
Sainte-Adèle
Lac-des-Seize-Îles
Saint-Hippolyte
Morin-Heights
Piedmont
Montfort
Saint-Sauveur-des-Monts
Prevost
Laurel
Mille-Îles
Sainte-Sophie
Lafontaine
45
Bellefeuille
Saint-Jérôme
Saint-Michel-de-Wentworth
Lousa
Gore
Sainte-Antoine
41
40
Saint-Colomban
Saint-Canut
Saint-Janvier
31
30
27
Blainville
Sainte-Monique
Lachute
Sainte-Scholastique
23
Sainte-Thérèse
Saint-Philippe
Saint-Augustin
Absence d'affichage
Présence modérée d'affichage
Présence considérable d'affichage
Présence intense d'affichage

Carte 16

Relevé des plantations dans l'emprise de l'autoroute 15




Carte 17
Relevé des vues
en voie de fermeture
sur l'autoroute 15
Ivry-Nord
Sainte-Agathe-des-Monts
Val-David
Val-Morin
Estérel
Sainte-Marguerite
Sainte-Marguerite-Station
Saint-Adolphe-d'Howard
Weir
Sainte-Adèle
Lac-des-Seize-Îles
Saint-Hippolyte
Morin-Heights
Piedmont
Saint-Sauveur-des-Monts
Montfort
Prévost
Laurel
Mille-Îles
Sainte-Sophie
Lafontaine
Bellefeuille
Saint-Jérôme
Saint-Michel-de-Wentworth
Louisa
Gore
Saint-Antoine
Saint-Colomban
Saint-Canut
Saint-Janvier
Légende
Ouverture non menacée
Ouverture menacée
Brownsburg-Chatham
Blainville
Sainte-Monique
Lachute
Sainte-Scholastique
Sainte-Thérèse
Saint-Philippe
Saint-Augustin
36

4

Recommandations

4 Recommandations

4.1 Retour sur les recommandations de la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal[1]

En 1998, mandatée par le Ministère, la Chaire en paysage et environnement réalisait l'étude intitulée *Esquisse d'une approche paysage pour le corridor de l'autoroute 15 et de la route 117*. Ce rapport pose un diagnostic des approches du Ministère et des MRC Relativement aux paysages du corridor, circonscrit les principales problématiques d'aménagement touchant le corridor et formule une série de recommandations particulières. Un retour sur cette étude est effectué ci-dessous pour en extraire les grandes lignes.

4.1.1 Approche du Ministère

L'élaboration d'une approche « paysage » au Ministère doit considérer les constats suivants :

- les territoires constituant les paysages perçus depuis les routes et autoroutes débordent largement des emprises et des bandes visées par la réglementation sur l'affichage;
- le Ministère gagnerait à baser son approche « paysage » sur le champ visuel de ses corridors.

4.1.2 Approche des MRC

En plusieurs points, l'approche des MRC est apparue limitée :

- l'approche des MRC repose sur des recommandations effectuées auprès des municipalités, mais celles-ci ne semblent pas entraîner la concrétisation du projet de paysage sous-entendu par les préoccupations officielles des MRC;
- l'approche actuelle n'est pas en mesure « d'intégrer efficacement l'ensemble des dimensions de la problématique paysagère d'un corridor autoroutier ou routier[2] ».

4.1.3 Problématiques d'aménagement

Une série de problématiques d'aménagement ont été mises en évidence pour leur incidence potentiellement négative sur les paysages du corridor 15-117 :

- l'urbanisation diffuse dans les basses Laurentides;
- l'industrialisation de l'agriculture dans le secteur de Mirabel;
- la constitution d'une conurbation de Saint-Jérôme à Sainte-Adèle;
- l'intensification de l'urbanisation aux abords de la route 117;
- l'accroissement d'une activité commerciale intensive au sud du pôle Mont-Tremblant;
- le report à l'extérieur des périmètres urbains anciens des activités commerciales des agglomérations des hautes Laurentides, plus particulièrement dans les cas de voie de contournement;
- une déprise agricole dans les hautes Laurentides qui pourrait entraîner la fermeture, par friche ou par plantation, des champs visuels ouverts qui caractérisent d'importantes portions du territoire desservi par la 117.

4.1.4 Recommandations

4.1.4.1 Affichage

L'importance de l'affichage comme problématique paysagère a suscité les recommandations suivantes :

- les restrictions sur l'affichage doivent être étendues à l'ensemble du parcours;
- l'affichage est particulièrement incongru dans le paysage rural. C'est l'augmentation du nombre de secteurs commerciaux et touristiques en marge immédiate de l'autoroute et de leur étendue qui est la principale cause de la multiplication de l'affichage. Les portions rurales sont en voie de devenir de plus en plus marginales.

4.1.4.2 Champs visuels étendus

Les champs visuels étendus comptent parmi les plus importants points d'intérêt du corridor, ce qui a motivé l'émission de quelques recommandations à ce sujet :

- quelques percées lointaines caractérisent le secteur des basses-terres (des parties de terroir toujours vouées à l'agriculture) tout aussi bien que les hautes Laurentides : « Ces percées constituent autant de fenêtres sur le pays; il importe de se préoccuper de leur avenir[3]. » La concertation est à la base du processus qui permettra d'entrevoir l'avenir de ces percées;
- « de manière plus immédiate, cette préoccupation pour les percées étendues requiert un traitement particulier des emprises et de leurs abords[4] »;
- la présence de plantations dans les emprises risque de fermer certaines fenêtres d'intérêt;
- La mise en évidence des actions à privilégier doit être basée sur la prise en considération de l'intérêt collectif.

4.1.4.3 Mesures de mitigation

Les bandes végétales utilisées comme voile ne sont pas toujours des solutions appropriées.

4.1.4.4 Voisinage intermittent

« L'autoroute des Laurentides et la route 117 se caractérisent par ailleurs par des voisinages intermittents qui articulent le parcours à certaines des ressources les plus significatives du milieu[5]. » Notons par exemple, la rivière du Nord, la rivière Rouge, certains lacs et le parc linéaire du P'tit-Train-du-Nord. « Sans sombrer dans une signalisation systématique, il y a lieu de s'interroger sur la pertinence d'un signalement discret [...] qui rendrait plus significative la traversée d'un territoire que les grands éléments de la géographie régionale et les grandes infrastructures qui les accompagnent souvent ont en quelque sorte produite[6]. »

4.1.4.5 Marquages de proximité

« Les marquages de proximité, tout autant que ceux de deuxième et troisième plans, constituent des repères essentiels dont il importe de se préoccuper [...] Par ailleurs, il pourrait être intéressant que les aménagements associés aux nœuds assument mieux leur inscription dans la géographie locale, autrement en tout cas que par de simples références toponymiques[7]. »

4.1.5 Conclusion

« Finalement, on doit souhaiter que l'autoroute des Laurentides et la route 117 soient traitées par les MRC et les municipalités locales comme une composante à part entière du territoire et non pas comme un non-lieu dont la seule interface retient l'attention[8]. »

---

[1] BEAUDET, G. et autres. *Esquisse d'une approche paysage du corridor de l'autoroute A15 et de la route 117*, Montréal. Chaire en paysage et environnement. Université de Montréal, 1998

[2] Ibid., p.8

[3] Ibid., p.19

[4] Ibid., p.19

[5] Ibid., p.20.

[6] Ibid., p.20

[7] Ibid., p.20.

[8] Ibid., p.20

Il était entendu dès le départ que la caractérisation et l'évaluation des paysages devaient constituer une base de connaissances des paysages préalable à l'élaboration d'un plan d'intervention. La série de recommandations formulées aux sections 4.1 et 4.2 devrait faire le pont vers le plan en question.

4.2 Recommandations générales

4.2.1 Entretien « écologique » des emprises

Les dernières années ont vu apparaître de nouvelles approches de gestion des emprises routières et autoroutières. Celles-ci tendent à délaisser la tonte régulière pour des modes d'intervention moins intensifs.

Des ensemencements de plantes florifères au simple laisser-aller de la végétation indigène, les résultats sont généralement hauts en couleurs et riches en retournements tout au long de la saison estivale. Par l'impact esthétique qu'elles ont sur les paysages routiers et autoroutiers, ces nouvelles approches n'ont pas manqué de gagner en popularité auprès des usagers de la route. Ces nouveaux modes de gestion augmentent la biodiversité des emprises et peuvent, hypothétiquement, engendrer des économies concernant l'entretien.

Pour toutes ces raisons, mais aussi pour la compatibilité de l'esthétisme résultant de ces modes de gestion avec les paysages des Laurentides, nous recommandons d'adopter une approche de gestion inspirée des expériences québécoises pour le corridor de l'autoroute 15 et de la route 117, plus précisément entre Saint-Jérôme (viaduc de la montée Meunier) et Labelle (fin des voies séparées) (carte 18).

Au cours des dernières années, la Direction territoriale de Québec a effectué un suivi serré de certains secteurs d'expérimentation. Un rapport synthèse de ces recherches sera d'ici peu et constituera une précieuse source d'information pour le raffinement des pratiques d'entretien du Ministère.

4.2.2 Plantations de conifères dans l'emprise de l'autoroute 15

La présence de plantations de conifères dans l'emprise de l'autoroute 15 laisse entrevoir des effets positifs et négatifs. Le principal impact négatif anticipé est la fermeture d'ouvertures visuelles jouant un rôle essentiel pour la qualité scénique de l'autoroute 15. Les plantations nuiront également à l'identité du paysage laurentidien que reflète l'autoroute 15, en y introduisant une forte proportion de conifères, alors que la végétation de ce secteur tend naturellement à se composer des essences feuillues propres à l'érablière à bouleau jaune. La configuration linéaire et régulière des plantations pourrait également entraîner une banalisation du paysage.

Par contre, dans plusieurs cas, les plantations de conifères pourraient constituer des écrans fort utiles pour amoindrir la présence visuelle d'éléments moins désirables dans le paysage autoroutier ou réduire la présence visuelle de l'autoroute pour les riverains. Les arbres plantés pourraient également être un atout dans les secteurs présentant une végétation déjà dominée par les conifères.

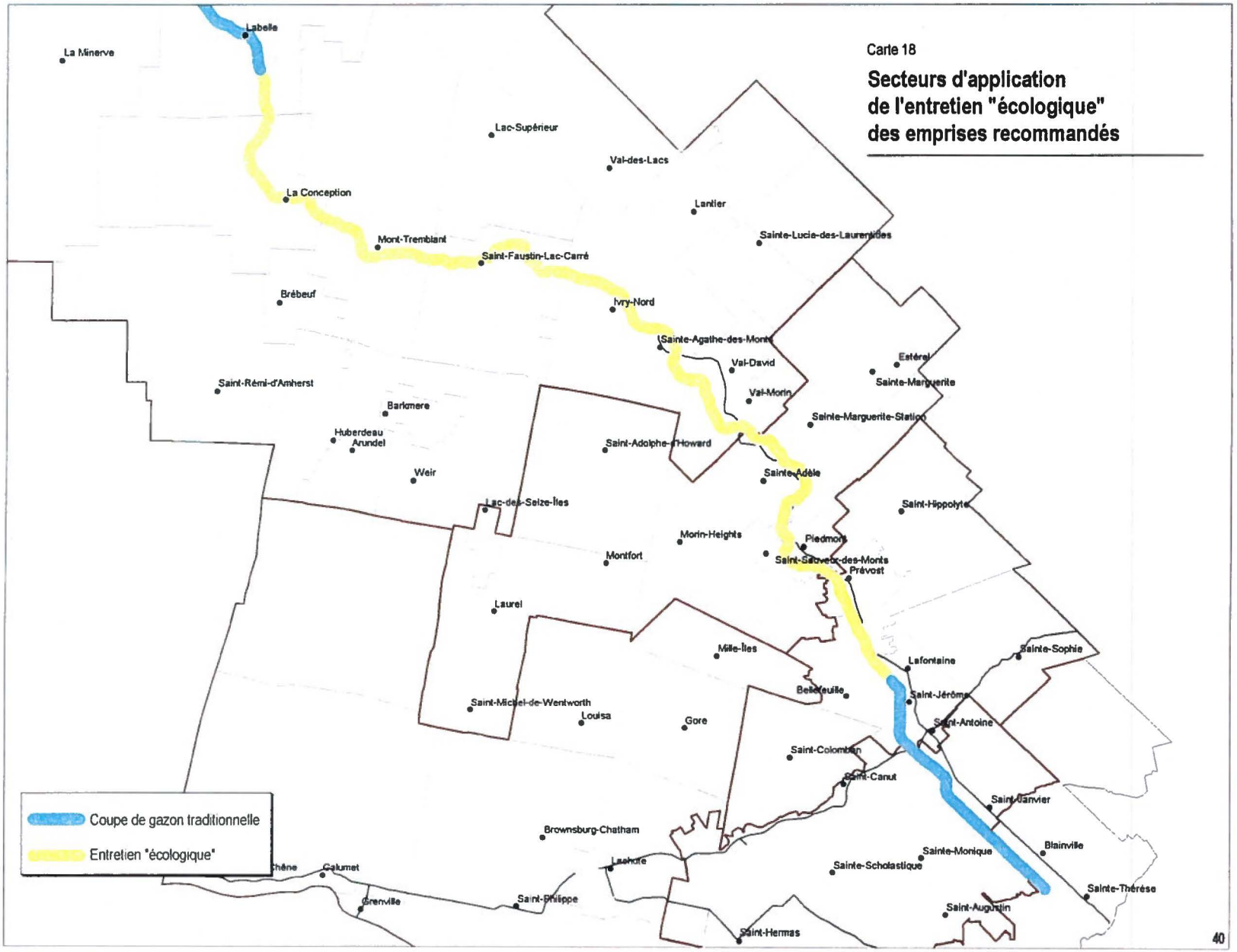
Devant ces effets potentiels, il paraît nécessaire de concevoir un plan de gestion de ces plantations. Ledit plan devrait être basé sur un inventaire qui permettrait de départager, au cas par cas, les plantations risquant d'avoir un impact positif des plantations susceptibles d'avoir un impact négatif.

4.2.3 Monitoring des paysages

La présente caractérisation considère l'état des paysages tels qu'ils existent en 2000. Pour d'intégrer l'aspect évolutif du paysage à la vision du Ministère, il pourrait être opportun d'effectuer un suivi de l'évolution de certains paysages, par exemple dans des secteurs qui posent problème ou qui sont soumis au mode de gestion « écologique ».

4.2.4 Simulations visuelles

Les simulations visuelles constituent un outil dont doivent tenir compte les acteurs régionaux dont les activités ont un impact important sur le paysage. La visualisation du produit fini d'un projet de paysage peut être d'une utilité considérable pour l'atteinte d'un consensus entre les divers intervenants. Il faut toutefois demeurer prudent face au risque de biais que peut comporter une simulation conçue dans une perspective de promotion d'un projet.


Carte 18
Secteurs d'application de l'entretien "écologique" des emprises recommandés
Coupe de gazon traditionnelle
Entretien "écologique"
Labelle
La Minerve
Lac-Supérieur
Val-des-Lacs
La Conception
Lantier
Mont-Tremblant
Sainte-Lucie-des-Laurentides
Saint-Faustin-Lac-Carré
Brébeuf
Ivry-Nord
Sainte-Agathe-des-Monts
Val-David
Estérel
Sainte-Marguerite
Saint-Rémi-d'Amherst
Val-Morin
Barkmere
Sainte-Marguerite-Station
Huberdeau
Arundel
Saint-Adolphe-d'Howard
Weir
Sainte-Adèle
Lac-des-Seize-Îles
Saint-Hippolyte
Morin-Heights
Piedmont
Montfort
Saint-Sauveur-des-Monts
Prévost
Laurel
Mille-Îles
Lafontaine
Sainte-Sophie
Saint-Jérôme
Bellefeuille
Saint-Michel-de-Wentworth
Louisa
Gore
Saint-Antoine
Saint-Colomban
Saint-Canut
Saint-Janvier
Brownsburg-Chatham
Blainville
Sainte-Monique
Lachute
Sainte-Scholastique
Sainte-Thérèse
Calumet
Grenville
Saint-Philippe
Saint-Augustin
Saint-Hermas

4.3 Secteurs d'intervention à privilégier

Pour favoriser une approche d'intervention par champ visuel, c'est-à-dire une approche considérant la totalité du territoire visible depuis la route, il est indispensable d'y faire participer une multiplicité d'acteurs, en particulier les gestionnaires de ces portions de territoire visible. La collaboration demandée dans cette approche suppose que les secteurs d'intervention à privilégier ici retenus ne sont pas définitifs mais qu'ils constituent plutôt des bases flexibles sur lesquelles les discussions entre acteurs pourront être engagées. Notons que les lettres identifiant les secteurs ne sont que des repères servant à identifier les secteurs sur la carte ci19 et qu'elles ne représentent pas une hiérarchisation des secteurs.

Séquence 1 : Blainville-Mirabel – Affichage et développement industriels

La séquence 1 est le secteur où la présence de l'affichage publicitaire adressé aux usagers de l'autoroute est la plus intense. Un secteur précis à l'intérieur de celui-ci, soit les kilomètres 27 à 29, est en cours de développement. L'apparition fréquente de nouveaux panneaux d'affichage et le développement actuellement en cours dans le secteur justifient la désignation de cette séquence comme secteur d'intervention à privilégier, tout en suggérant qu'une attention particulière soit accordée aux kilomètres 27 à 29.

Séquence 2 : Mirabel – Ouverture panoramique sur l'agriculture et le massif des Laurentides

Les kilomètres 34 à 37 de la séquence 2 s'illustrent par le caractère hautement significatif des vues que l'on y trouve. En désignant ce secteur comme étant à privilégier, le Ministère souhaite qu'une attention spéciale soit accordée à la conservation du caractère agricole et ouvert de ses paysages, ainsi qu'aux érablières qui forment le scénario de découverte des Laurentides (en direction nord).

Séquences 3 et 4 : Saint-Jérôme – Porte d'entrée du massif des Laurentides

Les séquences 3 et 4 constituent la porte d'entrée du massif des Laurentides. Cette entrée n'est actuellement pas signifiée en dehors des variations topographiques qu'elle implique. Une analyse plus détaillée du secteur devrait considérer, en premier lieu, la non-signification de l'entrée du massif des Laurentides, en deuxième lieu, l'esthétique du paysage en fonction des fortes présences industrielles et commerciales et, en troisième lieu, la signification de la présence de la ville de Saint-Jérôme qui n'est que peu perceptible depuis l'autoroute.

Séquences 5 et 6 : Vallée de la rivière du Nord – Vues d'intérêt, existantes et potentielles

Ce secteur concerne les kilomètres 50 à 57 qui sont situés à l'intérieur des séquences 5 et 6. L'analyse de la cartographie du champ et du bassin visuels a révélé que le secteur des kilomètres 50 à 54 possède un important potentiel d'ouverture du champ visuel. La possibilité de le mettre en valeur doit être évaluée de plus près. Quant aux kilomètres 55 à 57, ils présentent actuellement des vues exceptionnelles sur la vallée de la rivière du Nord qui méritent de faire l'objet de stratégies de conservation et de mise en valeur.

Séquence 8 : Vallée de la rivière aux Mulet – Vue d'intérêt

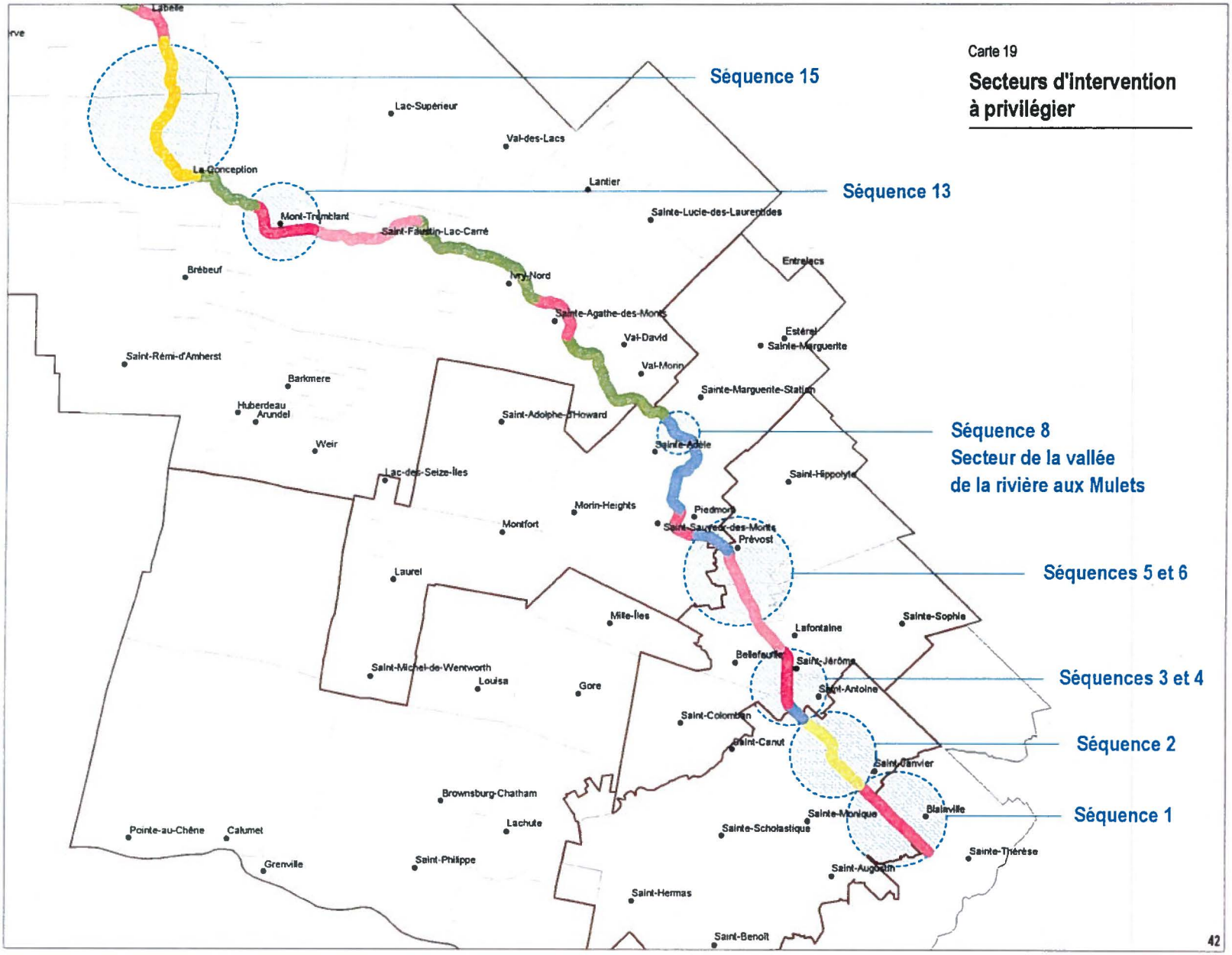
Ce secteur concerne les kilomètres 69 à 71 de la séquence 8. Il est retenu comme étant à privilégier, car la vue qu'il offre sur la vallée de la rivière aux Mulets possède un caractère panoramique peu courant sur le corridor, et parce que cette vue est menacée, en certains endroits, d'être fermée par la végétation naturelle et les plantations à l'intérieur des emprises.

Séquence 13 : Mont-Tremblant – Secteur touristique en développement rapide

Le secteur de Mont-Tremblant connaît actuellement une phase de développement intensive. L'objectif est de créer une destination récréo-tourisitique de premier plan en Amérique du Nord. Toutefois, le développement urbain emboîte rapidement le pas au développement récréo-touristique et transforme fortement le paysage aux abords de la route 117. Une intervention du Ministère dans le secteur de Mont-Tremblant pourrait permettre de faire valoir l'importance du paysage routier pour le développement de la région comme vitrine régionale.

Séquence 15 : Vallée de la rivière Rouge – Paysages d'intérêt

La séquence 15 située dans la vallée de la rivière Rouge se démarque par les compositions de ses paysages et par la présomption de son potentiel patrimonial. L'analyse de la cartographie du champ et du bassin visuels a révélé que ce tronçon présente un certain potentiel d'ouverture du champ visuel. Il serait opportun d'évaluer si l'aménagement de ces ouvertures est possible et, surtout, s'il serait valable. Il paraît donc justifié d'effectuer une analyse détaillée du secteur.

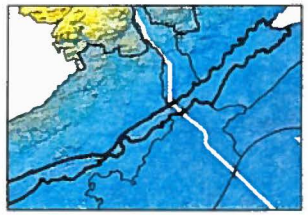

Carte 19
Secteurs d'intervention à privilégier
Séquence 15
Séquence 13
Séquence 8
Secteur de la vallée
de la rivière aux Mulets
Séquences 5 et 6
Séquences 3 et 4
Séquence 2
Séquence 1
Labelle
Lac-Supérieur
Val-des-Lacs
La Conception
Lantier
Sainte-Lucie-des-Laurentides
Mont-Tremblant
Saint-Faustin-Lac-Carré
Entrelacs
Brébeuf
Ivry-Nord
Sainte-Agathe-des-Monts
Estérel
Val-David
Sainte-Marguerite
Saint-Rémi-d'Amherst
Val-Morin
Barkmere
Sainte-Marguerite-Station
Huberdeau
Arundel
Saint-Adolphe-d'Howard
Sainte-Adèle
Weir
Saint-Hippolyte
Lac-des-Seize-Îles
Morin-Heights
Piedmont
Montfort
Saint-Sauveur-des-Monts
Prévost
Laurel
Mille-Îles
Sainte-Sophie
Lafontaine
Bellefeuille
Saint-Jérôme
Saint-Michel-de-Wentworth
Louisa
Gore
Saint-Antoine
Saint-Colomban
Saint-Canut
Saint-Janvier
Brownsburg-Chatham
Blainville
Sainte-Monique
Pointe-au-Chêne
Calumet
Lachute
Sainte-Scholastique
Sainte-Thérèse
Grenville
Saint-Philippe
Saint-Augustin
Saint-Hermas
Saint-Benoît
42

Annexe 1

Caractéristiques des districts écologiques

Annexe 1 Caractéristiques des districts écologiques[1]

B011001, Fond de vallée de la rivière du Nord



Dans le secteur occidental, le cours d'eau est étroit avec des terrasses inondables et peu de levées alluviales. Au centre, la rivière montre des méandres dans des terrasses alluviales dont la surface est relativement plane avec un talus de faible dénivelé bordant le cours d'eau. L'altitude varie de 60 à 70 m. Dans le secteur de Saint-Canut, le cours de la rivière redevient étroit puis présente de nouveau une série de méandres et de terrasses inondables. L'altitude varie peu, soit de 65 à 67 m. Dans sa partie orientale, la vallée se termine par une plaine délimitée par des chenaux.

B011002, Plaine du ruisseau Vide-Sac

Ce district est une plaine dont l'altitude varie de 70 à 90 m. Sa plus grande partie est recouverte d'argile marine, localement interrompue par des dépôts sableux qui forment des terrasses. Ainsi, ces dernières, accentuées par des chenaux, ont une surface tabulaire qui domine de plus de 5 m le niveau de base de la plaine. Dans le secteur nord-est, la topographie devient ondulée et irrégulière. Ce secteur encore boisé est recouvert de matériaux glaciaires accompagnés de terrasses situées au abords des chenaux, et du cours d'eau actuel; elles sont en grande partie ravinées.

B011003, Plaine de Mirabel

La plaine de Mirabel se divise en deux secteurs. La moitié nord du district est une vaste surface tabulaire où seuls quelques ravinements fluviatiles viennent rompre l'uniformité. L'altitude moyenne est de 70 m. La partie sud du district est une plaine ondulée et irrégulière avec quelques monticules épars et de petites vallées évasées. L'altitude varie de 65 à 85 m.

B011004, Terrasse du Domaine-des-Rêves

Délimité par d'anciens chenaux au sud, ce territoire est remarquablement uniforme et horizontal. Il est boisé et caractérisé par des dépôts sableux et quelques tourbières dans sa partie orientale. L'altitude y est de 70 m. L'érosion a formé, ici et là, quelques ravins.

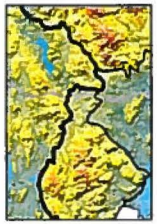
B011005, Chenaux de Sainte-Anne-des-Plaines

Ce district est caractérisé par un relief de plaine associé à d'anciens chenaux d'érosion issus de l'ancêtre du Saint-Laurent actuel. Localement, la topographie se présente sous deux aspects. D'une part, on trouve les paléo-chenaux qui ont entaillé de hautes terrasses. L'altitude de base de ceux-ci varie de 50 à 60 m. D'autre part, une grande terrasse (le village de Sainte-Anne-des-Plaines) est située dans la partie orientale; elle est contournée par des chenaux mineurs. L'altitude est de 68 m. Sa surface est uniforme, sauf aux abords de quelques ruisseaux.

B011006, Terrasse de Blainville

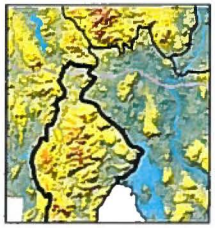
Cette grande terrasse est associée à une plate-forme alluviale, limitée par des escarpements ou des talus. Sa surface est généralement uniforme, boisée avec quelques terrains mal drainés. L'altitude varie de 60 à 70 m.

C040302, Buttes et terrasses du lac Quinn



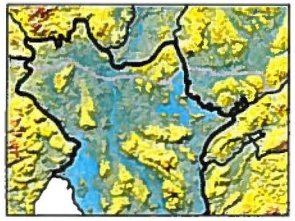
Occupant une position intermédiaire entre la vallée de la rivière Gatineau à l'ouest et des chaînons de basses collines à l'est, buttes et terrasses dominent dans ce district. L'altitude y varie généralement de 220 à 320 m, alors que, par endroits, les sommets de quelques basses collines atteignent 370 m.

C040706, Basses collines du lac Pearson



Ce bloc de basses collines est traversé par des vallées étroites (le lac et le ruisseau Pearson). L'altitude varie de 250 m au pied des collines et 425 m sur les sommets. La route 117 traverse un petit complexe de buttons et de terrasses entre 250 et 300 m dans la partie nord du district. On trouve aussi une petite dépression à l'est autour du lac en Cœur.

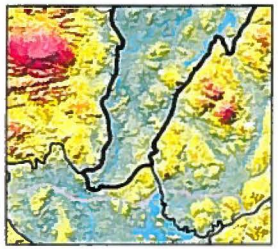
C040802, Dépression de Mont-Laurier



Cette dépression structurale mesure environ 16 km sur 20 km. Sa partie basse est occupée par des vallées, des terrasses plates ou légèrement ondulées et des lacs en suivant trois axes nord-sud : le lac des Écorces et la rivière Kiamika à l'est, la rivière du Lièvre au centre et le lac des Îles à l'ouest. L'altitude varie très peu, de 220 à 250 m. Plusieurs petits blocs de buttes et de basses collines surgissent au centre de cette dépression dont les sommets atteignent 380 m d'altitude.

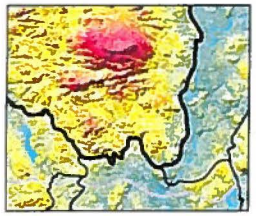
[1] Source : Direction du patrimoine écologique et du développement durable, ministère de l'Environnement, Gouvernement du Québec.

C040803, Dépression de Ferme-Neuve



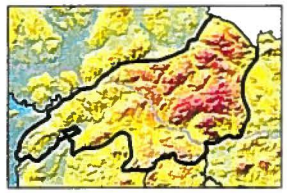
Dépression structurale allongée d'une largeur de 3 à 12 km et d'une longueur de 27 km, ce district est délimité, à l'est comme à l'ouest, par deux chaînons de basses collines. Des fonds de vallées occupent environ 60 p. 100 de la superficie dont l'altitude se situe entre 220 et 250 m ; leur morphologie varie de plate à ondulée et ils sont érodés par endroits. De nombreux buttons, mais aussi des buttes et même quelques basses collines, sont dispersés à l'intérieur du district, de telle sorte que la largeur des fonds de vallées dépasse rarement 3 km. La rivière du Lièvre traverse longitudinalement le centre du district.

C040901, Basses collines du mont Sir-Wilfrid



Ce massif de basses collines présente des sommets inférieurs en général à 400 m d'altitude. La présence des hautes collines du mont Sir-Wilfrid au centre, dont le point culminant atteint 780 m, confère à ce district un aspect montueux. À la périphérie, le relief est moins accentué, et l'on trouve des buttes.

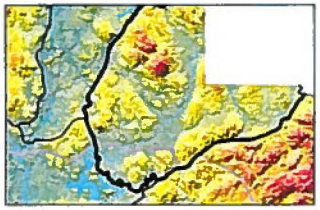
C041001, Basses collines et buttons du lac Saguay



Le relief de la partie orientale du district est dominé par de basses collines dont le niveau de base se situe à environ 300 m d'altitude avec des sommets atteignant 540 m. La partie occidentale est dominée par des buttes et des vallées à pente faible dont le dénivelé varie de 270 à 370 m.

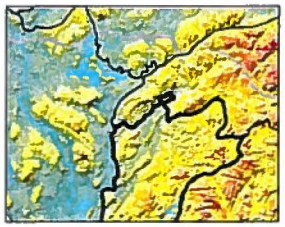
Dans la partie nord, le relief est contrôlé par un réseau principal de trois fractures ainsi orientées nord-est–sud-ouest (du nord au sud : 1. lac François – lac à la Truite; 2. lac Long; 3. Rive nord du lac Saguay). Il en résulte trois rangées de basses collines ou buttes, entrecoupées par un second réseau perpendiculaire de fractures. Dans la partie sud, le lac Saguay sépare un bloc de buttes à l'ouest et un bloc de basses collines à l'est.

C041002, Basses collines du lac des Écorces



Le relief de ce district est composé de sept blocs de basses collines séparés par les vallées à fonds larges et plats de la rivière Kiamika et de ses affluents. L'ampleur de la dénivellation diminue du nord-est (plus de 200 m : 270 m dans les fonds de vallées et 500 m sur les plus hauts sommets) vers le sud-ouest (130 m : 230 m dans les vallées et 360 m sur les sommets). Le bloc le plus à l'est (à l'ouest du réservoir Kiamika) a un relief de moyennes collines, tandis qu'à l'ouest du district les basses collines se transforment en buttes à l'approche des vallées larges.

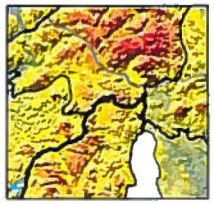
C041103, Buttes du lac Pimodan



Des vallées souvent occupées par des lacs allongés séparent ici plusieurs rangées de buttes allongées à pente moyenne et avec des sommets arrondis. Dans la partie nord, on trouve des dépressions parfois tourbeuses parsemées de buttons. L'altitude de base, dans les fonds de vallées, passe de 250 m à l'ouest à 325 m à l'est, tandis que les sommets des buttes varient de 350 à 475 m.

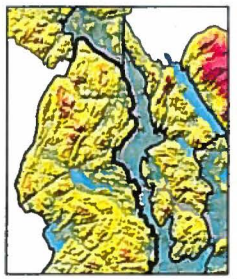
C041104, Buttes et basses collines du lac Bondy

Le relief de ce district est caractérisé par des buttes et de basses collines à versant abrupt surtout dans la partie sud et par la



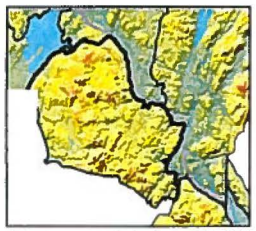
concentration de nombreux lacs de taille moyenne (de 50 à 500 ha). L'altitude de base, de 300 m à l'est et de 350 m à l'ouest, atteint 500 m sur les sommets. Des buttons occupent une petite superficie dans le nord du district.

C041203, Basses collines et buttes du lac Simon



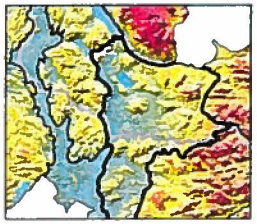
Bloc de basses collines et de buttes orientées nord-sud, entrecoupées de longues vallées subparallèles et sinueuses en forme de S, ce patron résulte d'une structure particulière du socle rocheux (zone de cisaillement). Le tout est réentaillé par plusieurs vallées rectilignes est-ouest. Par conséquent, ces basses collines et buttes ont une petite taille et des versants à pente forte. Les fonds de vallées se situent entre 230 et 290 m et les sommets, entre 370 et 450 m.

C041207, Buttes et buttons du lac Lacoste



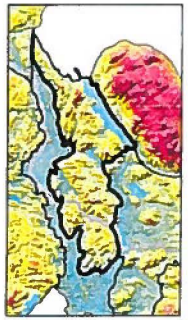
Le relief de ce district est un petit massif moutonné dont la bordure s'élève rapidement de 240 m d'altitude à 290 m du côté de la vallée de la rivière Rouge, ce qui lui confère une allure de basses collines lorsqu'il est vu de la vallée. À l'intérieur, on y trouve surtout des buttes et des buttons, avec des sommets généralement inférieurs à 380 m. Les petits lacs sont abondants dans ce massif dont une grande partie, à l'ouest, correspond à une intrusion circulaire de syénite.

C041304, Vallées et basses collines de Saint-Jovite



Ce district se caractérise par plusieurs larges vallées et dépressions bosselées situés entre des basses collines souvent bien individualisées. Les fonds de vallées montent graduellement de 170 m vers le nord et vers l'est jusqu'à 240 m, tandis que le sommet des collines varie de 370 à 490 m.

C041305, Basses collines du lac Tremblant

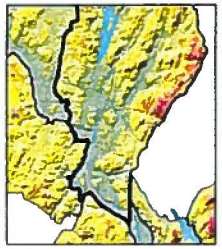


Le relief de ce district est accidenté avec de nombreuses basses collines de petite taille séparées par des vallées profondes et étroites. Il est aussi caractérisé par la présence de nombreux lacs dont le lac Tremblant, qui est le plus important. L'altitude varie de 200 m dans les vallées à plus de 450 m sur les collines.

C041306, Fond de vallée de La Conception

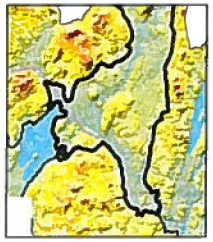
Cette partie de la vallée de la rivière Rouge présente un fond de vallée plat d'un largeur de 1 à 5 km et d'une longueur d'environ 30 km. L'altitude se situe entre 190 et 220 m. Les méandres du lit de la rivière sont très prononcés.

C041401, Basses collines et buttes du lac Chaud



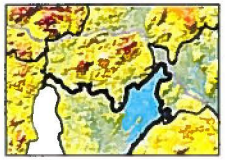
Le relief accidenté de ce district est composé de quatre rangées de basses collines et de buttes séparées par trois vallées linéaires orientées nord-sud. La vallée la plus importante a une largeur de 1 à 3 km; elle est en grande partie occupée par le lac Chaud et le lac Lynch. Le dénivelée diminue vers la limite sud du district où prédomine le fond de vallée de la rivière Rouge avec quelques buttes. L'altitude du fond des vallées varie de 220 à 290 m, et celle des sommets des basses collines et de buttes de 400 à 470 m.

C041402, Dépression de L'Ascension



Ce district est une dépression allongée de 30 km de la longueur et de 4 à 10 km de la largeur dans laquelle serpente la rivière Rouge. L'altitude du fond de la vallée se situe entre 240 et 280 m. Quelques buttes et buttons de petite taille dont l'altitude des sommets varient de 320 à 380 m se retrouvent, ici et là, dans le fond de la vallée.

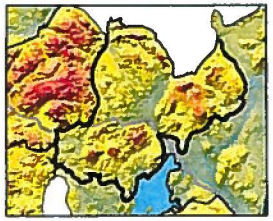
C041403, Cuvette du lac Nominingue



Le relief de ce district est très faible : le tiers est occupé par les deux lacs Nominingue à une altitude de 250 m; le reste est composé de terrains plats ou bosselés qui s'élèvent graduellement jusqu'à 300 m.

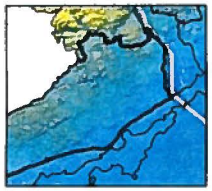
C041404, Buttes de Sainte-Véronique

Ce district est divisé en trois blocs de buttes et de buttons séparés par une dépression en forme de T dans laquelle se trouvent le lac Tibériade et le ruisseau Jourdain. L'altitude de la dépression se situe entre 260 et 280 m et celle des sommets, entre 380 et 430 m.



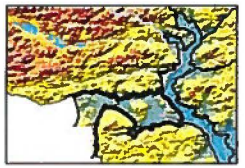
Le bloc au nord-ouest correspond à une intrusion de syénite qui explique la forme arquée du contour et la présence d'un minichaînon de basses collines étroites, culminant à 480 m au nord du lac Gingras.

C050105, Coteaux de Saint-Colomban



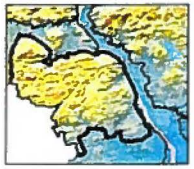
Ce grand district allongé est caractérisé par un relief allant d'ondulé à vallonné qui, de façon générale, épouse la topographie inégale des roches sous-jacentes. Ce sont des coteaux avec des versants courts. Ils sont entourés de petites dépressions évasées ou de larges fonds de vallées. L'altitude varie de 100 à 160 m dans la partie sud et de 160 à 230 m ailleurs. Dans le secteur sud-est, un grand versant fait la transition entre les basses-terres et le Bouclier, alors qu'ailleurs une rupture de pente sert de barrière naturelle.

C050106, Dépression du mont Saint-Sauveur



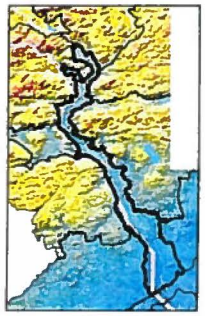
Plusieurs types de reliefs se trouvent dans la dépression du mont Saint-Sauveur. D'abord, une plaine (le village de Saint-Sauveur) est entourée de basses collines. L'altitude varie autour de 180 m. Ensuite, une basse colline isolée à forte pente se démarque. Deux autres font office de barrière entre la vallée de la rivière du Nord et la dépression. L'amplitude altitudinale moyenne entre les sommets et la base de la plaine est de 130 m. Au sud de Morin-Heights, on trouve des buttes. Ailleurs, la topographie est ondulée.

C050107, Buttes du lac Marois



Ce district est caractérisé par un complexe de basses collines. Dans les secteurs nord, nord-est et ouest, le relief est accidenté avec des pentes abruptes et des dénivellations de plus de 200 m. L'altitude varie de 200 à 470 m. La partie centrale offre un relief moins abrupt mais présente toujours une topographie accidentée avec de nombreuses buttes et dépressions occupées par les lacs. L'altitude varie de 200 à 400 m. C'est dans le secteur sud-est que l'on trouve des terrains moins accidentés.

C050108, Vallée de la rivière du Nord

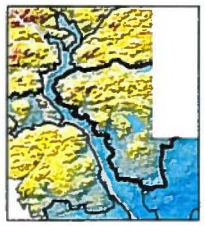


Cette vallée a un relief de talus, replats et terrasses alluviales. Dans sa partie nord, le niveau de base se situe à environ 180 m d'altitude avec des sommets atteignant 275 m. Au centre, on trouve une succession de grandes terrasses, légèrement ondulées. L'altitude varie de 160 à 200 m. Au sud, un relief de plaine domine, avec une altitude passant de 70 à 100 m.

C050109, Buttes du lac des Îles

Le relief de ce district est une succession de buttes et de terrains ondulés. Le sommet des buttes varie autour de 425 m pour une amplitude de 45 m. La partie est du territoire se démarque par la présence de deux grands lacs et de quelques buttes séparées par des fonds de vallées et des coteaux. L'altitude varie de 365 m pour le niveau de base à 410 m pour les sommets. On remarque quelques basses collines aux pentes abruptes (de 20 à 25 p. 100) dans la partie sud.

C050110, Basses collines du lac Archigan



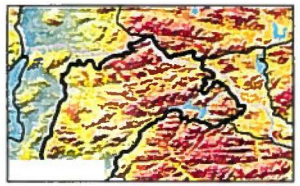
Trois secteurs majeurs de topographie différente caractérisent ce district. D'abord, au nord, le relief est dominé par de basses collines dont le niveau de base se situe à environ 160 m d'altitude avec des sommets atteignant 400 m. Au centre, un complexe de buttes et de terrains ondulés entourés de dépressions occupées par des lacs prédominent. L'altitude varie de 200 à 300 m. Au sud se trouve le territoire le moins accidenté du district avec un relief ondulé de coteaux. L'altitude varie de 150 à 200 m.

C050111, Coteaux du lac Alouette

Ce district présente les premiers reliefs significatifs entre les basses-terres du Saint-Laurent et le Bouclier; le dénivelé est généralement inférieur à 50 m. Sa surface inclinée, parfois ondulée ou vallonnée, est parcourue par de petites vallées, sauf pour les vallées de la rivière Archigan et de la rivière Ouareau qui sont plus importantes. Plusieurs secteurs présentent un relief plat. L'altitude maximale se trouve dans la partie septentrionale où elle varie de 160 à 180 m. L'altitude de base du district oscille entre 60 et 80 m.

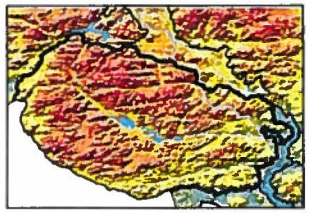
C050202, Basses collines du lac Manitou

Ce relief est constitué surtout de basses collines dont les sommets



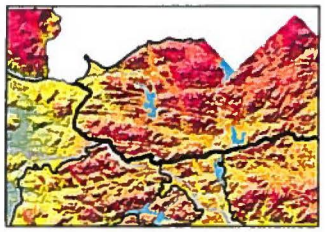
les plus élevés ont en moyenne 550 m. Elles sont concentrées dans le centre du district et séparées par une dépression structurale. Les pentes moyennes sont de 12 p. 100 avec quelques versants abrupts de 35 p. 100. La partie orientale est caractérisée par un relief plus doux de buttes, de terrains ondulés et de grands lacs. L'altitude de base est de 380 m. L'amplitude des buttes varie de 60 m avec des pentes de 20 p. 100. Le sud-ouest du district est occupé par une dépression qui accueille le grand lac des Écorces (niveau de 213 m) et un massif de basses collines. L'amplitude altitudinale moyenne entre le lac des Écorces et les basses collines environnantes est de 150 m.

C050203, Basses collines du lac Saint-Joseph



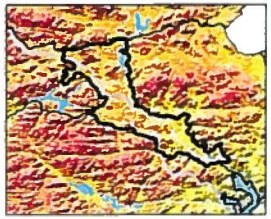
Le relief de ce district est un complexe de basses collines dont la morphologie générale est moutonnée. Les pentes varient de 10 et 15 p. 100 alors que le dénivelé moyen est de 130 m. Les sommets les plus hauts ont une altitude de 550 m. Une dépression située au centre du district et orientée nord-ouest–sud-est (Saint-Adolphe-d'Howard), permet la présence de nombreux lacs. L'altitude de base est de 360 m. Dans la partie sud, les buttes ont remplacé les basses collines; elles sont accompagnées de terrains ondulés et de vallées étroites. L'altitude de base est de 300 m.

C050205, Basses collines du lac de la Montagne Noire



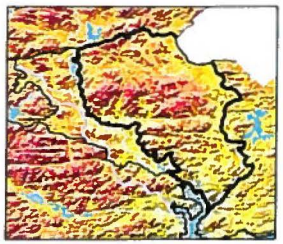
Ce district est en position de transition entre un plateau formé de buttes et de basses collines au sud et un massif plus élevé et montueux au nord. La surface s'incline rapidement du nord (800 m) vers le sud (400 m). On trouve un chaînon de moyennes à basses collines dans la partie nord, puis le relief se change en un amalgame de buttes et de buttons traversés par des vallées et des dépressions bosselées.

C050206, Dépression de Sainte-Agathe-des-Monts



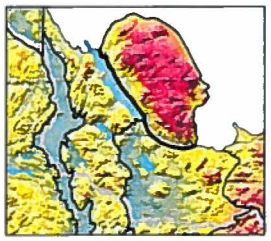
Cette dépression structurale est caractérisée par la présence de buttes, de terrains ondulés, de terrasses et de grands lacs. Dans la partie nord, elles ont une superficie plus importante avec des pentes moins abruptes que dans le sud. Les terrains irréguliers et ondulés ont une altitude moyenne de 350 m. La vallée de la rivière du Nord, avec ses terrasses et ses plaines alluviales, domine dans la section est du district. Le niveau de base de ces terrains est de 335 m. Les endroits les plus accidentés sont situés au nord-ouest du district (nord du lac à la Tortue) : ce sont de basses collines qui couvrent peu de superficie.

C050207, Basses collines de la rivière Doncaster



Dans ce district quatre types de reliefs se succèdent du nord vers le sud. En premier lieu, on observe un relief marqué par de grands fonds de vallées accompagnés de buttes. L'altitude de base est de 380 m. En deuxième lieu apparaît un complexe de basses collines couvre la partie méridionale avec des sommets atteignant 550 m et des pentes de 20 p. 100. En troisième lieu, dans la partie sud, le relief est un complexe de buttes moutonnées. Les pentes varient de 20 à 25 p. 100 et l'altitude moyenne est de 425 m. En quatrième lieu, le territoire à l'ouest est dominé par la vallée de la rivière Doncaster avec des terrasses et quelques buttes.

C050301, Mont Tremblant



Avec 8 km de largeur, 15 km de longueur et un point culminant de 968 m d'altitude, le mont Tremblant est sans contredit l'élément le plus marquant du paysage à la jonction de deux régions naturelles C04 et C05. Ce relief de montagne est plutôt rare au Québec.

Annexe 2

Image satellite (1994) reclassifiée par le MAPAQ : utilisation du sol

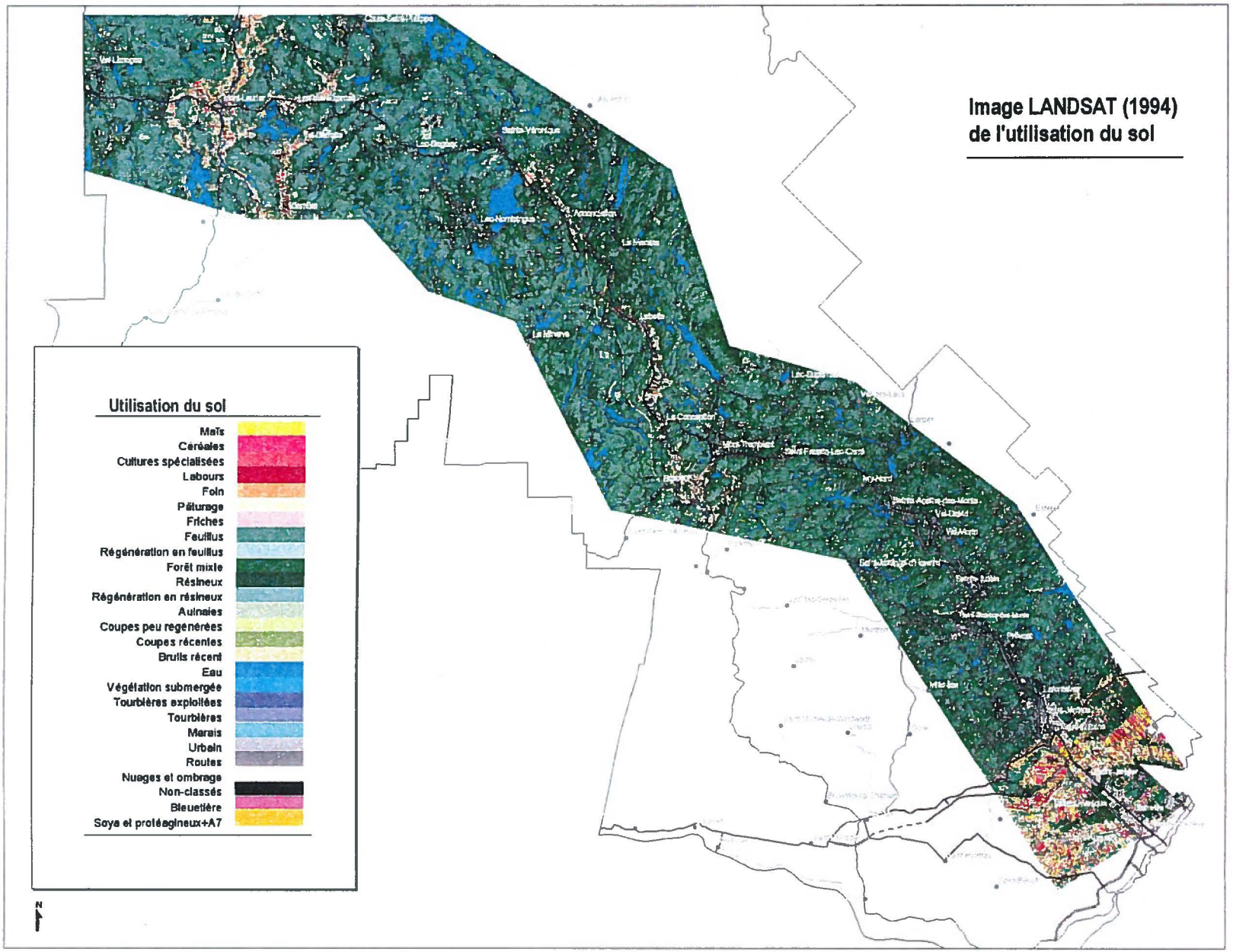
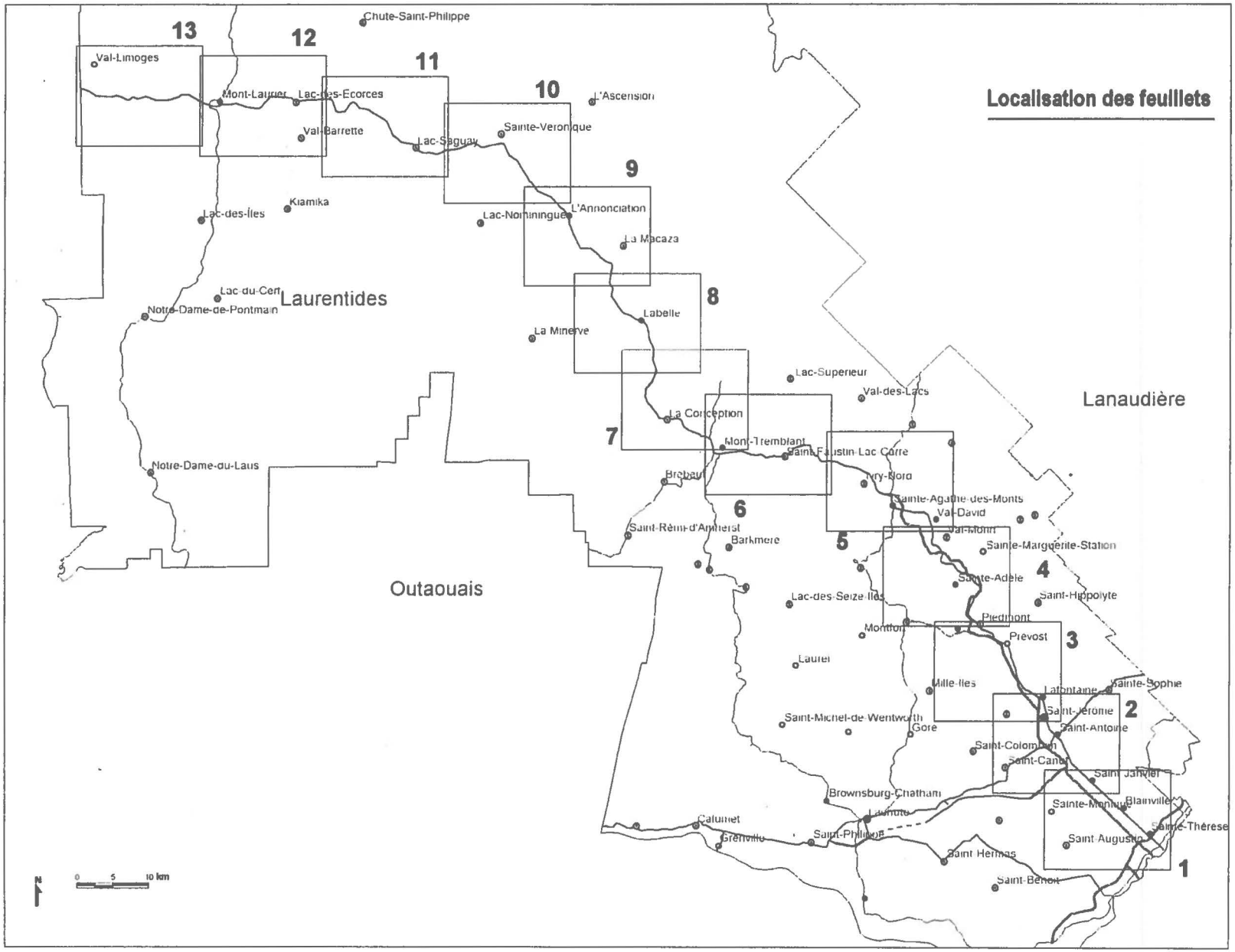
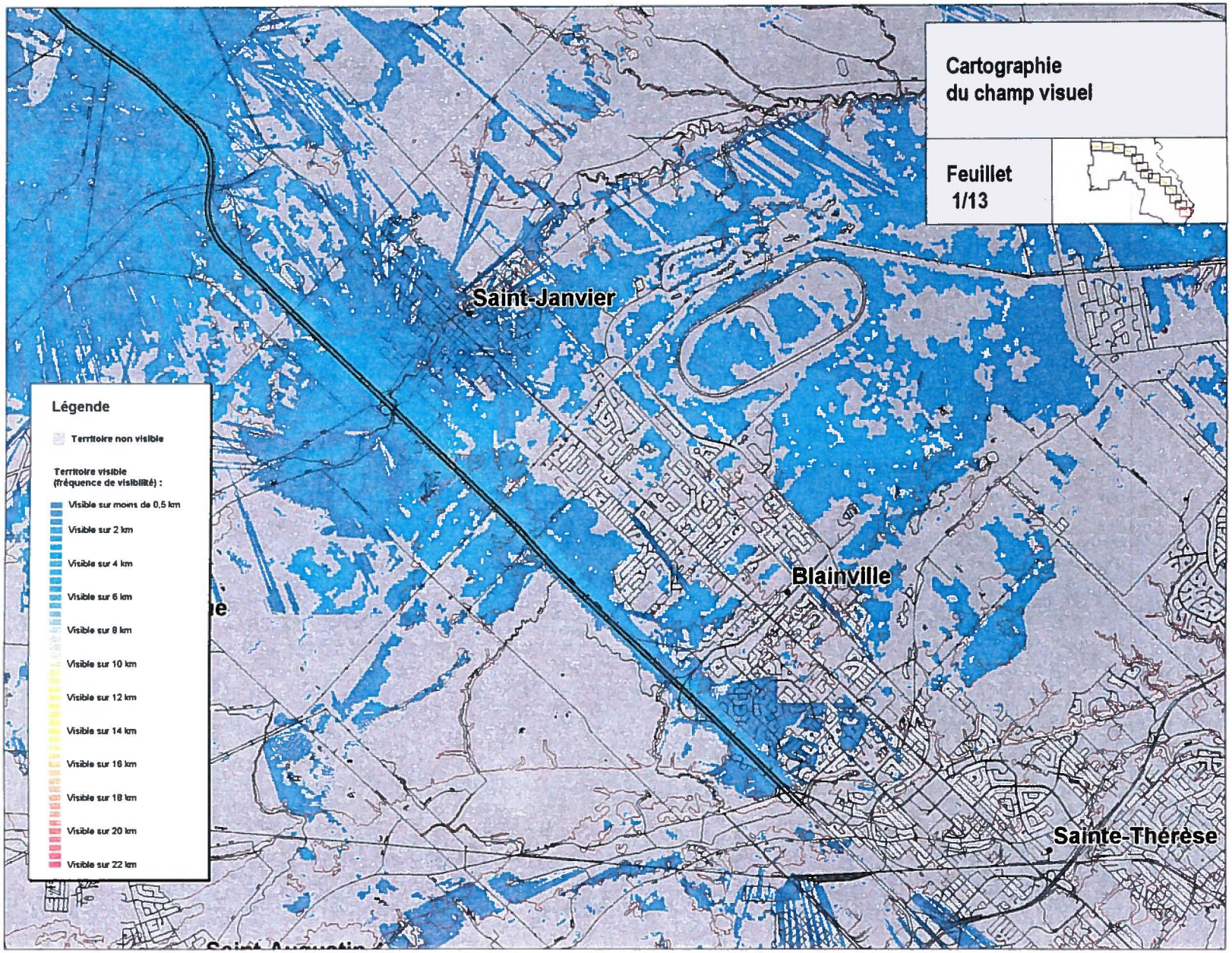


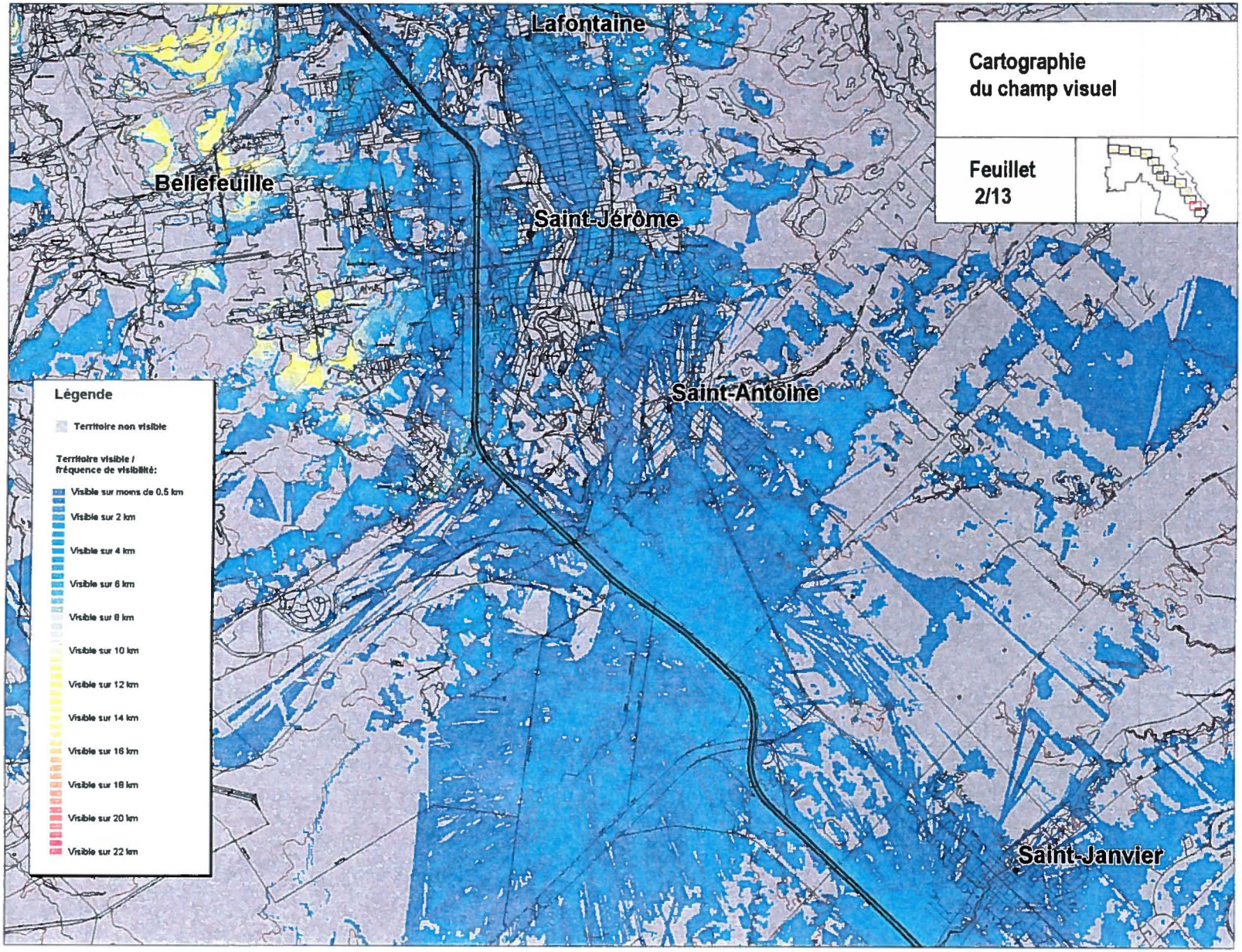
Image LANDSAT (1994)
de l'utilisation du sol
Utilisation du sol
Maïs
Céréales
Cultures spécialisées
Labours
Foin
Pâturage
Friches
Feuillus
Régénération en feuillus
Forêt mixte
Résineux
Régénération en résineux
Aulnaies
Coupes peu regénérées
Coupes récentes
Brulis récent
Eau
Végétation submergée
Tourbières exploitées
Tourbières
Marais
Urbain
Routes
Nuages et ombrage
Non-classés
Bleuetière
Soya et protéagineux+A7
N

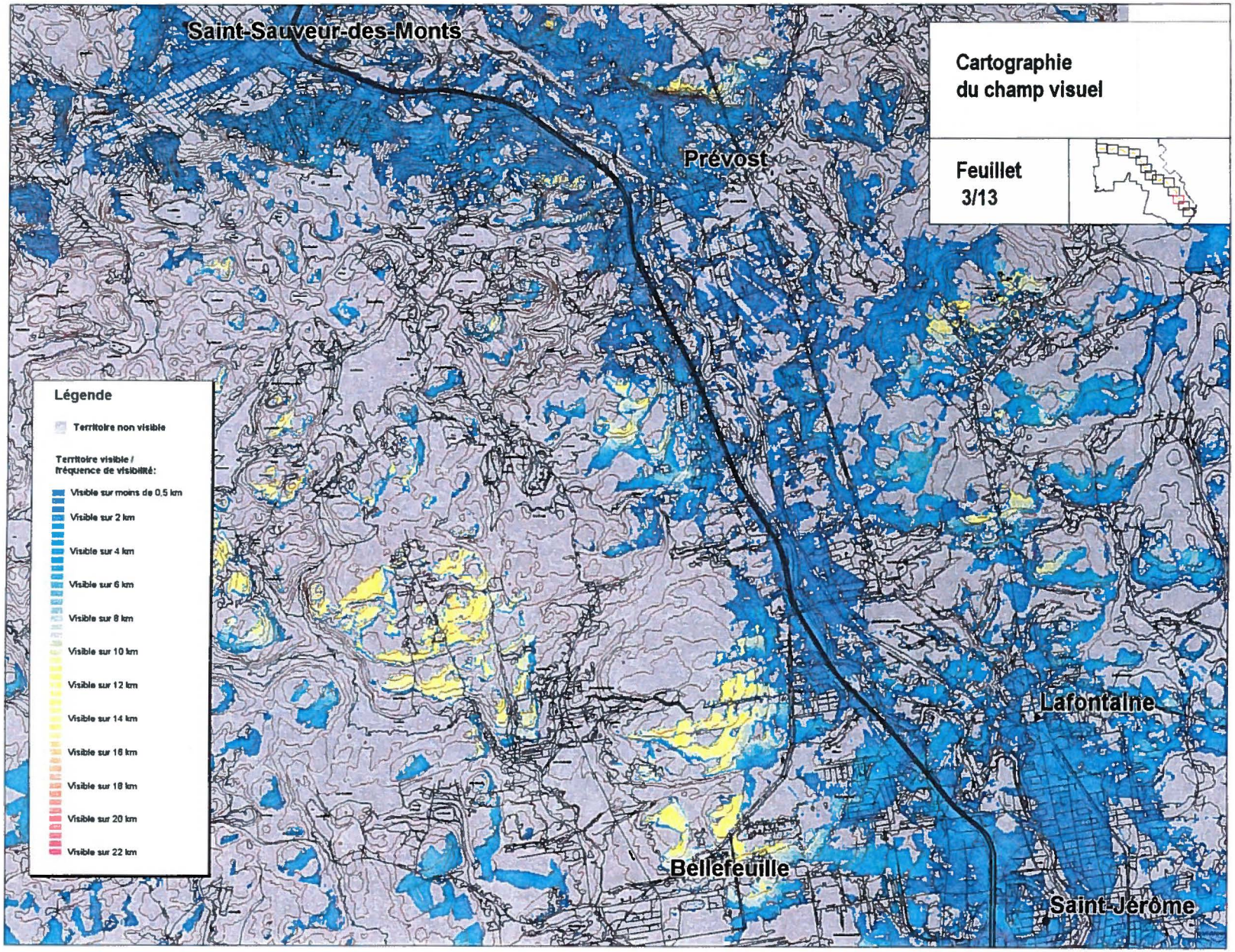
Annexe 3

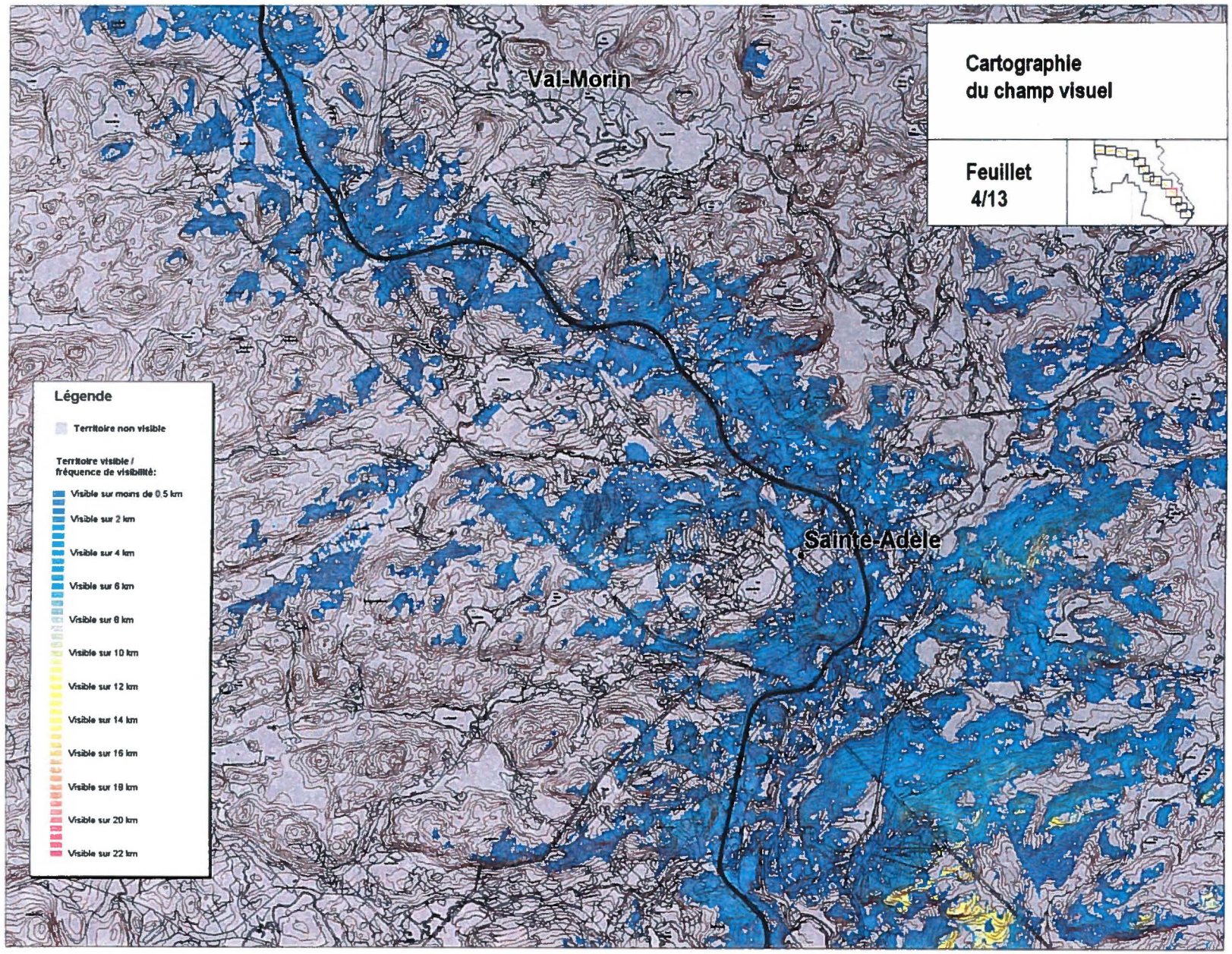
Cartographie du champ visuel : feuillets détaillés

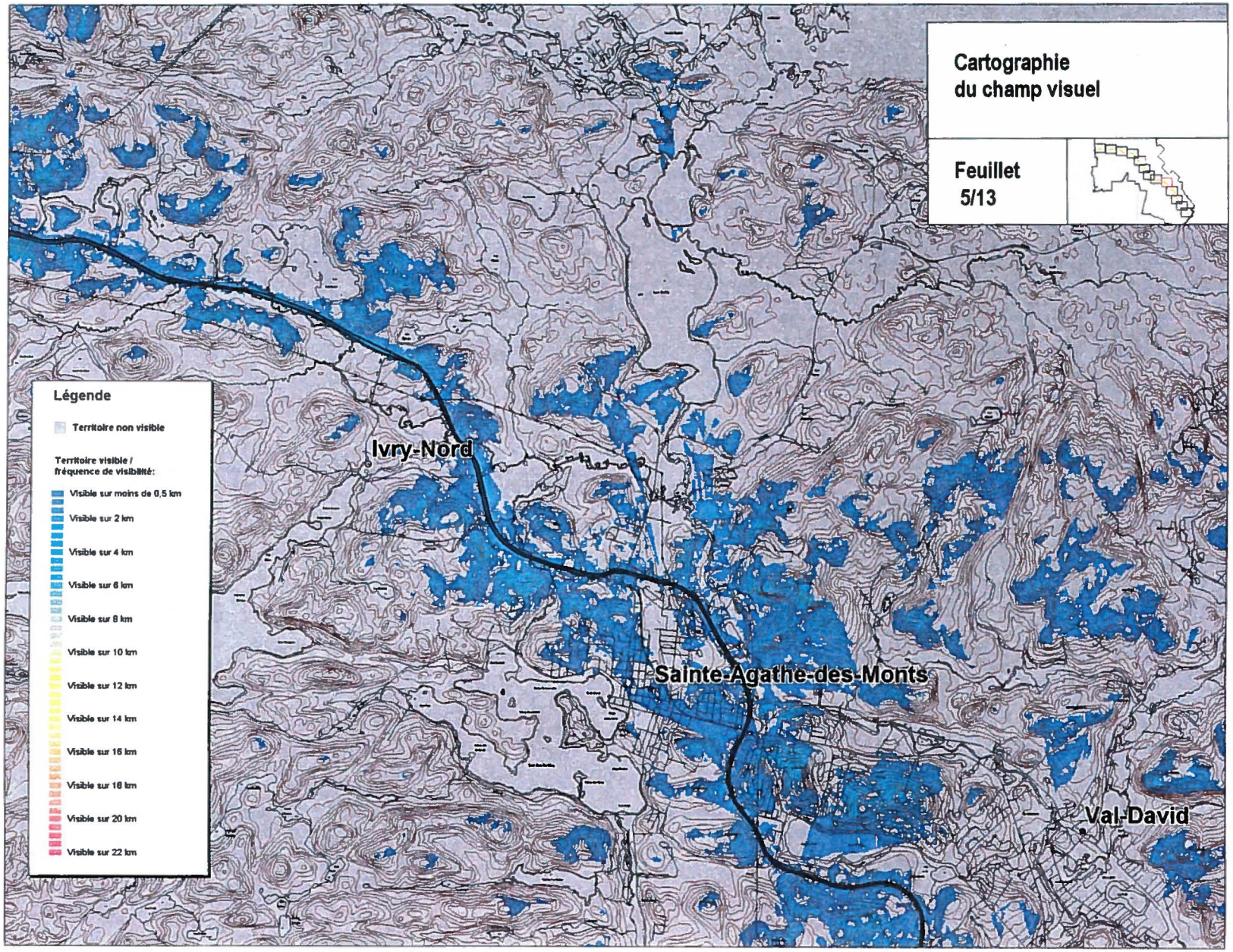

Localisation des feuillets
13
12
11
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1
Chute-Saint-Philippe
Val-Limoges
Mont-Laurier
Lac-des-Écorces
Val-Barrette
Lac-Saguay
Sainte-Véronique
L'Ascension
Kiamika
Lac-des-Îles
Lac-Nominingue
L'Annonciation
La Macaza
Lac-du-Cerf
Notre-Dame-de-Pontmain
Laurentides
Labelle
La Minerve
Notre-Dame-du-Laus
Outaouais
Lac-Supérieur
Val-des-Lacs
La Conception
Mont-Tremblant
Saint-Faustin-Lac-Carré
Brébeuf
Ivry-Nord
Sainte-Agathe-des-Monts
Val-David
Saint-Rémi-d'Amherst
Barkmere
Val-Morin
Sainte-Marguerite-Station
Sainte-Adèle
Lac-des-Seize-Îles
Saint-Hippolyte
Piedmont
Morin
Prévost
Laurel
Mille-Îles
Lafontaine
Sainte-Sophie
Saint-Jérôme
Saint-Antoine
Saint-Michel-de-Wentworth
Gore
Saint-Colomban
Saint-Canut
Saint-Janvier
Brownsburg-Chatham
Blainville
Sainte-Monique
Lafontaine
Sainte-Thérèse
Calumet
Grenville
Saint-Philippe
Saint Augustin
Saint Hermas
Saint-Benoît
Lanaudière
N
0 5 10 km

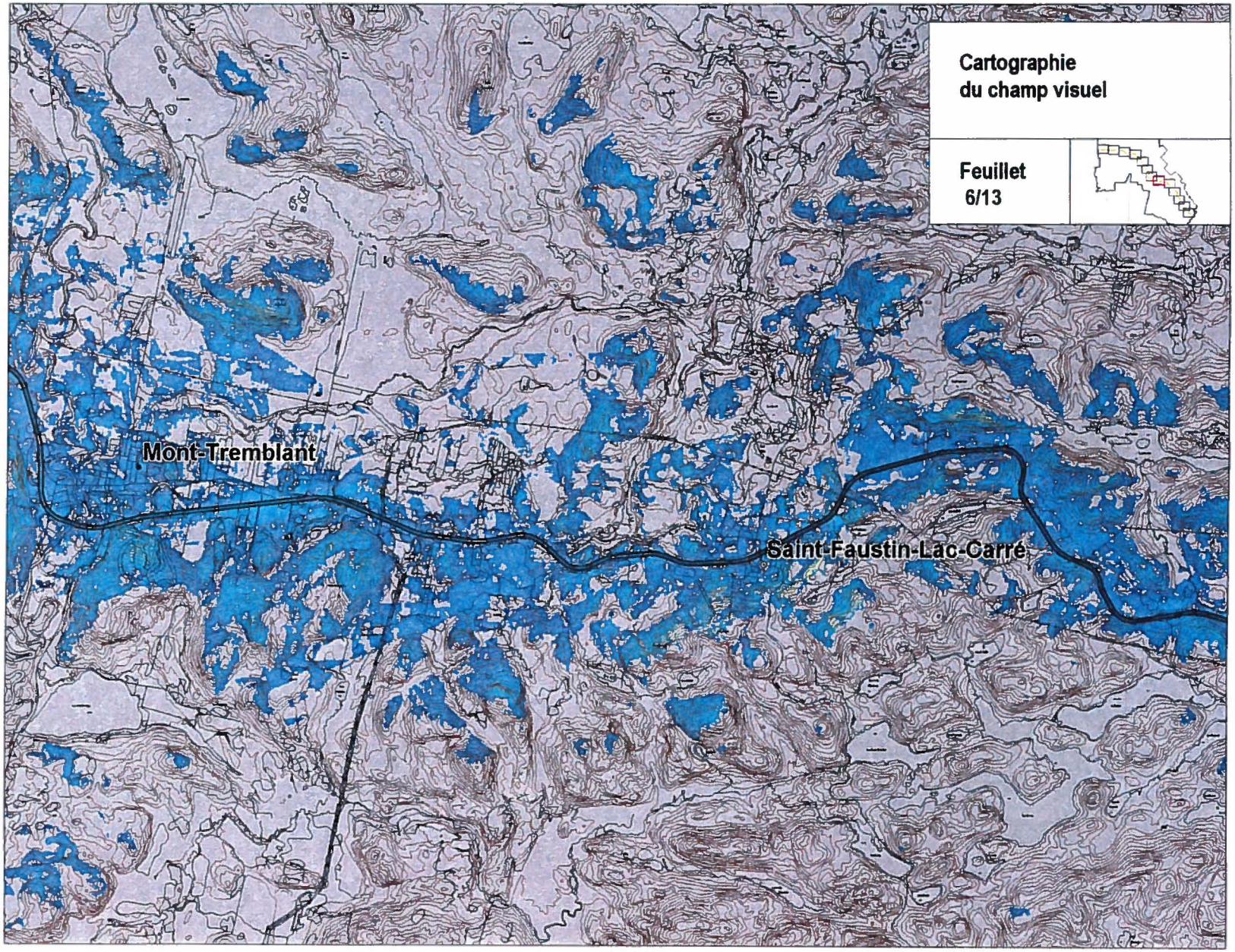

Cartographie
du champ visuel
Feuillet
1/13
Saint-Janvier
Blainville
Sainte-Thérèse
Légende
Territoire non visible
Territoire visible
(fréquence de visibilité) :
Visible sur moins de 0,5 km
Visible sur 2 km
Visible sur 4 km
Visible sur 6 km
Visible sur 8 km
Visible sur 10 km
Visible sur 12 km
Visible sur 14 km
Visible sur 16 km
Visible sur 18 km
Visible sur 20 km
Visible sur 22 km

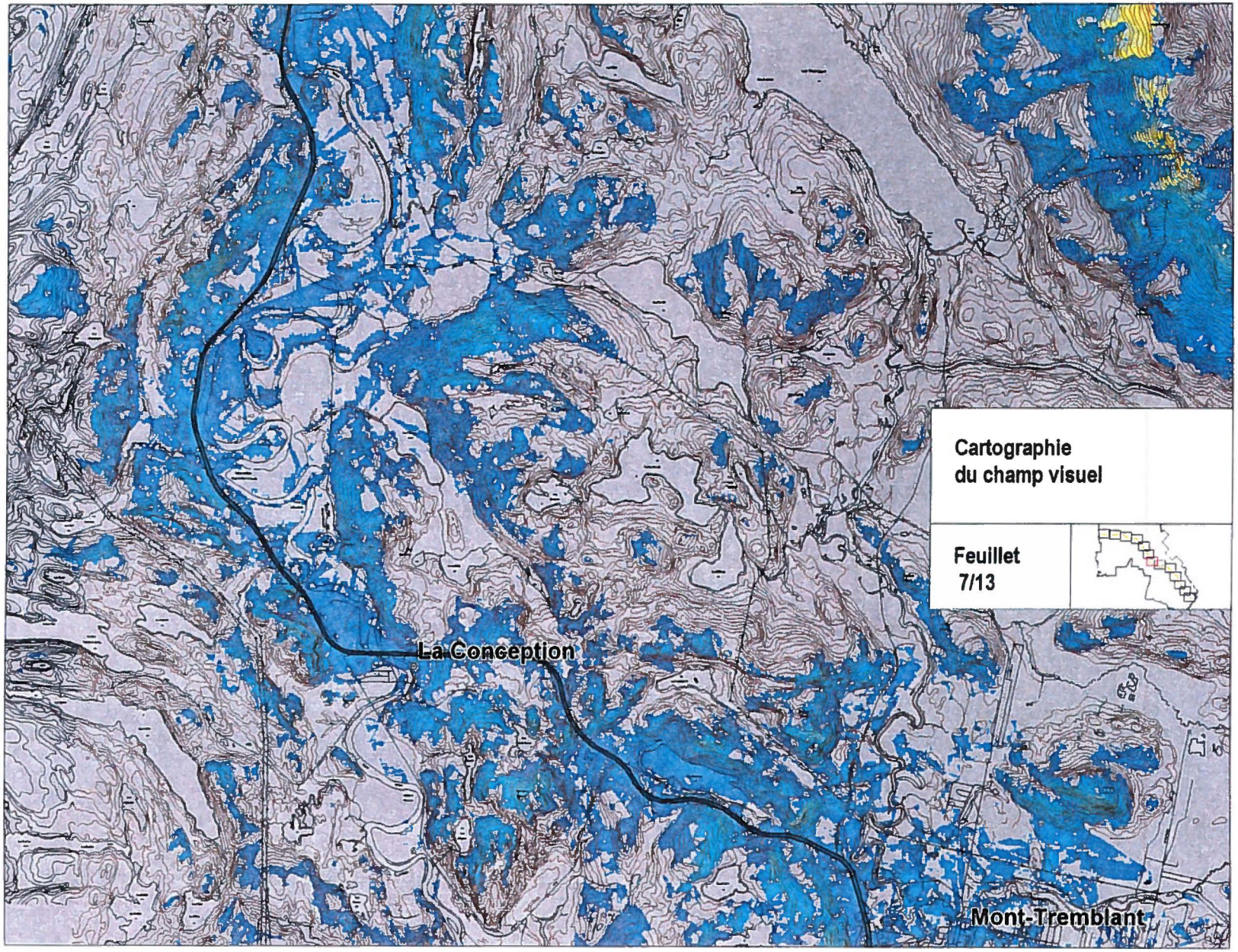

Lafontaine
Bellefeuille
Saint-Jérôme
Saint-Antoine
Saint-Janvier
Cartographie
du champ visuel
Feuillet
2/13
Légende
Territoire non visible
Territoire visible /
fréquence de visibilité:
Visible sur moins de 0.5 km
Visible sur 2 km
Visible sur 4 km
Visible sur 6 km
Visible sur 8 km
Visible sur 10 km
Visible sur 12 km
Visible sur 14 km
Visible sur 16 km
Visible sur 18 km
Visible sur 20 km
Visible sur 22 km

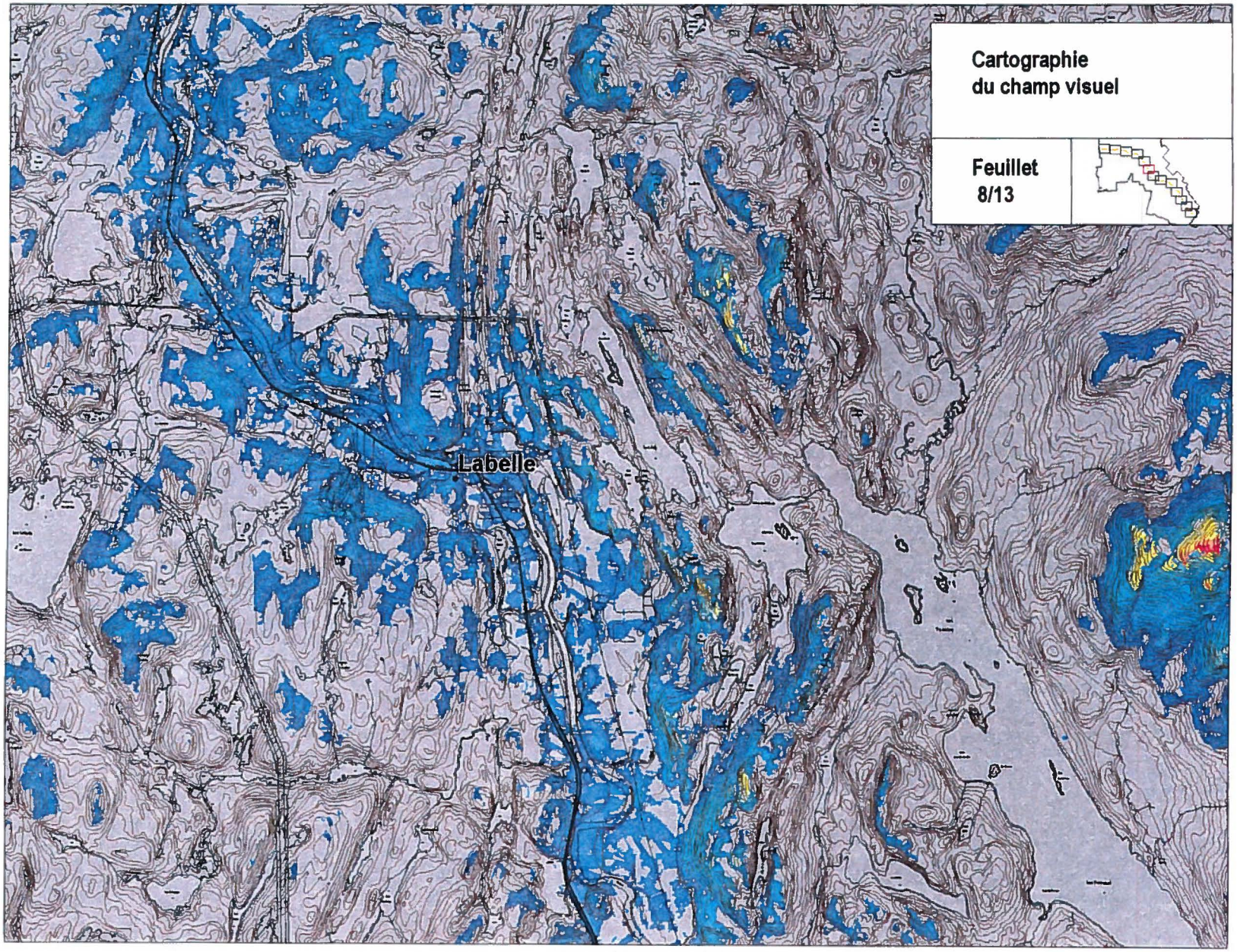

Saint-Sauveur-des-Monts
Prévost
Lafontaine
Bellefeuille
Saint-Jérôme
Cartographie
du champ visuel
Feuillet
3/13
Légende
Territoire non visible
Territoire visible /
fréquence de visibilité:
Visible sur moins de 0,5 km
Visible sur 2 km
Visible sur 4 km
Visible sur 6 km
Visible sur 8 km
Visible sur 10 km
Visible sur 12 km
Visible sur 14 km
Visible sur 16 km
Visible sur 18 km
Visible sur 20 km
Visible sur 22 km

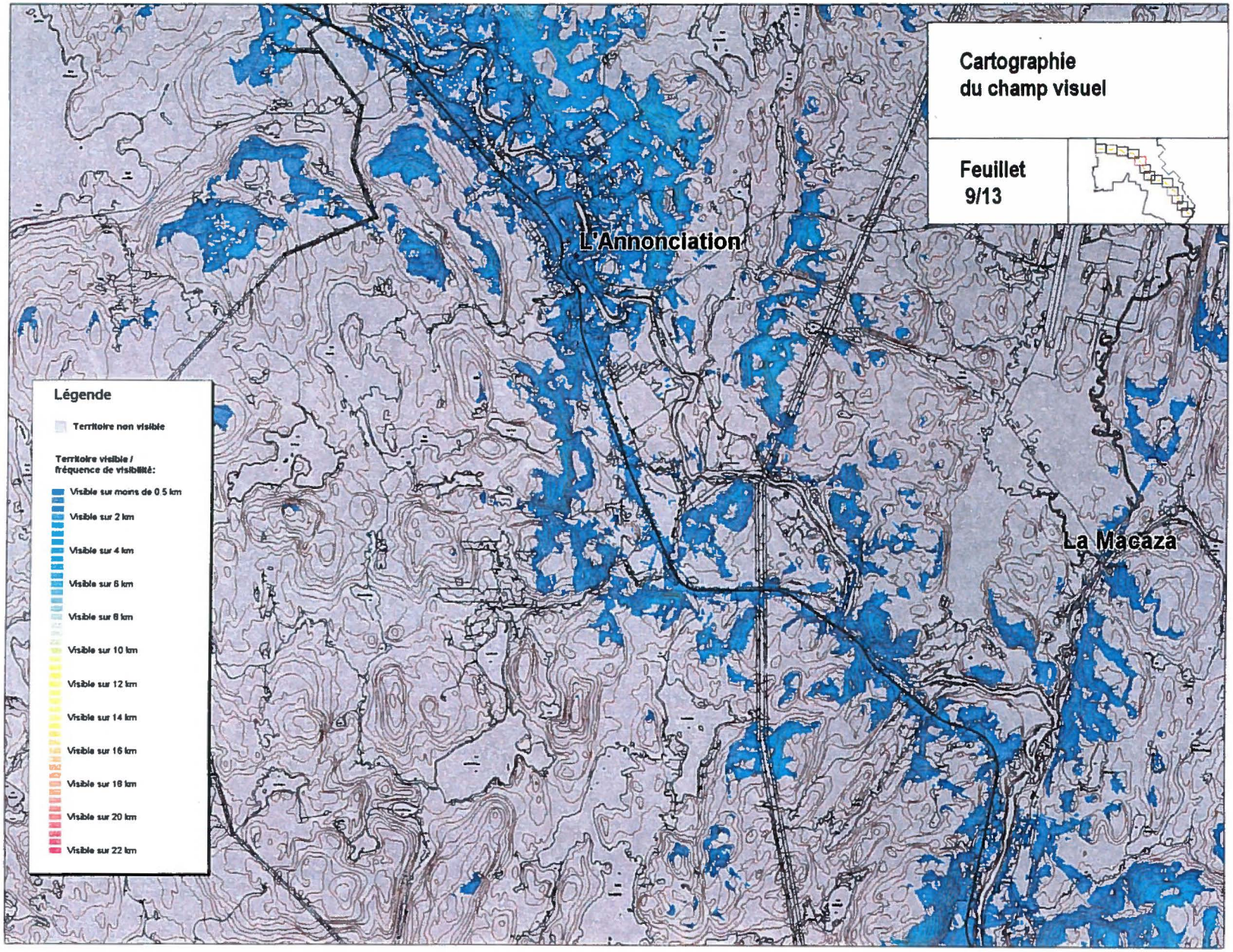

Cartographie
du champ visuel
Feuillet
4/13
Val-Morin
Sainte-Adèle
Légende
Territoire non visible
Territoire visible /
fréquence de visibilité:
Visible sur moins de 0.5 km
Visible sur 2 km
Visible sur 4 km
Visible sur 6 km
Visible sur 8 km
Visible sur 10 km
Visible sur 12 km
Visible sur 14 km
Visible sur 16 km
Visible sur 18 km
Visible sur 20 km
Visible sur 22 km

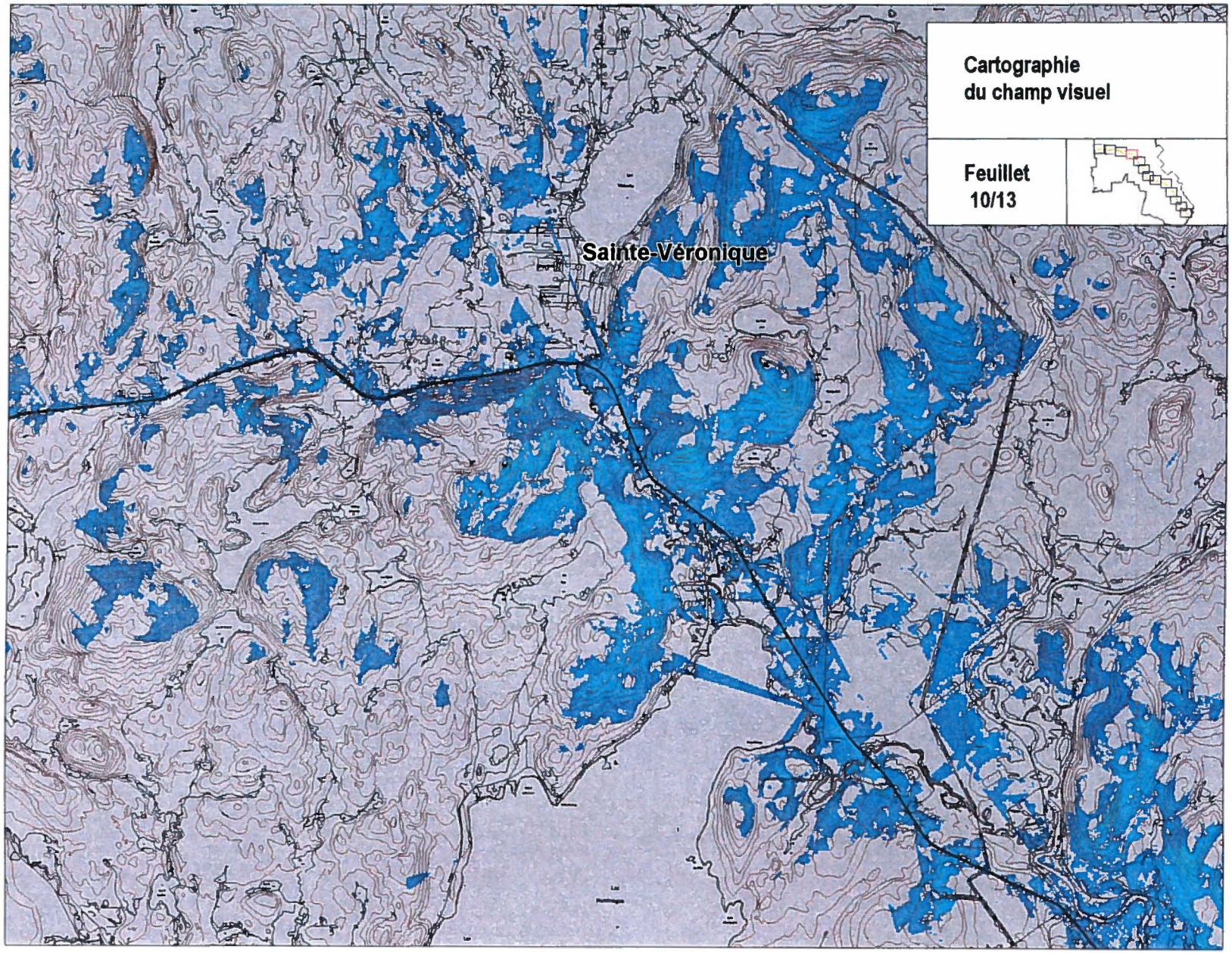

Cartographie
du champ visuel
Feuillet
5/13
Légende
Territoire non visible
Territoire visible /
fréquence de visibilité:
Visible sur moins de 0,5 km
Visible sur 2 km
Visible sur 4 km
Visible sur 6 km
Visible sur 8 km
Visible sur 10 km
Visible sur 12 km
Visible sur 14 km
Visible sur 16 km
Visible sur 18 km
Visible sur 20 km
Visible sur 22 km
Ivry-Nord
Sainte-Agathe-des-Monts
Val-David

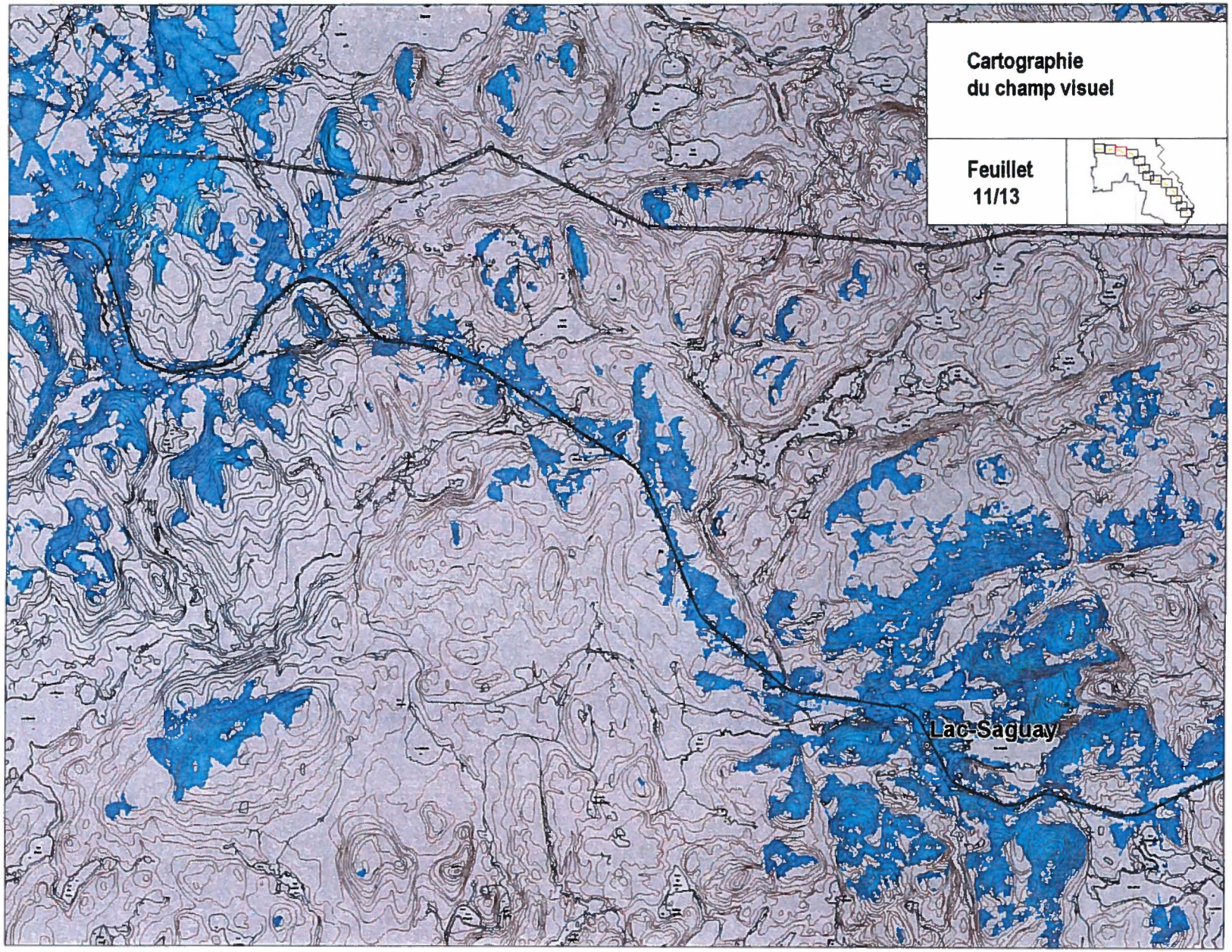

Cartographie
du champ visuel
Feuillet
6/13
Mont-Tremblant
Saint-Faustin-Lac-Carré

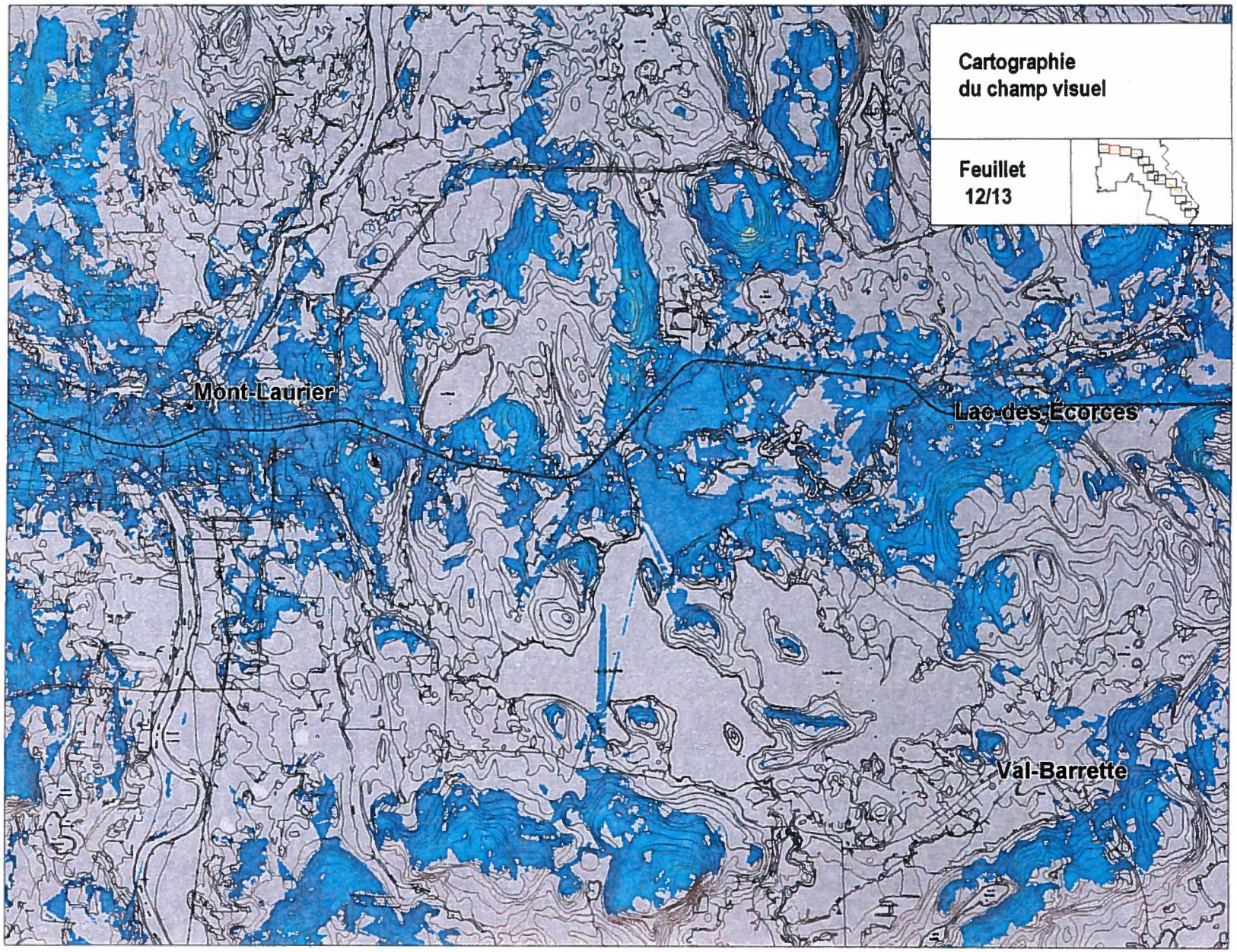

Cartographie
du champ visuel
Feuillet
7/13
La Conception
Mont-Tremblant

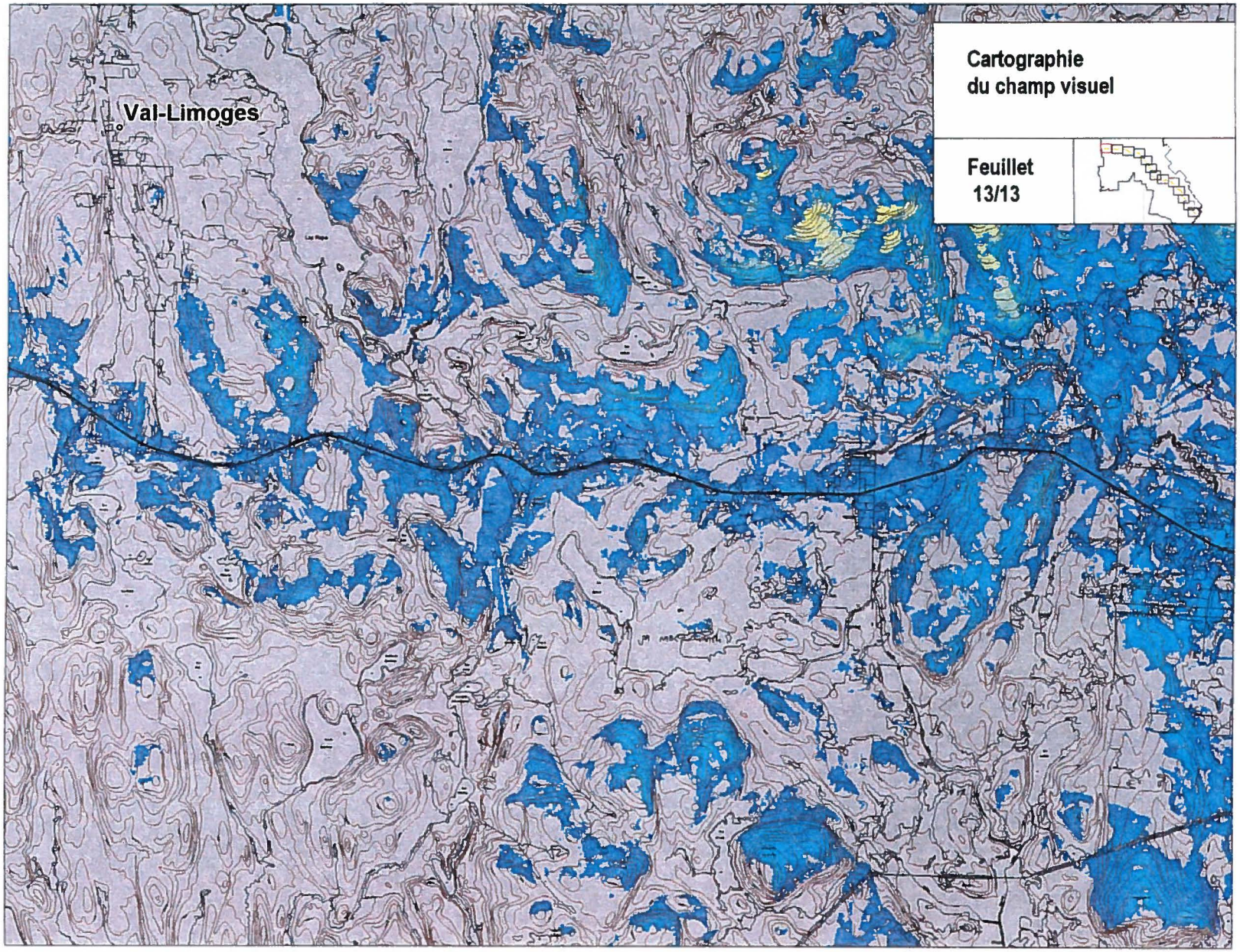

Cartographie
du champ visuel
Feuillet
8/13
Labelle


Cartographie
du champ visuel
Feuillet
9/13
L'Annonciation
La Macaza
Légende
Territoire non visible
Territoire visible /
fréquence de visibilité:
Visible sur moins de 0 5 km
Visible sur 2 km
Visible sur 4 km
Visible sur 6 km
Visible sur 8 km
Visible sur 10 km
Visible sur 12 km
Visible sur 14 km
Visible sur 16 km
Visible sur 18 km
Visible sur 20 km
Visible sur 22 km


Cartographie
du champ visuel
Feuillet
10/13
Sainte-Véronique

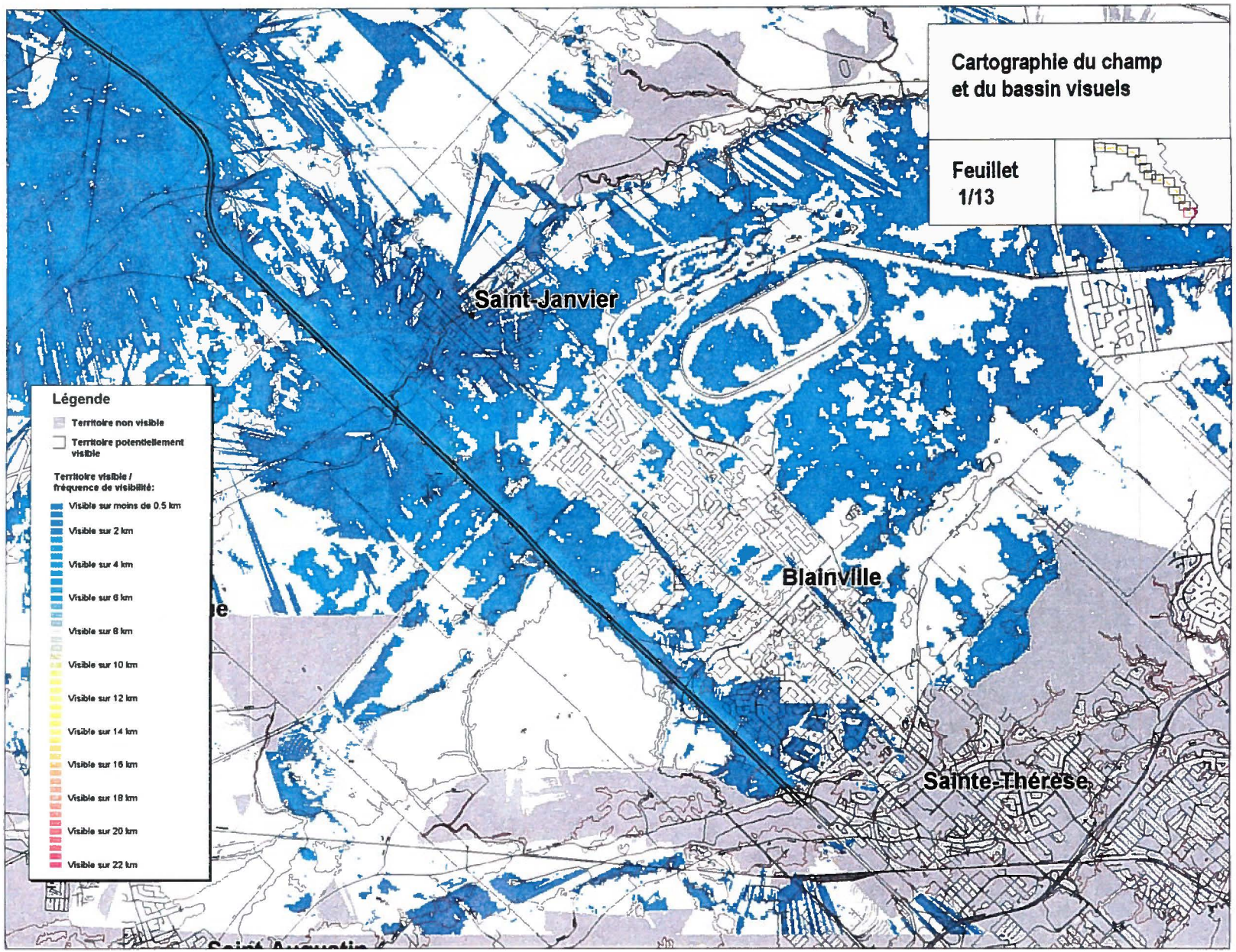

Cartographie
du champ visuel
Feuillet
11/13
Lac-Saguay

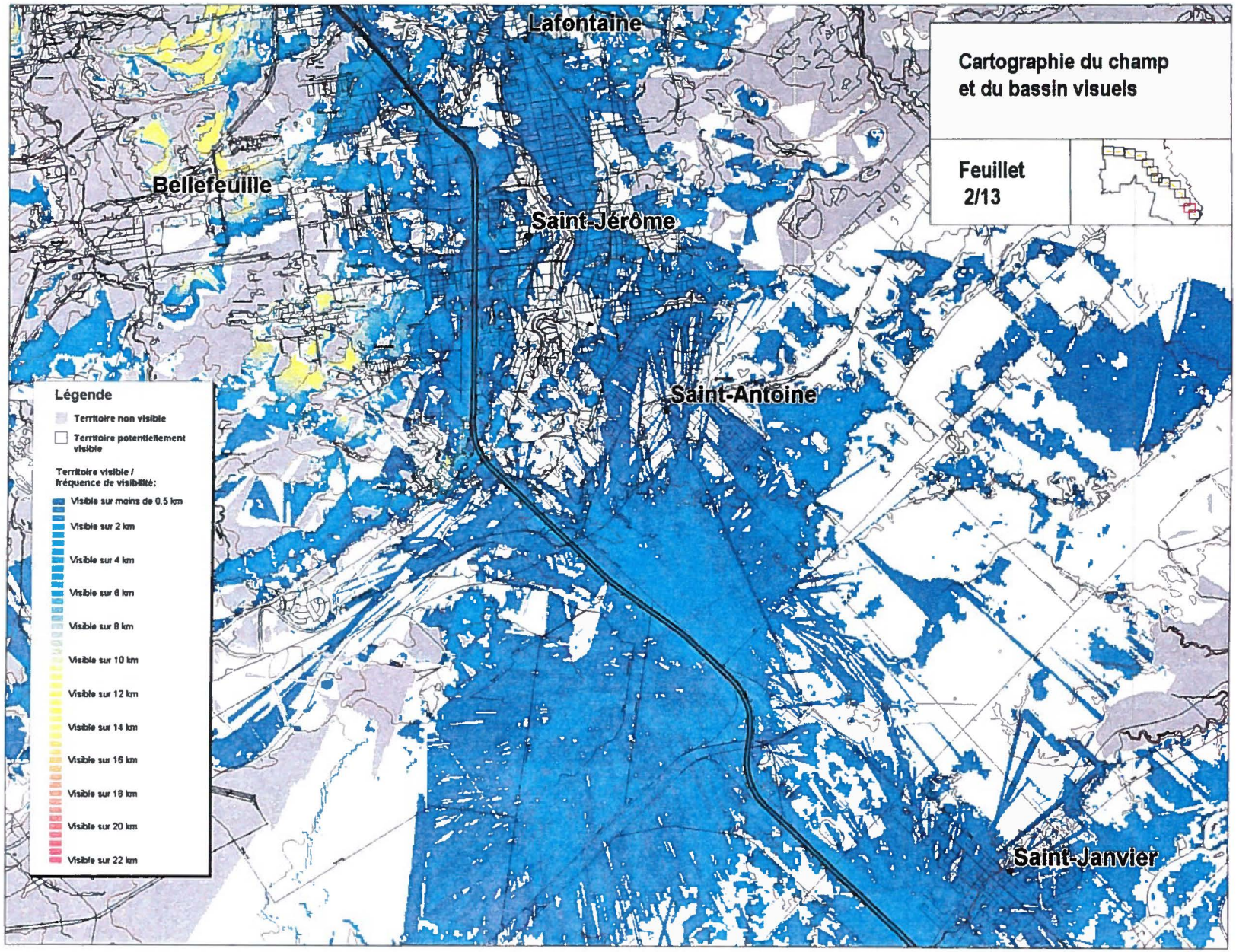

Cartographie
du champ visuel
Feuillet
12/13
Mont-Laurier
Lac-des-Écorces
Val-Barrette

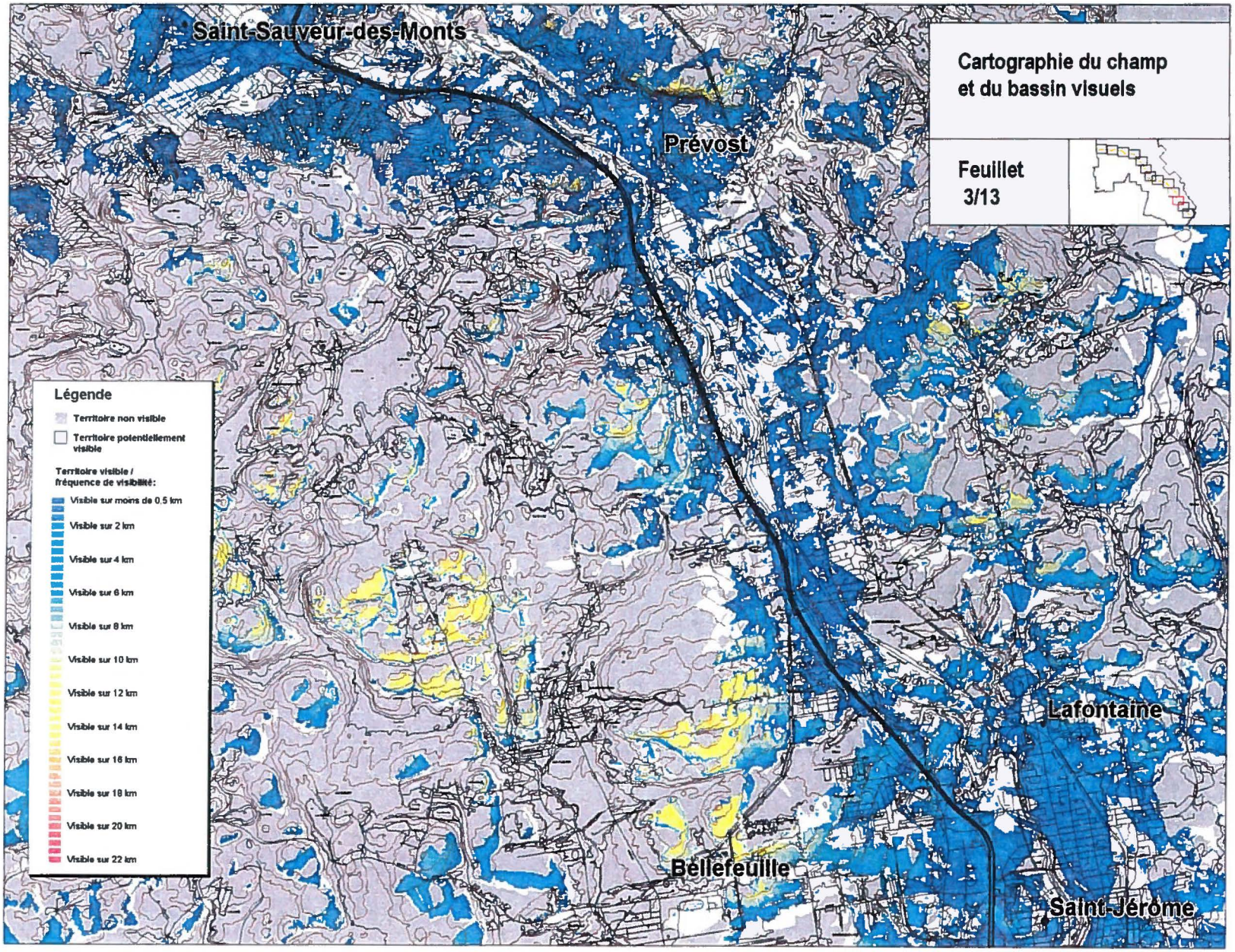

Val-Limoges
Cartographie
du champ visuel
Feuillet
13/13

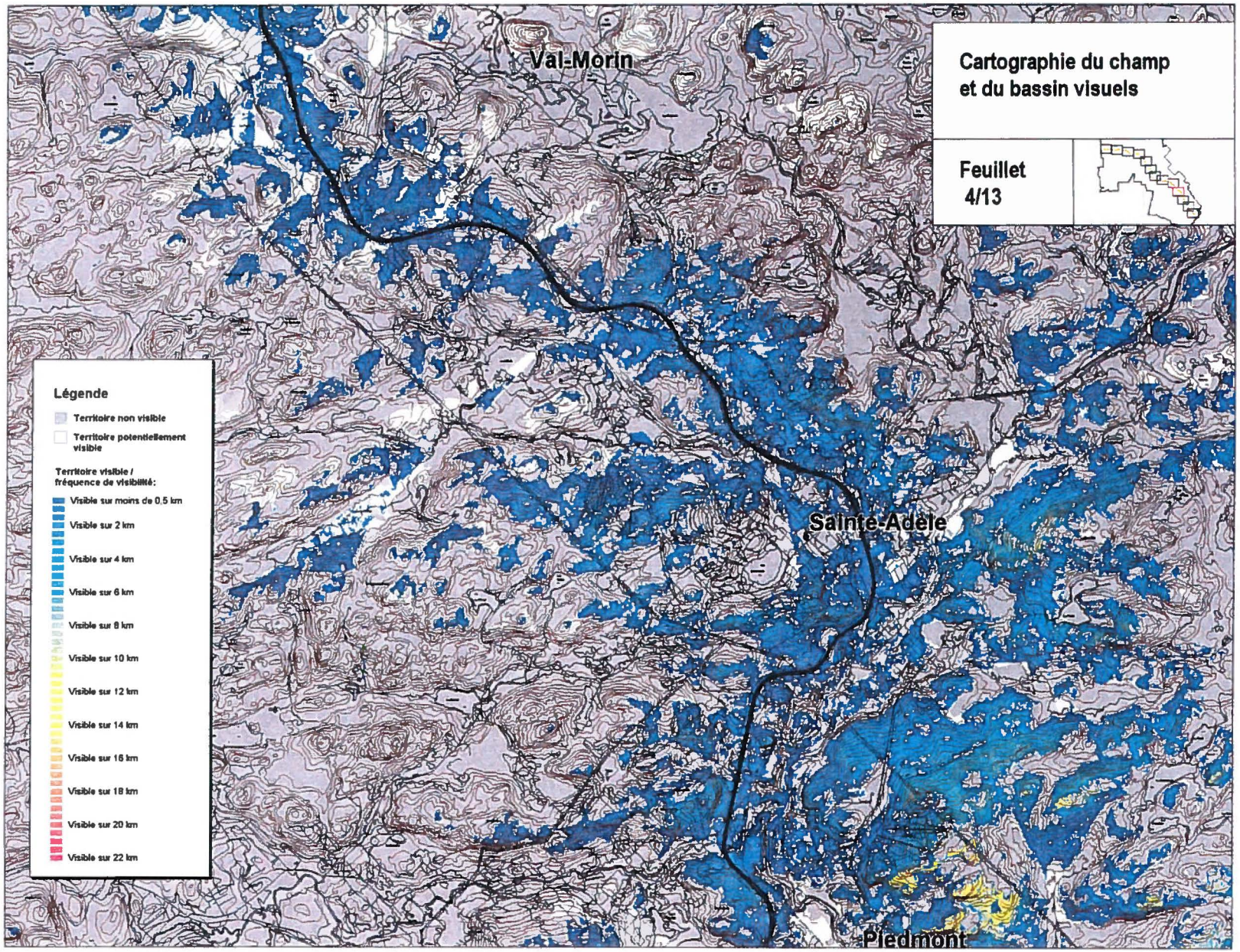
Annexe 4

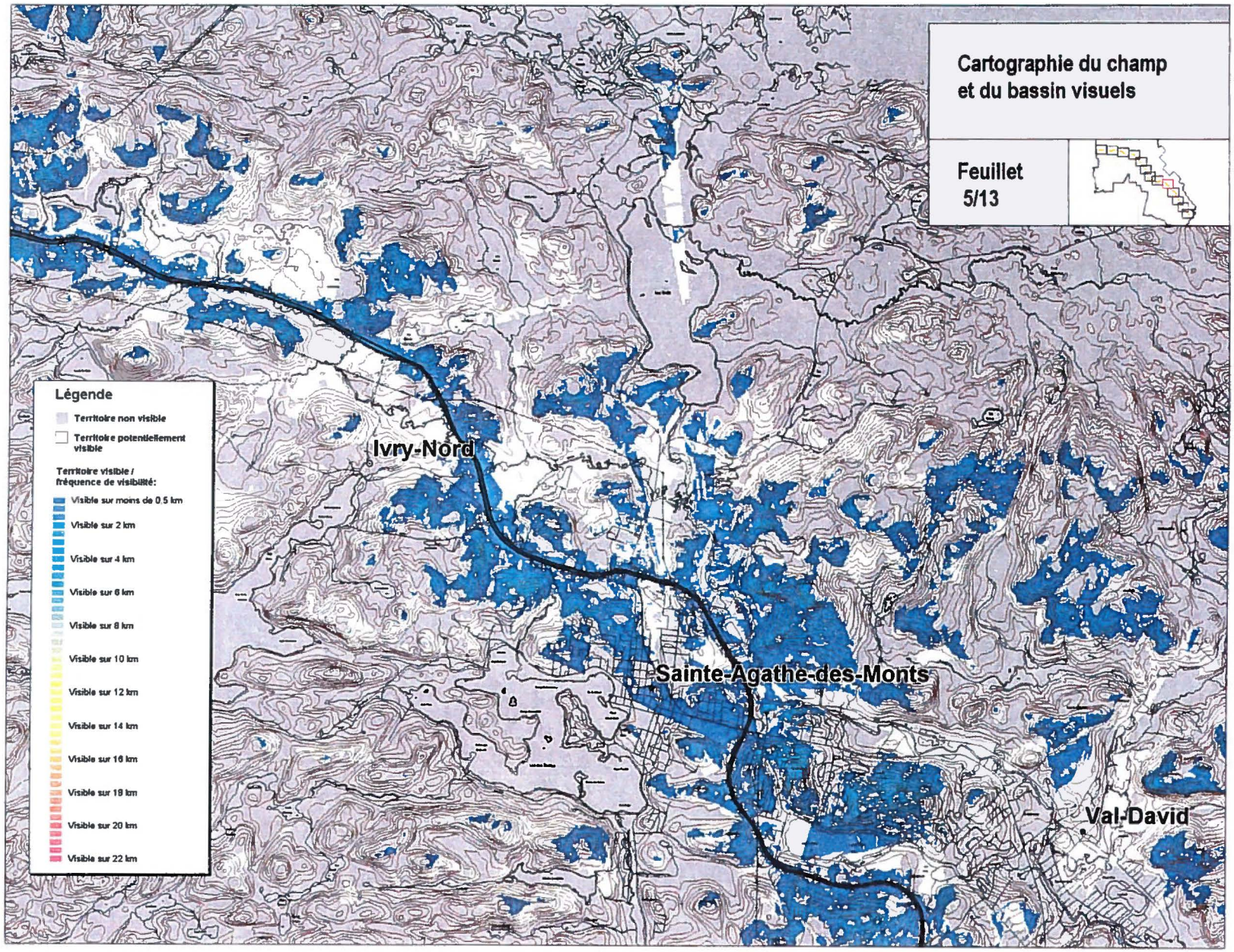
Cartographie du bassin visuel reporté sur le champ visuel feuillets détaillés

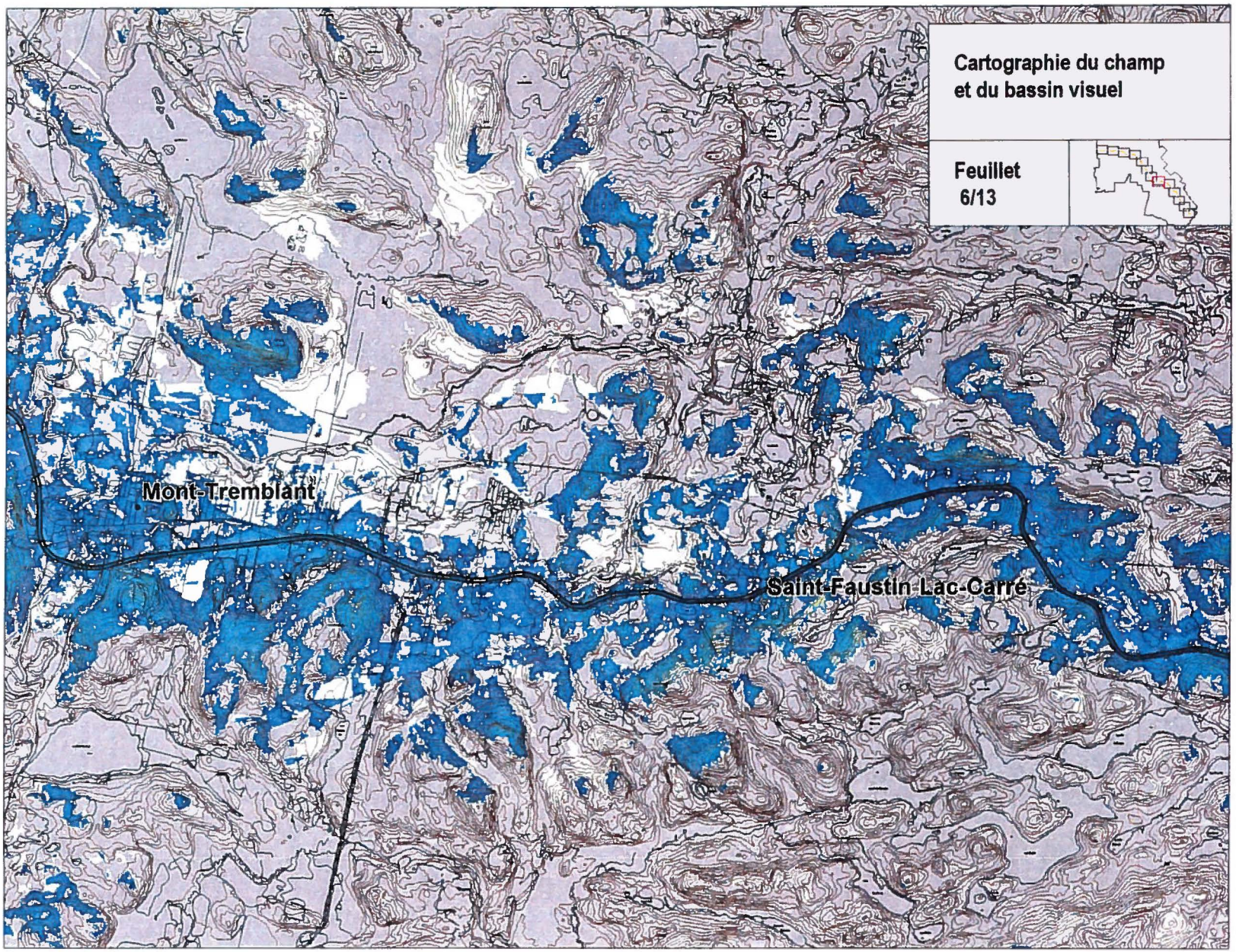

Cartographie du champ
et du bassin visuels
Feuillet
1/13
Saint-Janvier
Blainville
Sainte-Thérèse
Légende
Territoire non visible
Territoire potentiellement visible
Territoire visible /
fréquence de visibilité:
Visible sur moins de 0.5 km
Visible sur 2 km
Visible sur 4 km
Visible sur 6 km
Visible sur 8 km
Visible sur 10 km
Visible sur 12 km
Visible sur 14 km
Visible sur 16 km
Visible sur 18 km
Visible sur 20 km
Visible sur 22 km

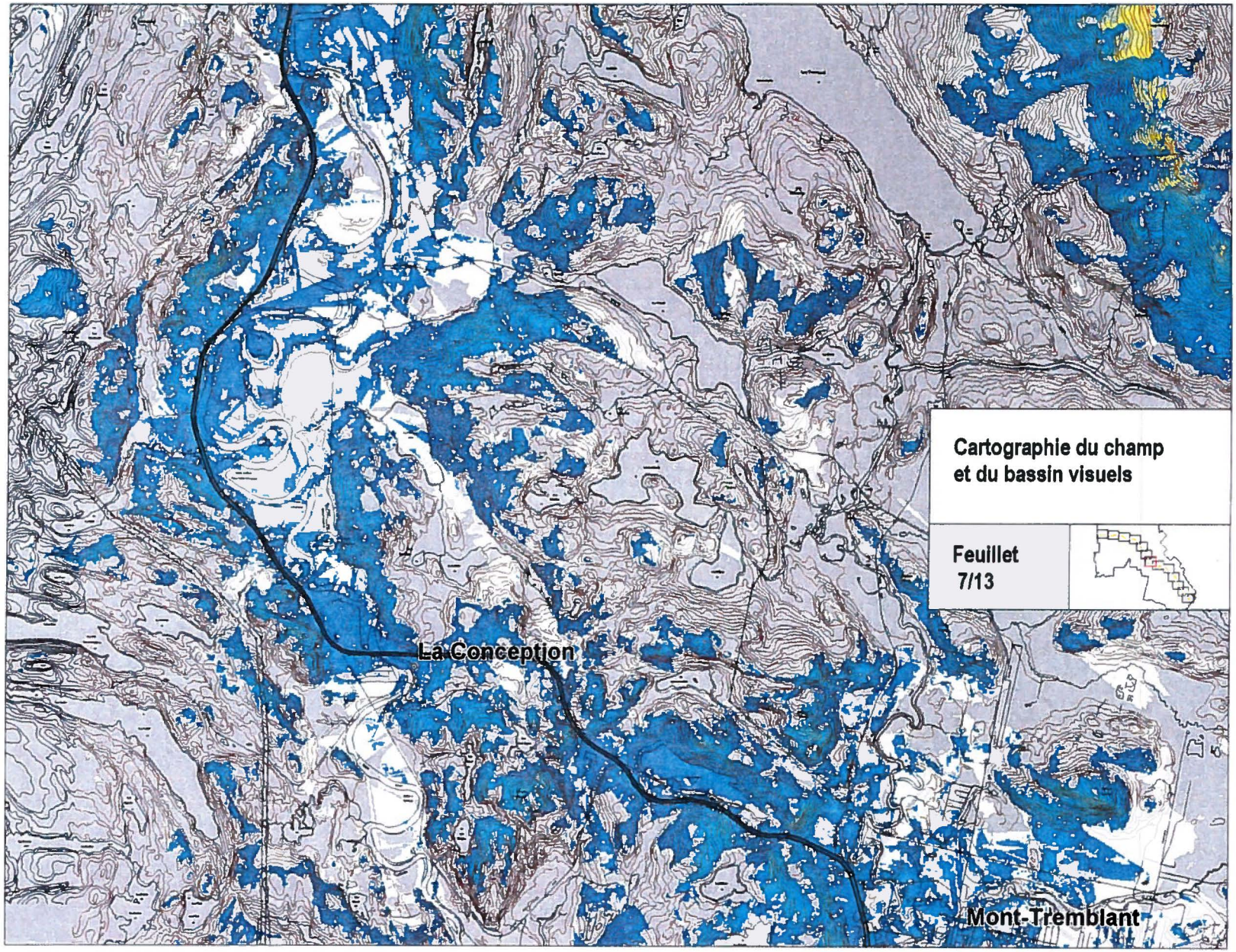

Lafontaine
Bellefeuille
Saint-Jérôme
Saint-Antoine
Saint-Janvier
Cartographie du champ et du bassin visuels
Feuillet 2/13
Légende
Territoire non visible
Territoire potentiellement visible
Territoire visible / fréquence de visibilité:
Visible sur moins de 0.5 km
Visible sur 2 km
Visible sur 4 km
Visible sur 6 km
Visible sur 8 km
Visible sur 10 km
Visible sur 12 km
Visible sur 14 km
Visible sur 16 km
Visible sur 18 km
Visible sur 20 km
Visible sur 22 km

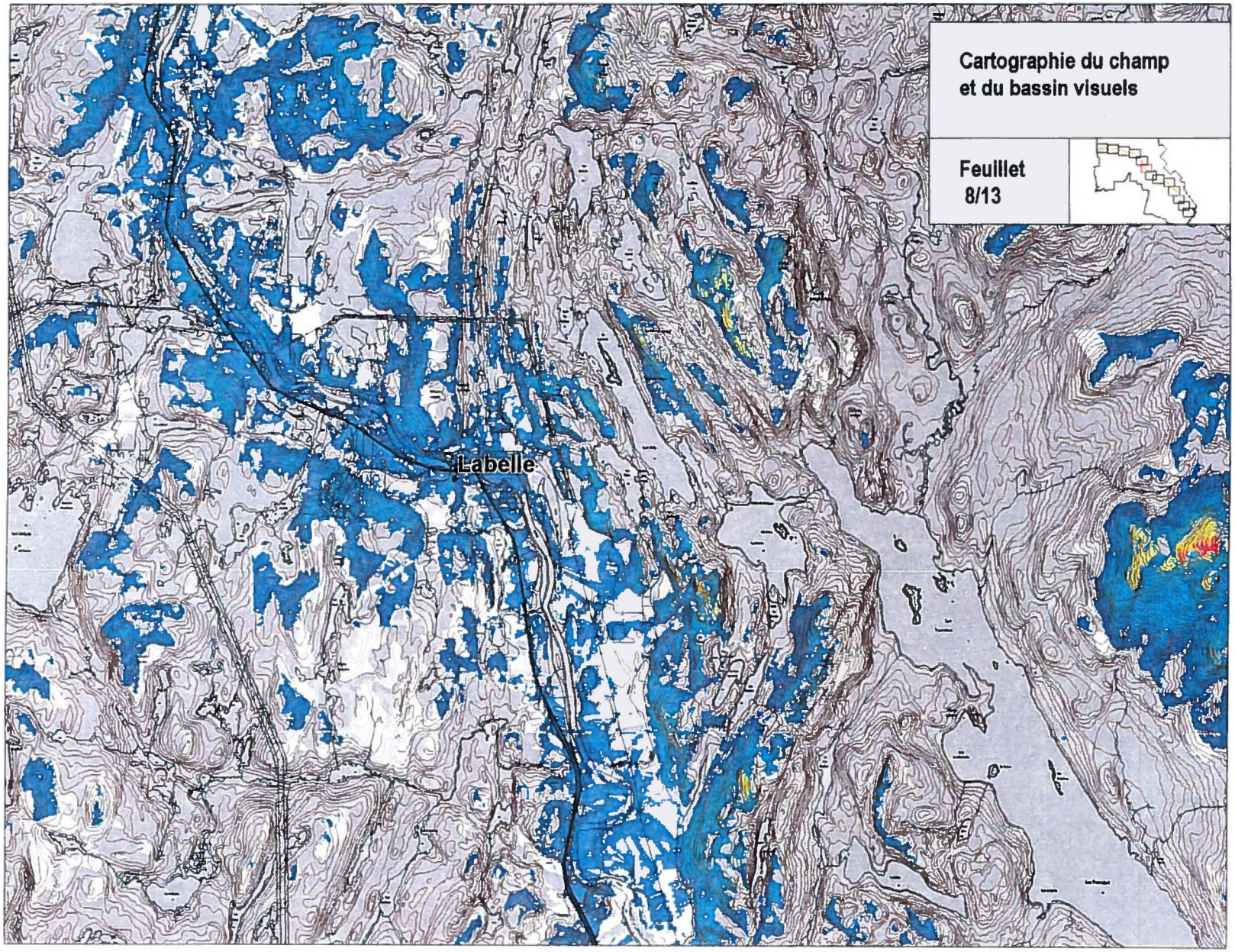

Saint-Sauveur-des-Monts
Prévost
Lafontaine
Bellefeuille
Saint-Jérôme
Cartographie du champ et du bassin visuels
Feuillet 3/13
Légende
Territoire non visible
Territoire potentiellement visible
Territoire visible / fréquence de visibilité:
Visible sur moins de 0.5 km
Visible sur 2 km
Visible sur 4 km
Visible sur 6 km
Visible sur 8 km
Visible sur 10 km
Visible sur 12 km
Visible sur 14 km
Visible sur 16 km
Visible sur 18 km
Visible sur 20 km
Visible sur 22 km

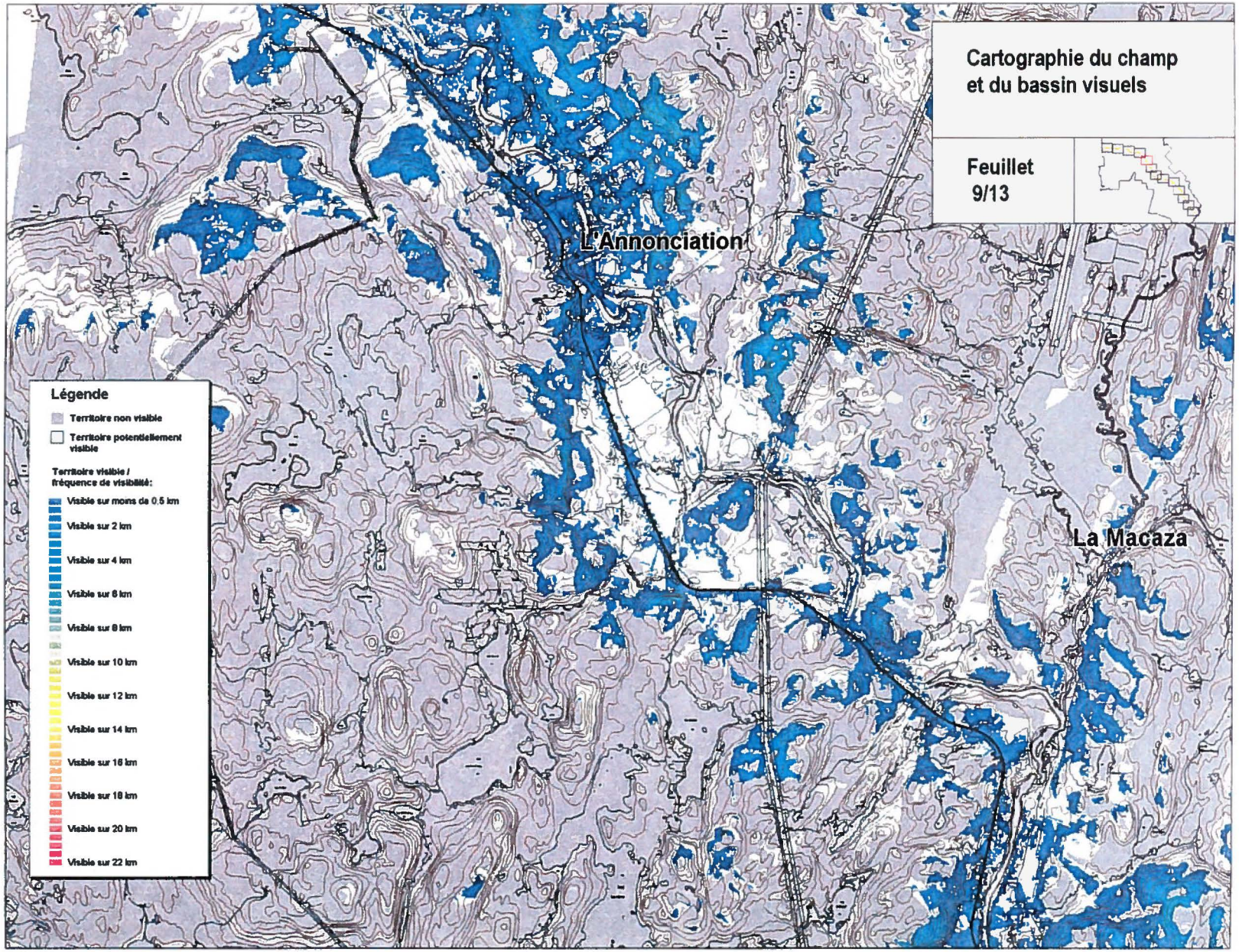

Cartographie du champ
et du bassin visuels
Feuillet
4/13
Val-Morin
Sainte-Adèle
Piedmont
Légende
Territoire non visible
Territoire potentiellement visible
Territoire visible /
fréquence de visibilité:
Visible sur moins de 0.5 km
Visible sur 2 km
Visible sur 4 km
Visible sur 6 km
Visible sur 8 km
Visible sur 10 km
Visible sur 12 km
Visible sur 14 km
Visible sur 16 km
Visible sur 18 km
Visible sur 20 km
Visible sur 22 km

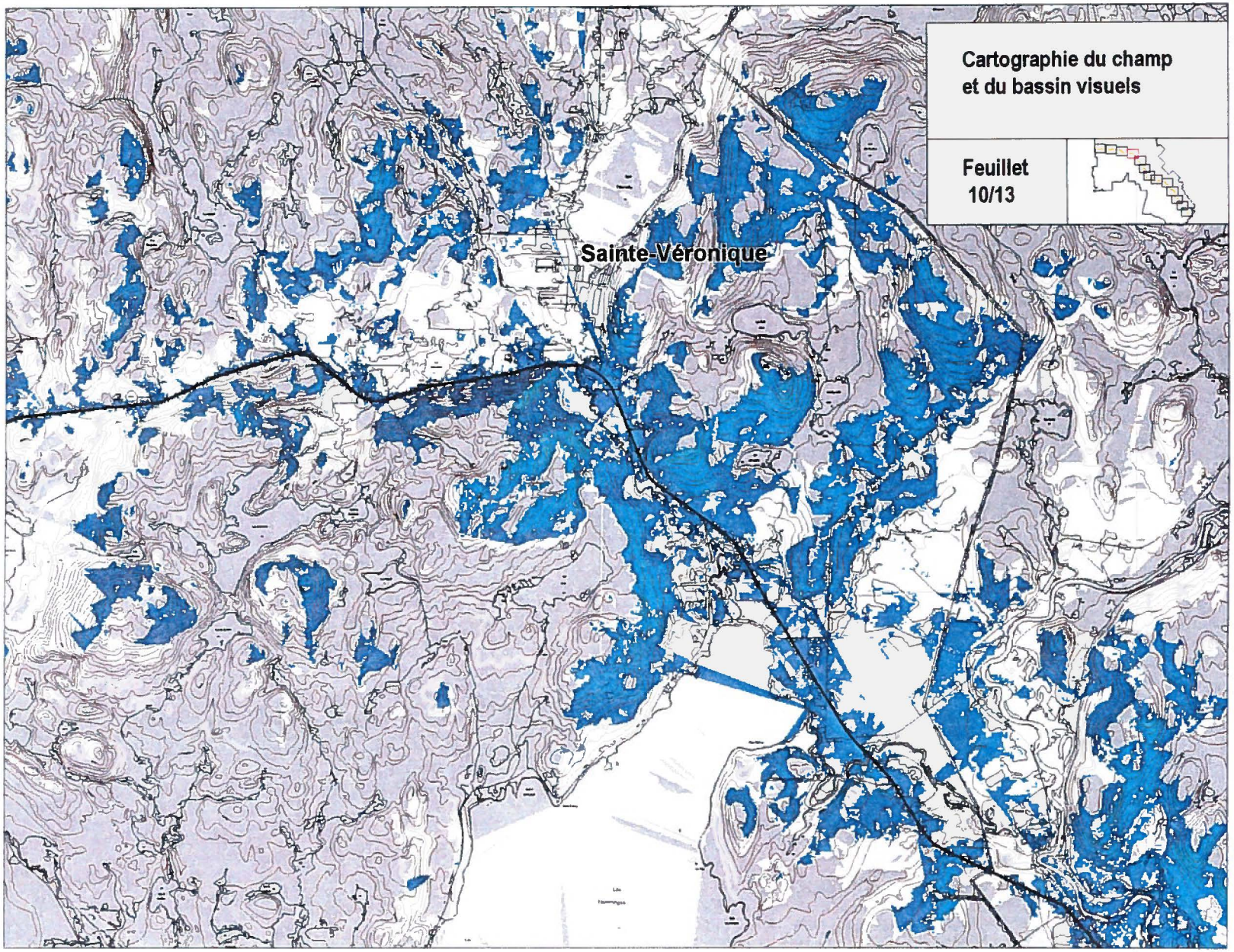

Cartographie du champ
et du bassin visuels
Feuillet
5/13
Légende
Territoire non visible
Territoire potentiellement visible
Territoire visible / fréquence de visibilité:
Visible sur moins de 0.5 km
Visible sur 2 km
Visible sur 4 km
Visible sur 6 km
Visible sur 8 km
Visible sur 10 km
Visible sur 12 km
Visible sur 14 km
Visible sur 16 km
Visible sur 18 km
Visible sur 20 km
Visible sur 22 km
Ivry-Nord
Sainte-Agathe-des-Monts
Val-David

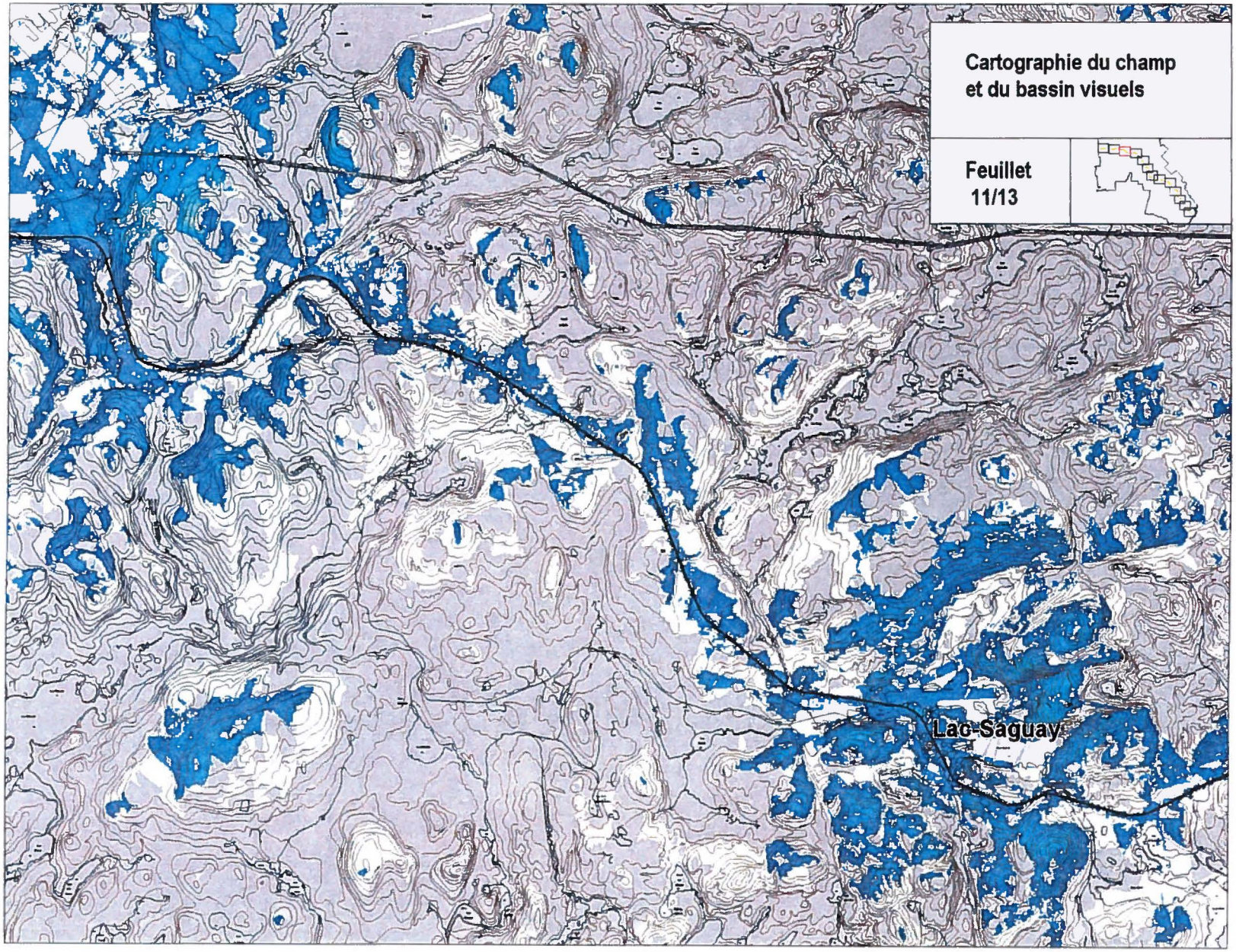

Cartographie du champ
et du bassin visuel
Feuillet
6/13
Mont-Tremblant
Saint-Faustin-Lac-Carré

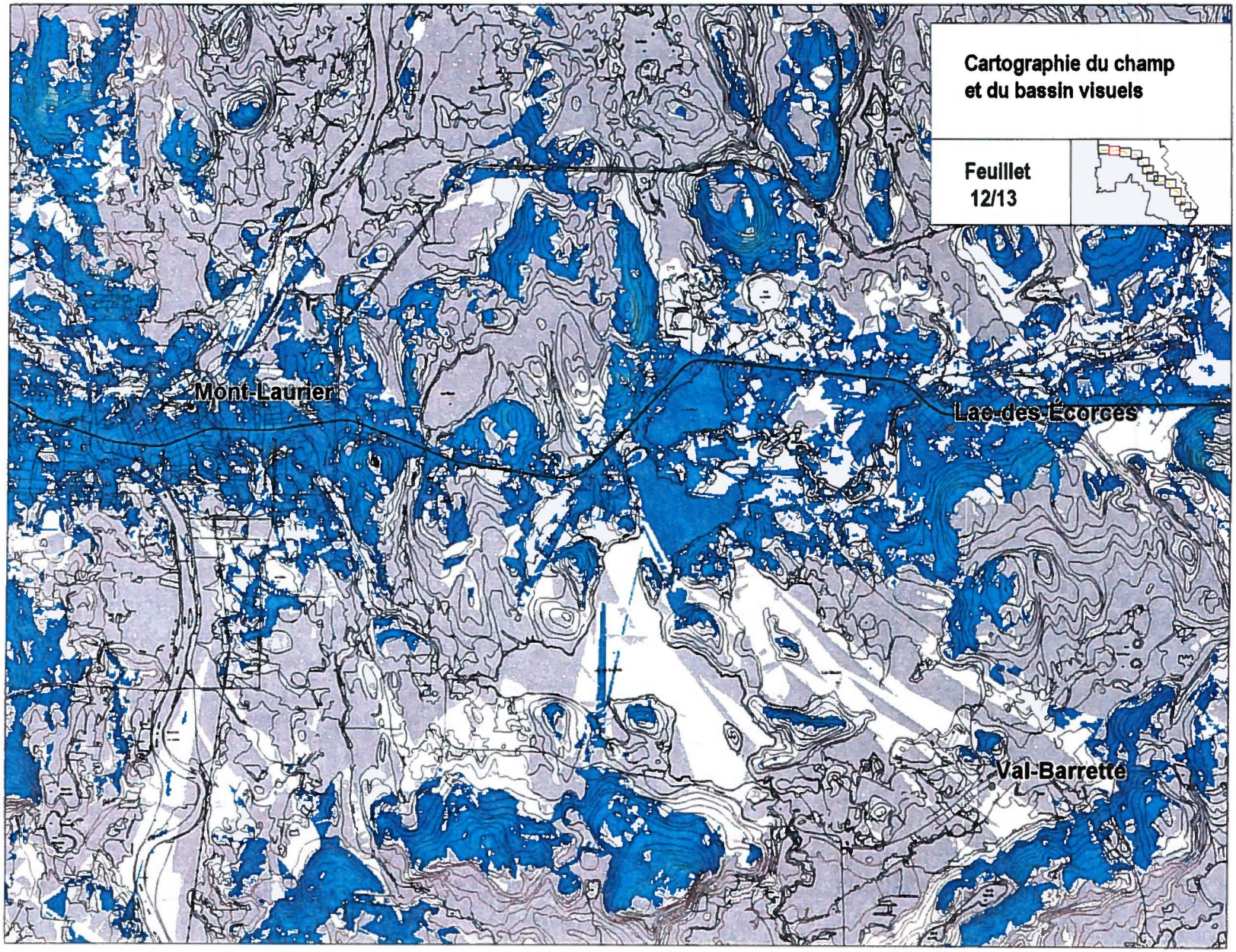

Cartographie du champ
et du bassin visuels
Feuillet
7/13
La Conception
Mont-Tremblant

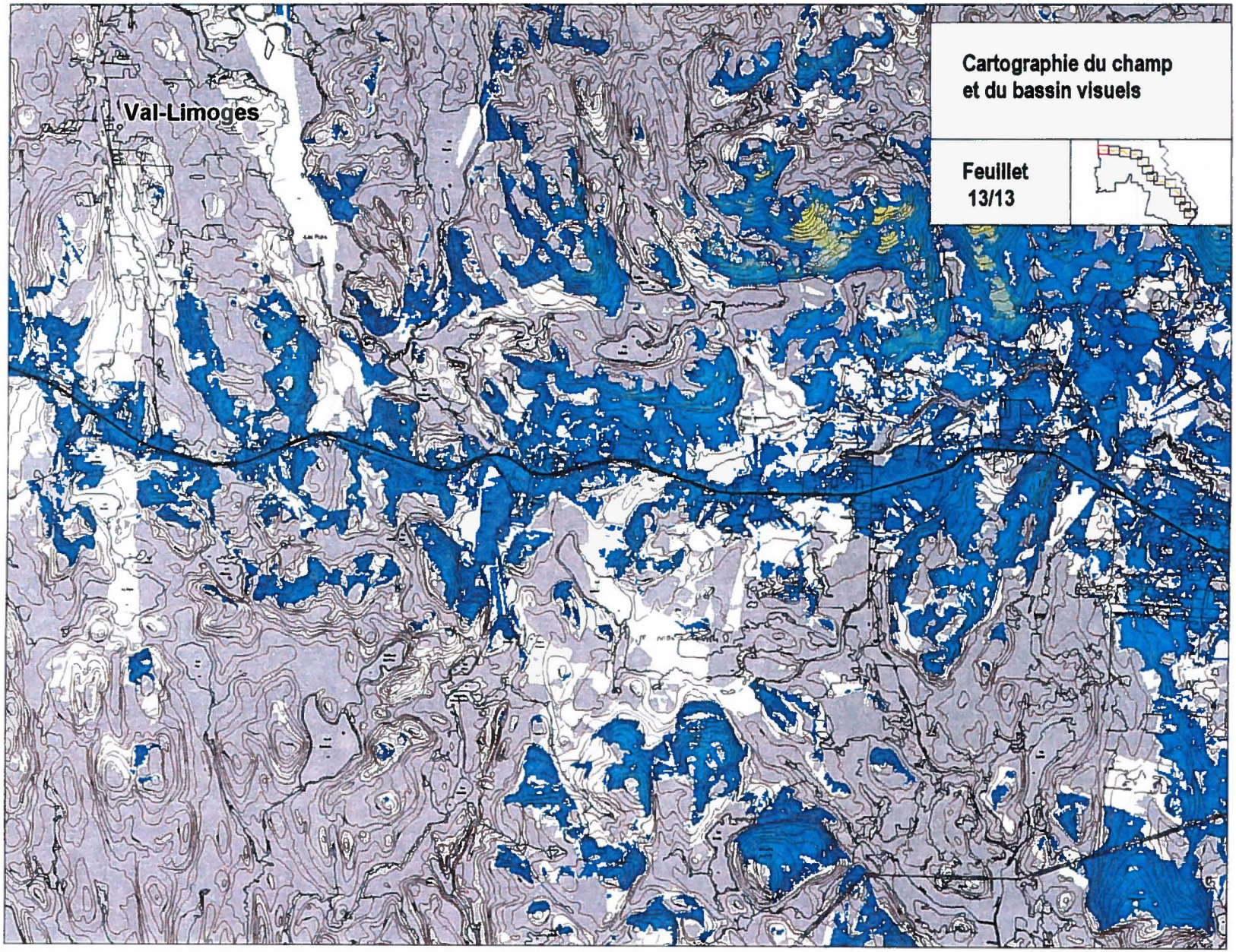

Cartographie du champ
et du bassin visuels
Feuillet
8/13
Labelle


Cartographie du champ
et du bassin visuels
Feuillet
9/13
L'Annonciation
La Macaza
Légende
Territoire non visible
Territoire potentiellement visible
Territoire visible /
fréquence de visibilité:
Visible sur moins de 0.5 km
Visible sur 2 km
Visible sur 4 km
Visible sur 6 km
Visible sur 8 km
Visible sur 10 km
Visible sur 12 km
Visible sur 14 km
Visible sur 16 km
Visible sur 18 km
Visible sur 20 km
Visible sur 22 km


Cartographie du champ
et du bassin visuels
Feuillet
10/13
Sainte-Véronique


Cartographie du champ
et du bassin visuels
Feuillet
11/13
Lac-Saguay


Cartographie du champ
et du bassin visuels
Feuillet
12/13
Mont-Laurier
Lac-des-Écorces
Val-Barrette


Val-Limoges
Cartographie du champ
et du bassin visuels
Feuillet
13/13

Glossaire

Bassin visuel

Étendue de territoire potentiellement visible à partir d'un point donné en ne considérant que la topographie comme obstacle au regard. Dans le cas d'un corridor, il s'agit des étendues de territoire potentiellement visibles depuis au moins un endroit sur celui-ci, en supposant l'absence d'autres obstacles à la vue que la topographie.

Cadre écologique de référence (CER

« [outil] de cartographie et de classification écologique du territoire [qui] permet de connaître la composition et l'organisation spatiale des écosystèmes terrestres et des hydrosystèmes à plusieurs niveaux de perception[1]. »

Capital-paysage

Concept proposant de « traiter les champs visuels comme autant de paysages dont le caractère significatif est en devenir ou accompli et reconnu comme tel », ce qui implique de « garder à l'esprit que c'est un regard subjectif, dont la nature évolue et se transforme dans le temps, qui produira littéralement, en certaines circonstances favorables et à partir de ce capital, un paysage d'intérêt[2] ».

Champ visuel

Étendue de territoire visible à partir d'un point donné en considérant la topographie et la végétation comme obstacle au regard. Dans le cas d'un corridor, il s'agit des étendues de territoire visibles depuis au moins un endroit sur celui-ci.

Fréquence de visibilité

Nombre de kilomètres de route, ou d'autoroute, à partir duquel une surface de territoire donnée est visible.

Paysage

« [résultat] de la perception visuelle sélective d'un agencement donné de composantes géographiques d'origines naturelle et anthropique[3] ».

Paysage d'ensemble

Unité territoriale offrant une certaine récurrence en ce qui concerne le caractère des paysages. Le paysage d'ensemble est caractérisé à l'échelle de 1/1 000 000. Dans la présente caractérisation, son découpage est tributaire du découpage des régions naturelles du CER.

Paysage emblématique[4]

Territoire qui a fait l'objet d'une valorisation explicite, et ce, le plus souvent de longue date. Considéré comme composante d'un patrimoine collectif, ce territoire agit comme « emblème ».

Paysage identitaire[5]

Paysage qui traduit en quelque sorte l'image que se font les collectivités d'elles-mêmes. Ce paysage se construit à partir de terroirs, d'espaces naturels ou de tissus urbains dont on estime collectivement, à un moment donné de l'histoire, qu'ils incarnent une spécificité géographique ou culturelle.

Secteur d'intérêt

Secteur contenant des vues significatives (contribuant à la compréhension de la structure spatiale du territoire ou d'un trajet routier, à la valeur identitaire ainsi qu'à la valeur touristique des paysages du corridor) ou des compositions paysagères exceptionnelles.

Secteur problématique

Secteur dont les points d'intérêt du paysage sont dégradés ou menacés. Ces dégradations, ou menaces de dégradation, proviennent souvent des dynamiques de développement en cours et sont considérés comme particulièrement litigieuses lorsqu'elles touchent des compositions paysagères exceptionnelles ou encore les valeurs identitaires, esthétiques ou touristiques du paysage.

Séquence visuelle

Scénario que constitue les paysages sur un parcours linéaire. L'expression « séquence visuelle » peut être employée à différentes échelles spatiales. Cette mise en scène peut être analysée à différentes échelles de perception, selon le détail de compréhension recherché. Dans le présent document, par exemple, elle désigne à la fois la séquence visuelle du corridor de l'autoroute 15 et de la route 117, c'est-à-dire la mise en scène globale des paysages de ce corridor, et les différentes séquences visuelles plus spécifiques la composant.

Unité régionale de paysage

Unité territoriale offrant une certaine récurrence en ce qui concerne le caractère des paysages. L'unité régionale de paysage est caractérisé à l'échelle de 1/100 000. Dans la présente caractérisation, son découpage est tributaire du découpage des districts écologiques du CER.

Vue significative

Vue contribuant à la compréhension de la structure spatiale du territoire ou d'un trajet routier, à la valeur identitaire ainsi qu'à la valeur touristique des paysages du corridor.

[1] DOMON, G., G. BEAUDET et M. JOLY. *Évolution du territoire Laurentidien. Caractérisation et gestion des paysages*, Montréal, Isabelle Quentin éditeur, Chaire en paysage et environnement, Université de Montréal, 2000, p.27.
[2] Ibid p.24.

[3] BEAUDET, G. et autres. *Esquisse d'une approche paysage du corridor de l'autoroute A15 et de la route 117*, Montréal, Chaire en paysage et environnement, Université de Montréal, 1998, p.11.
[4] DOMON, G., G. BEAUDET et M. JOLY. *Évolution du territoire Laurentidien. Caractérisation et gestion des paysages*, Montréal, Isabelle Quentin éditeur, Chaire en paysage et environnement, Université de Montréal, 2000, p.18.
[5] Ibid p.19

Bibliographie

BEAUDET, G. et autres. *Esquisse d'une approche paysage du corridor de l'autoroute A15 et de la route 117*. Montréal, Chaire en paysage et environnement, Université de Montréal, 1998.

DOMON, G., G. BEAUDET et M. JOLY. *Évolution du territoire Laurentidien : Caractérisation et gestion des paysages*. Montréal, Isabelle Quentin éditeur, Chaire en paysage et environnement, Université de Montréal, 2000, 144 p.

LAURIN, Serge. *Histoire des Laurentides*. Institut de recherche sur la culture, 1995, 893 p.

MINISTÈRE DE LA VOIRIE ET DES MINES (BUREAU PROVINCIAL DU TOURISME). *Sur les routes du Québec; Guide du touriste*, 1929.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet de caractérisation des paysages de l'autoroute 15 et de la route 117 de la région des Laurentides. Activité 1 : Revue de littérature. Activité 2 : Élaboration d'une méthodologie*, 2000.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un plan de transport pour les Laurentides; diagnostique*, 1997.

Références cartographiques

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION, image satellite reclassifiée, 1994.

MINISTÈRE DE L'ÉNEGIE ET DES RESSOURCES. Les régions écologiques du Québec méridional. 2e approximation, Québec, 1985.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONEMENT, DIRECTION DU PATRIMOINE ÉCOLOGIQUE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, Cadre écologique de référence.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Atlas des transports Laurentides*, 1998, 78 p.