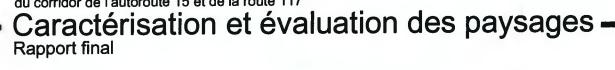
DA₃

Déviation de la route 117 sur le territoire de la municipalité de Labelle

Labelle

6211-06-012











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

onner all tananca a constitución de la constitución

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

Remerciements

Nous remercions le ministère de l'Agriculture, des pécheries 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.

Bten 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'èpine dorsale du territoire visé. Le ministère des Fransports prend donc l'initiative de proposer une démarche qui, espère-t-il, enclenchera une « production paysagère volontaire étendue à l'échelle de la région' ». La caracterisation 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 egalement 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 Furcotte, ing

BEAUDET G et autres Exquisse d'une approche paysage du comdor de l'autoroute A15 et de la route 117. Montreet Cheire en paysage et environnement. Université de Montreet. 1998 p. 21

Table des matières

Liste des carles ,	and the second property and bear and bear references and second-second to
NTRODUCTION	re a derpre tide un's de processione devous des planes a prince des princes (to be de la companie de la compani
Checks	وسعد مي آرام مين ارتباع المراجع ومين المراجع
Corridor à l'étude	appless into traditional contraction of the contrac
SYNTHÈSE DE LA DÉMARCHE	OF HOLD THE
Délinition du concept de paysage	
BOILT IN	
The company of the contract of	
De l'inventaire à la caractérisation , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	историла францияння проделения фред
De l'invertigire à l'évaluation.	er långgy parklandskuppy begennaralandsra sir samtssir stocknytlan sviggena pali. Sadladasis (\$\$)
Recommendations	arannan sahapunturkkan mikidi erjai manumanyakan kajajuuran makhandaakan dibbakkili. Laga
INVENTAIRE	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,
1 Inventaire cartographique des paysages.	
1 1.1 Composantes d'origine naturelle	
1 1 1 1 Cadre écologique de référence.	
1 1 1 2 Profil topographique du corndor 15-117	
1 1.1.3 Principaux éléments de l'hydrographie régionale	hi protan may a de men baan belo melde mainin news annea i de ac' mel de mbaide men de ab umai da tara a bandan la d
1114 Végélakon	
1.2 Composantes d'origine anthropique	pi (e militamita) pente es pi ente populando e militar e paparo (e mas popular e sa el patro d'e magre e de emplatita de este e este e e ente el ente e e este el ente e e este el ente e el ente el
1 1 2.1 Grandes affectations des sols	ngl s arefroncessy nimeta bern s a pgl s arefroncessy nimetopism a prim arefroid s argres remarkally s arefroncessy nimeta (at a report)
1 1.2.2 Tendances du développement.	many the special design 1
1 1.2.3 Complément d'information pour l'inventaire	dine descriptions
2 Inventaire des champs visuels	
1 2 1 Cartographie du champ et du bassin visuels ,	modernous manufacture description of the contract of the contr
1211 Champ visuel	-
1212 Bassin visuel	ti terakitatifiyogorjadiishkidakida dalamiyotkanamadaridi daakta whee 1
1.2.13 Cartographie des champs et bassins à échelle rapprochée	-intilitionaliteiste, vereinderstendiberding som 1
1 2 2 Relevé de terrain	menteralemente volette sterreteleteterret steameterteletete skreete
! CARACTÉRISATION DES PAYSAGES	2
1 Caractérisation par découpage territorial.	2
2 1 1 Caractérisation des paysages des Laurentides.	
2 1 2 Caractérisation des paysages bordant le corridor 15-117	
.2 Caractérisation de la séquence visuelle du corridor 15-117	1914 reduction of the state of
2 2 1 Caractère des sérguences	2

restricted and a second and a second and a second a secon

3 ÉVALUATION DES PAYSAGES	30
3.1 Secteurs d'intérêt	31
3.2 Secteurs problématiques	
3.2.1 Affichage publicitaire.	33
3 2 2 Plantations de coniféres dans les emprises	33
3 2 3 Vues en voie de fermeture	
3 2 4 Pressions de développement	
3.2 4.1 Secleurs critiques	33
4 RECOMMANDATIONS	37
4 1 Retour sur les recommandations de la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal	
4.1 Approche du Ministère.	
4.11 Approache de MRISERE	
4.1.2 Approble des minores d'aménagement	38
4 1 4 Recommandations de la Chaire	
4 1 4 1 Affichage	
	38
4.14.3 Mesures de mitigation	
4 1 4 4 vosinages intermited by	
4 1 4 5 Marquages de proximité	38
	38
4 2 Recommandations générales	39
4 2 1 L'entretien « écologique » des emprises.	39
4 2 2 Les plantations de conféres dans l'emprisa de l'autoroute 15	39
4 2 3 Le monitonng des paysages	39
4 2 4 Les simulations visuelles	39
4.3 Secteurs d'intervention à privilègier	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	
BIBLIOGRAPHIE	
RÉFÉRENCES CARTOGRAPHIQUES	81

nearest contentent contentent content content

Liste des cartes

Carle 1 Corndor à l'étude
Carte 2 Cadre écologique de référence. Niveau 1 provinces naturelles.
Carte 3 Cadre écologique de référence Niveau 2 régions naturelles
Carte 4 Cadre écologique de référence. Niveau 4 districts écologiques
Carte 5 Districts écologiques et lopographie
Carte 6 Grandes affectations des sols
Carte 7 Relation des principaux éléments de l'hydrographie régionale avec le comdor 15-117
Carte 8 Champ visuel du corndor 15-117
Carte 9 Champ et bassin visuel du corndor 15-117
Carte 10 Segments d'inventaire, feuillet 1 de 2
Carte 11 Segments d'inventaire, feuillet 2 de 2
Carte 12 Paysages d'ensemble
Carte 13 Unités régionales de paysage
Carte 14 Caractérisation de la séquence visuelle du corridor 15-117
Carte 15 Intensité de l'affichage publicitaire
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
Carte 18 Secteurs d'application de l'entretien "écologique" des emprises recommandés
Carte 19 Secteurs d'interventions à privilégier

Introduction

Il est depuis longtemps reconnu que les paysages ont joué un rôle de premier plan par rapport à l'evolution 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 tourisme, certains élèments 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 appuvé 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 menacee 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 " »

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 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

Corridor à l'étude

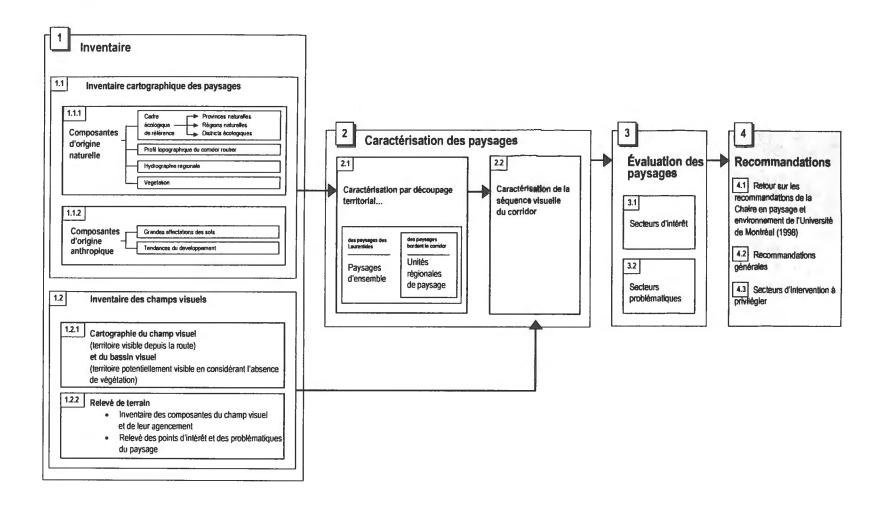
Le corridor visé comprend précisément le segment de l'autoroute 15 débutant à la sortie 23 (Sainte-Thérèse) et se terminant à Sainte-Agathe-des-Monts, soit l'extrémité nord de cette autoronte, et le segment de la route 117 débutant à ce même point et se terminant à la limite de la région administrative des l'aurentides, 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.

MINISTÈRE DE LA VOIRIE ET DES MINES (BUREAU PROVINCIAL DU TOURISME) Sur les roules du Quebec Guide du louriste 1929, p 387 et 392

⁷ MINISTÈRE DES TRANSPORTS Vers un plan de transport pour les Leurentides diagnostique

¹ Ca concept proposa de « traiér les champs visuels comme autant de paysages dont le cirractera sugnificat est en devenra ou accompt et reconnu comme tel a - ce qui implicue de « parder a ficipiril que cest un regard subjectif dont la nature evolue et se transforme dans le temps, qui produire latéralement, en certaines circonistances (avorables et a partir de ce capital un paysage d'intérétis (DOMON BEAUDET et JOLY 2000 p.24).

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!.» Cette définition suggère des paramètres à considèrer 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 paysages². 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 evidence 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).

BEAUDET G el autres. Esquisse d'une approche payange du comdor de l'autoroute A15 et de la route 117 Montreal. Chare en payage et envornement Université de Montreal. 1998 p. 11

DOMON G G BEAUDET et M JOLY Évolution du territoire Leurentidien. Ceracterisation et gestion des payasages Montreal Isabelle Quentin addeur. Chare en payage et environnement. Université de Montreal 2000 144 p.

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 Ouébec, 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', » Les niveaux de perception ici considérés sont le niveau 1 (les provinces naturelles), le niveau 2 (les regions naturelles) et le niveau 4 (les districts écologiques). La cartographie écologique du niveau 3 n'a, pour le moment, pas été realisée pour cette partie du Ouébec. 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 sof

Niveau 1 du CER : provinces naturelles

Université de Montreal 2000 p.27

filled to 28

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 plateforme de roches sédimentaires comblée par des dépôts marins (mer de Champlain), des dépôts glaciaires et des tourbieres [...] Par sa situation inéridionale et sa faible altitude (< 100 m), cette province naturelle connaît un climat doux et humide propice a une végetation riche et diversifiée

DOMON G G BEAUDET et M JOLY Évolution du territoire Leurertiden Caractensation et

gestion des paysages. Montréal Isabelle Quentin editeur. Chare en paysage et environnemen

Érable à sucre, chêne, tilleul, carver et nover disputent

l'espace aux espèces pionnières (peupliers, bouleaux), qui

dominent les lambeaux de forêt que l'agriculture n'a pas

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 visible4 »

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' »

Niveau 2 du CER : régions naturelles

Le deuxième niveau, les regions 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 done 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 montre une meilleure résistance à l'action des glaciers que les matériaux formant la dépression de Mont-Laurier. Cela explique l'altitude movenne 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 distinguen ensuite par un assemblage particulier de types de relief", » 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'apprecier ces ensembles

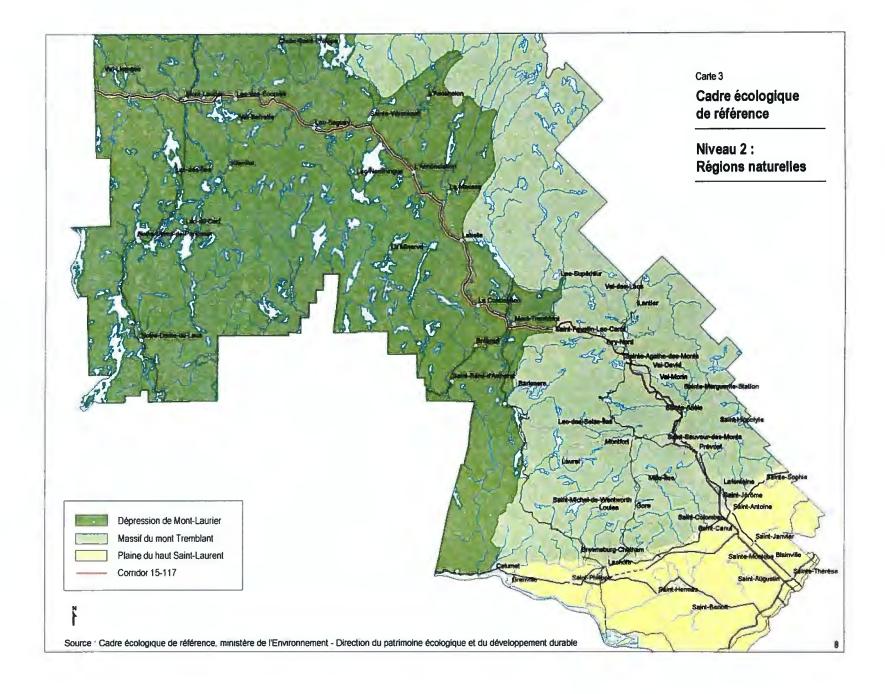
entamés. Les Laurentides méridionales couvrent la partie sud-ouest du Bouclier canadien au Québec. Elles sont faites d'assemblages de collines, de plateaux, de dépressions et de quelques massifs plus élevés. Le socie rocheux est surtout constitué de gneiss recouverts de dépôts glaciaires minces [...] 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'.»

¹ Source Ministère de l'Environnement. Les ares prolegges au Quebec, les provinces naturelles, [En ligne), http://www.menv.gouv.gc.ca/bigdczec.distrates_panlegges/provinces/ander.htm (01-10.25)

^{*}LAURIN Serge Histoire des Laurentides, Institut de recherche sur la culture 1995 p.33

^{*}LATIRITI, Serge Histoire des Laurentides, institut de recherche sur la culture 1995 p 31

⁶ DOMON G G BEAUDET et M JOLY Evolution du territoire Leurentiden Cerectinisation et gestion des paysages, Montreal, Isabelle Quentin editeur. Chaire en paysage et environnement Université de Montreal 2000 p 30



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 côtore 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, pursqu'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.

située au sud de Prévost, qui appartient au domaine de l'érablière à tilleul et de l'érablière à bouleau jaune! 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 coniferes 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.

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

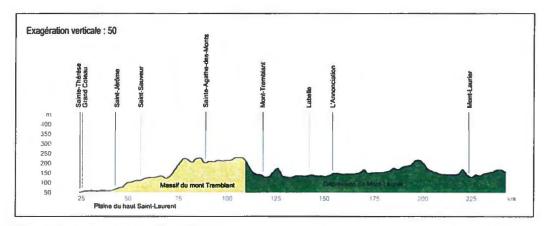


Figure 1 Profil topographique du corridor 15-117

méndional 2e approximation, Québec, 1985

MINISTÈRE DE L'ÉNEGIE ET DES RESSOURCES Les régans ecologiques du Québec

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-Laurient 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 pare 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 Lae-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 a partir des données de l'Atlas des transports Laurentides. 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

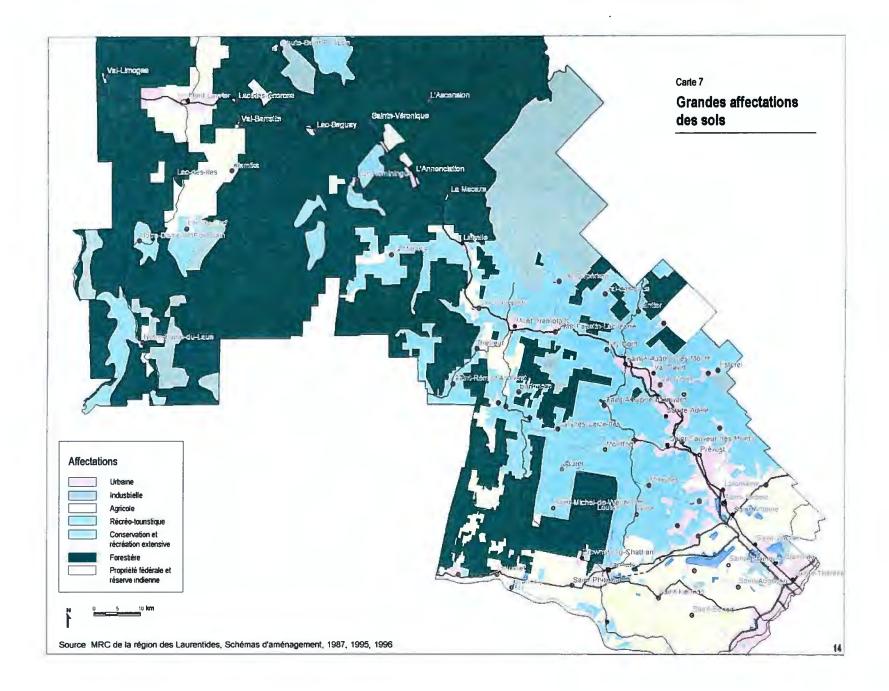
1.1.2.3 Complément d'information pour l'inventaire

Une source d'information cartographique complémentaire est proposée à l'annexe 2. Il s'agit de l'image satellite (1994) reclassifiée par le MAPAQ². 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 proel et un gradient détaillé de classes d'utilisation du sol

MHISTÈRE DES TRANSPORTS. Allas des transports Laurenédas. 1998-78 p.

⁷ fourne par le ministère de l'Agriculture, des Péchenes et de l'Alimentation du Quebec



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 caracterisation des paysages, il convient de delimiter le territoire vise par le paysage de l'autoroute 15 et de la route 117, c'est-a-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 révéle les territoires visibles depuis au moins un endroit sur le corridor à l'étude, en considerant la topographie et la présence d'arbres. Elle délimite, par conséquent, le territoire à l'étude pour la presente caracterisation.

Degrés d'ouverture du champ visuel

La cartographie do champ visuel révèle les variations d'ouverture du champ visuel, qui ont éte caracterisées. Les points suivants decrivent les segments caracteristiques releves et indiques sur la carte 8.

- 1 on denote l'étroitesse du champ visuel dans le secteur de Blanville ou des zones boisées jouxtent encore l'autoroute 15,
- 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 Samt-Jerôme est un amalgame de secteurs fermes et de percees visuelles.
- 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-l'rémblant 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 Treinblant qui,

- étant visible sur la majeure partie de ce segment, constitue un important repère visuel,
- le segment La Macaza-Guenette est marque de secteurs particulièrement etroits. Cette etroitesse est causee en partie par le fait que la route 117 est contigue dans ce secteur,
- 9 les secteurs etroits du même segment (La Macaza-Guenette) comportent en alternance des ouvertures notables dans les secteurs de L'Annonciation, du lac Nominingue et de Lac-Saguay;
- de Guénette jusqu'à l'extrémité du corridor à l'étude, le champ visuel est principalement ouvert, mais tout de même parseme de resserrements.

Fréquence de visibilité

L'opération géomatique produsant 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 depois 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 22 km.

Qu'une surface de territoire soit incluse dans le territoire visible ne signifie donc pas automatiquement qu'elle a une presence significative au sein du paysage observé par l'usager de la route. À l'oppose, 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 procéde que celle du champ visuel, mais, elle ne considére que la topographie. La cartographie produite represente donc le territoire potentiellement visible depuis le corridor, en supposant l'absence d'autres obstacles tels les arbres

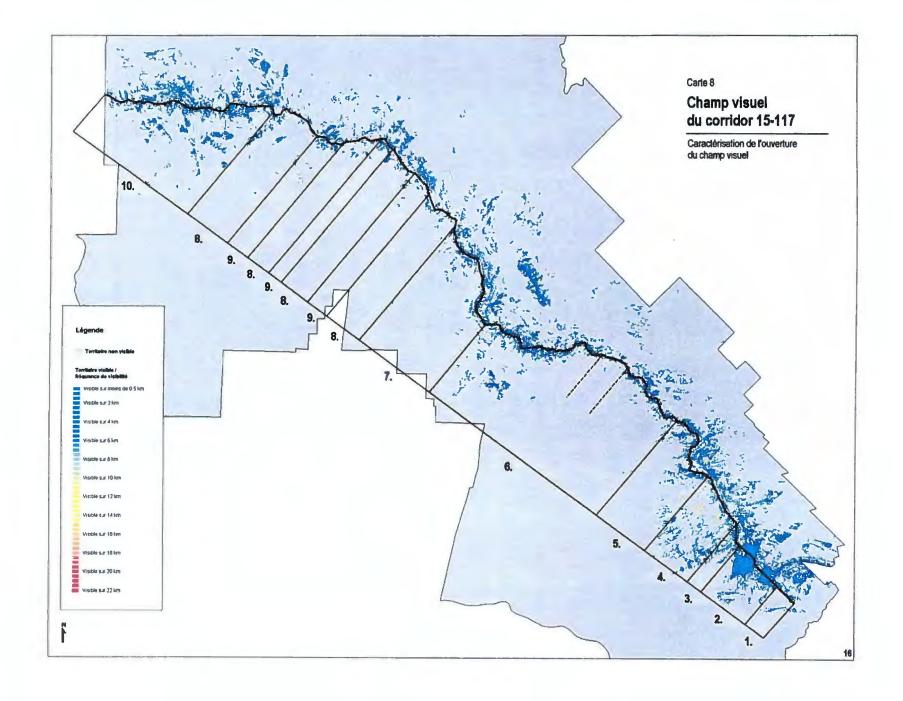
Une contribution interessante de la cartographie du bassin visuel est tei obtenue en la mettant en rapport avec celle du champ visuel (carte 9), ce qui vient revéler les portions de territoire qui pourratent être ajoutées au champ visuel du corridor par des coupes d'arbres. Ces territoires potentiellement visibles ne representent evidemment 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 a 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 vallee 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.
- le village de Samte-Véronique.
- 8 les 50 km precédant l'extremité 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 feutilets 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 bâtt ne sont pas considérés. Une verification sur le terrain peut s'imposer avant d'utiliser ces données.



1.2.2 Relevé de terrain

Le releve de terrain des champs visuels aborde le paysage routier tel qu'il est perçu depuis la route, dans le bui d'amasser les données nécessaires à la comprehension de la sequence visuelle du corridor. C'ette base de données doit par la suite alimenter la caracterisation et l'évaluation des paysages. Compte tenu de la charge de travail que représente cet inventaire, il n'a été effectue que sur l'autoroute 15 (kilometres 23 à 90). Le releve 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 elements 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', de points d'intérêt et de problematiques que comporte le paysage

L'annexe 5 presente la grille de releve complète accompagee d'une description des paramètres inventoriés et des critères d'inventaire utilisés.

La grille partielle presentee ci-contre affiche les paramètres des points d'intérêt et des problematiques lies 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 reférence aux éléments pouvant causer une perte de valeur du paysage. Les segments routiers auquels correspondent les kilomètres de la grille sont représentes sur les cartes 10 et 11. Les kilomètres pour lesquels aucun constat n'a été posé ne figurent pas iet

Points d'interêts et problématiques du paysage - direction nord

km	Point d'intérêt	Problématique
23	Mossee du Grand Coicau comme reference spatiale	Contact peu compatible catre l'autorout et les résidences du cote ganelle
24	Prennere vue sur les montagues	
	Integration du developpement commercial qu'eontexte fotestier	Developpement commercial, ommptesence de Pattichage
	Integration du developpement commercial au contexte lorestier	Developpement connicretal; ommpresence de l'affichage
	Integration du developpement commercial au oastexte forestier	Developpement commercial
	Presence torestiere dans un milieu en developpement	
	Presence forestore dans un inflicu en developpement	Developpement industriel
	Vues sur l'agriculture	
	Resserrement du champ visuel avant une importante ouverture sur les montagnes des hautes l'aurentides	
34	Decouverte des montagnes des hautes Laurentides par une percee visuelle	
	Decemberte des montagnes des hautes L'aurentides dans une vire panoramique un détour d'un boise	
36	Onnipresente de l'agriculture juste avant le changement de region plosnographique	
	Presence d'un aucien poste de peage, temon de l'instoire de l'autorique 15	Developpement connucreial

39	Presence de la vallee de la riviere - du Nord	Excloppement connucteral, table visibilité de la vallee de la riviere - da Nord
40	Presence de la riviere du Nord	Developpement commercial, faible visibilité de la rivière du Nord, abondance de l'affichage
		Abondance d'usuallations commerciale et industrielles non esthérapies
42	Il serait avantagents que le sue de l'échangent 43 (De Martigne) marque mieux la présence de Saun-Jerône	Omaquesence commerciale, et de Paffichages
43		Onimpressure commerciale du cote droi
44		Ommpresence commerciale du core dro
46		Contact per compatible entre l'autorosi et les resilences du cole gauche
	Prennere vue de composition essentiellement forestere, percee visuelle sur la rivière du Nord	
	Voisinage intermittent de la riviere — du Nord	
50		Plantanous en voie de fermer une percee visaelle sur la vallee de la rivière du Nord
	La porte-du-Nord comme point de repere sur le trajet, valeur esthétique des viadues	Eorie presence de l'enseigne Mel/onald choture discontante entre la route et le stationiement, du Mel/onald
	Prenner point de vie sur un centre de ski, vie impressionnante sur les parois rochenses de l'autre cote de la vallec	
		l'emeture de la vue sur le centre de sla par la plantation de comferes

Une vue est considéree contine significative forsqu'elle peut contribuer à la compréhension de la structure spellaile du territoire et du l'égét router à la valeur identitéere ainsi qu'à la valeur louristique des paysages du comidor

	Presence dates la vallec de Santi Sancott. col de sorte de la vallec Pout de topere, viré sur le centre de sta Adont-Cadriori, presence de princies Pout de la trecie Sanon Pout de la trecie Sanon Pout de repere	Four on arche point de reper- A os, sur la rivace da Mord Vece visuelle a droite dans la courbe	v ne. panera ameque excepteramelle. A ne. paniramique excepteramelle.	d agriculture cu managas d'agriculture cu managas Malses humide, prostèbles augmenter la visibilite
--	--	--	--	--

Pornts d'interêt et problèmatiques des paysages - direction sud

km	Point d'intérêt	Problématiques
58	Анклан ф. Г <u>ан</u> опанс 19 ст.ф. Б. плик 117 смине ранн ф. пурст	
55	Presence de la ville de Sannes Agathe-des-Monts comme repere	
63	Vac sur la villegatione	
7.8	Visc sark milsen mittand, fac et fourtbeere	
		Impact visuel des talus devegetabass par la construction de la route
	Resectionien du champ yisuel - avan une large ouverture	

lupaci visuel des citus devegetalises par la censemecien de la rome			Jennes combercy o gamelic		Развадень а рамећи:				Visc. san fo centre de ski a drone manasse. par la plantation de conferes			Chrysthers inchaeces pail
	१२ ज्यासन्तरम् अनुमान्यः ज्यासम्बद्धः वृत्त । वर	Farot reclieuss, a alone et parorama a ganelte concept de "nanc acertaches a la montague"	ंजी-साधन्त्र क जिल्लाकार्थक अन्तर्भातात्र ।	Pajektana cavephonnel a ganebe		Percent vigarilis dans la south-	Decument de la deprensum de Same-Sameur-des-Monns			(Arverture a gatache qui pourrait cite applicatiée	ज्यानकार्य ए स्थारकसारता	Miness surveitures and la valley a gauche.
73	72	1.2	70	69	93	62	61	99	69	57	56	53

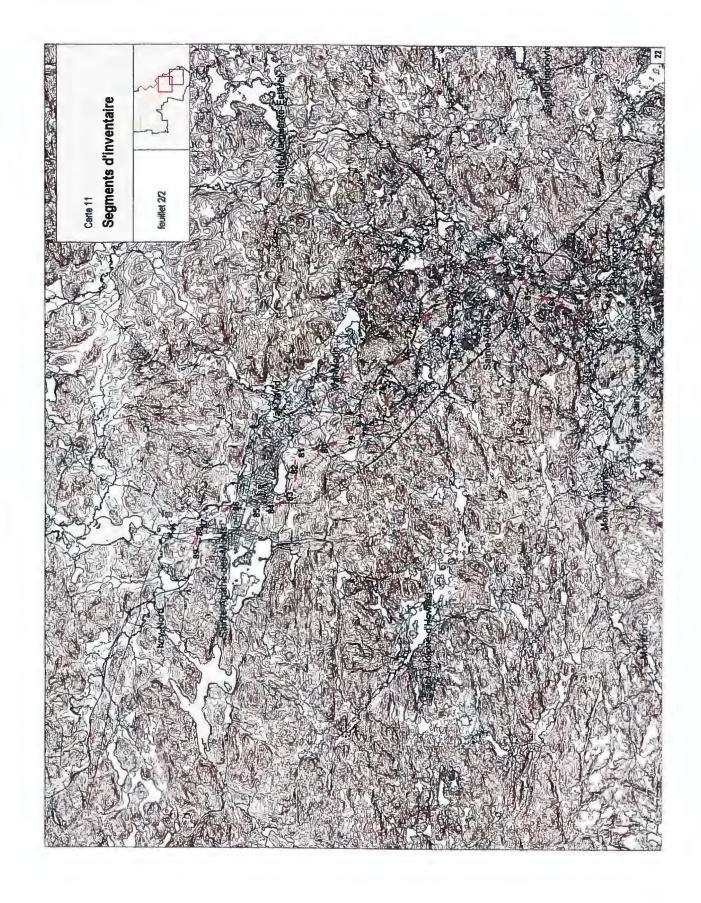
its for	A see sur Pagneulture, a shotte menacee in poun de par la plattation, a one presents, ob- l'area apar Malbanald	mited tinont. tant Same [hierlage, toute - sectour resukute]	Interface none - secteur resultimed	hangsar ранг дин-Атонк	ining-cur pour	chroni, Ierranis vagues, publicite		9		Allasings: publicitair.	Asthebage guidheanne.	la possibilire imbasirel sk iv	וארידונ
Perce visuelle a gande	") a Perte-da-Nord" centille, paster de (1787).	Perces visuelly jusqu'a Montreal (mont Royal et grafte-eret), meliant Samt- Jerotta		Porentrel de Pespace de l'echangeur pour signifier la presence de Sami-Seroine	Potentiel de Fespace de Pechangeur pour signifier la presence de Sami-Jerome	Denner deutwele da psedmont, crossement de la reviere da Nord	Payage agreed	भागाताः अक्रम्पा	g referen			Les bases e assauts officur la pessibilité d'intéper le developpe ment industriel de Éaçon interessauxe	Physional the Cornect & one, and
52	- 5	46	44	£ .	42	40	37	36	34	33	30	27	23

annonnen

000

AGGGGGGGG

addida



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 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 règions 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'arre 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 recréo-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).

2.1.1 Caractérisation des paysages des Laurentides

Trois grandes unités de paysage nommées « paysages d'ensemble' » ressortent de cette caractérisation (carte 12) = la plaine agricole et urbaine des basses Laurentides, le massif récréotouristique 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. Ladite contradiction n'a pas été résolue ici puisqu'elle n'influe aucunement sur le travail concernant le corridor à l'étude

2.1.2 Caractérisation des paysages bordant le corridor à l'étude

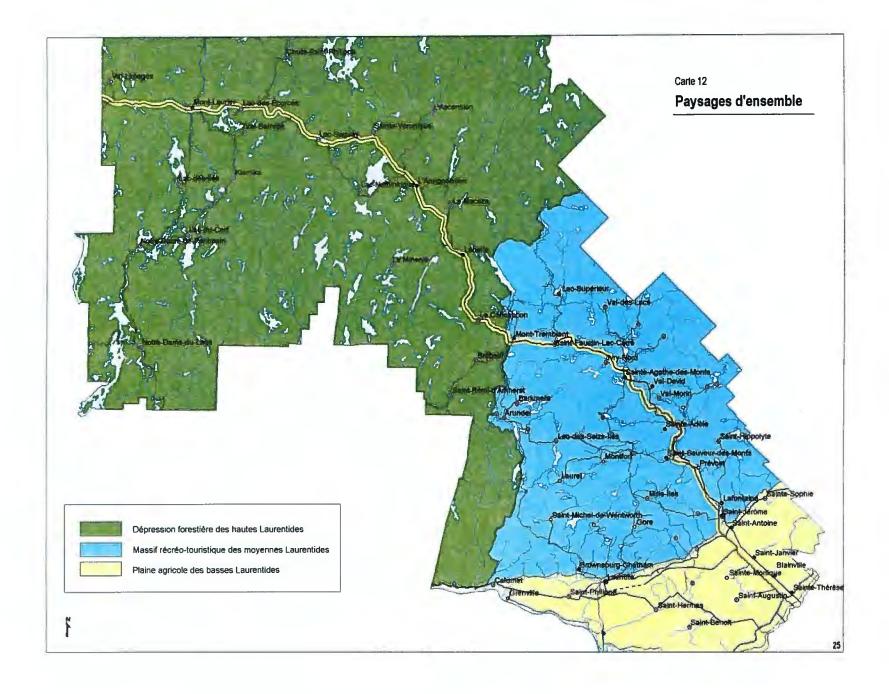
Une quarantaine d'unités de paysage nommées « unités regionales de paysage 4 » ressortent de cette caractérisation (carte 13). Cette échelle de caractérisation est fort révélatrice quant a la structure de la séquence visuelle du corridor à l'étude.

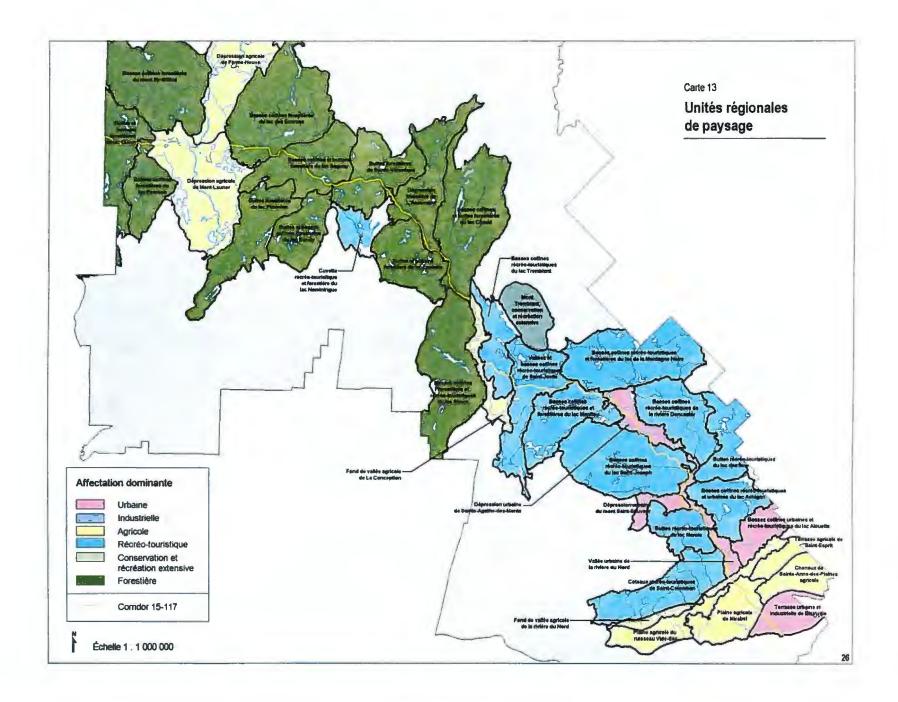
4 Voir le dossaire

1 Voir le glossere

[₹] Vor le glossare

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





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 détait 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 I 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'integrer 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 earactère de cette séquence est unique sur le corridor 15-417 : c'est la scule 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 y 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 ferme

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 significrait 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 situe en territoire d'affectation urbaine, le champ visuel est largement occupé par la végétation. L'inventaire a révelé la presence 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' sur le parcours, et troisièmement, par une vue ouverte sur la vallée de la rivière aux Mulets, presentant 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.

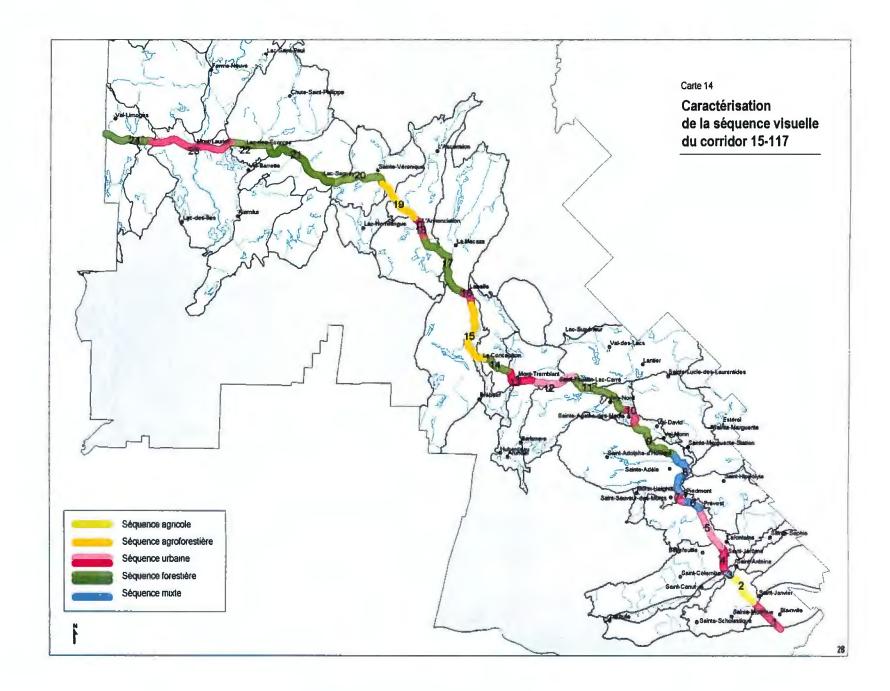
Séquence 9

La sèquence 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

^{*}La criation de paysages identitares ou repéres est la hypothétique. Une etude de Josee Froment (maitraux en aveneragement, Université de Monthéti) qui pernité en 2002 contribuer à mettre en evidence des étéments du paysage de l'autoroute. Et velorisés per les ubisseleurs de cette autoroute.



La caracterisation des sequences 11 à 24 ne bénéficie pas de l'apport d'un relevé de terrain

Séquence 11

La sequence 11 est l'une des plus elevées 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 etroit 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-Carrê

Séquence 13

La séquence 13 se caractérise par sa présence dans le district de vallées et basses collines de Saint-Jovite et par la traversee des secteurs urbains et industriels de Saint-Jovite Le champ visuel est souvent ouvert et presente, en avant-plan, on 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 router construit très récemment, le champ visuel est essentiellement forestier.

Séquence 15

Situec dans le fond de vallée agricole de La Conception, la séquence 15 se demarque fortement des autres sequences, tant par les rehefs que par le type d'occupation du sol qu'elle presente. La vallée de la rivière Rouge est, dans ce secteur, plutôt encaissée, avec un fond plat où la rivière evolue en méandres sur fond de sable. La séquence presente plusteurs percées visuelles sur la rivière. L'ouverture du champ visuel est souvent dû aux pratiques agricoles encore en vigueur dans la vallée. Le mont l'remblant est tres present dans l'arrière-plan de cette sequence.

Séquence 16

La sequence 16 suit egalement le parcours de la rivière Rouge, mais dans un secteur où l'encaissement est beaucoup plus etroit bille est principalement caracterisée par la traversée de la municipalité de Labelle dont l'environnement bâti contribue a l'etroitesse du champ visuel

Séquence 17

La séquence 17 côtore quelque peu la rivière Rouge Elle est principalement caractérisée par des reliefs de buttes, buttons et busses 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.

Séguence 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 habites. Elle présente également une vue sur le lae Nomunique

Séquence 20

La séquence 20 s'inscrit dans l'unité regionale 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

Sèquence 21

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

Séquence 22

La sequence 22 s'inserit dans l'unité regionale de paysage des basses collines forestières du lac des Écorces. Son champ visuel est d'ouverture variable

Séquence 23

Situe dans le relief relativement plat de la depression agricole de Mont-Laurier, le champ visuel genéralement étroit de la sequence 23 est surtout compose du milieu urbain de Mont-Laurier

Séquence 24

Situee 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

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 evidence de secteurs d'intervention à privilègier

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 juges 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. It peut constituer un point de repère dans la géographie



Grand Coleau

naturelle des basses Laurentides. La vue à longue portée se déploie en direction sud (en arrivant sur la crête du 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 boises 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

Revère

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 viadue 31 est le point culminant de cette transition.





Séquence 2 - kilométres 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. C'ette découverte jouit d'un certain effet de surprise créé par le contraste entre le kilomètre 34, où le champ



Erabbères et découverte progressive du massif des hautes Laurebdes

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

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 a 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 amenagement pourrait signifier la présence de la ville de Saint-Jerôme et améliorer l'esthètique 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 (Montreal en amere-plan)

Séquence 5 - kilomètre 47 et 49

Rrepère et qualité scénique

Un phénomène de voîsinage intermittent entre l'autoroute et la rivière du Nord donne lieu à de fréquentes percees 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.



Percee visuelle sur la valiee de la riviere du Hord

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 identitaire¹, voire emblématique²



Vue sur le centre de slu Mont-Gabriel un paysage identitaire?

Séquence 8 - kilomètre 66

Repère

Le pont en arche situé au kilomètre 66 constitue probablement un point de repere împortant

Séquence 8 - kilomètre 70

Qualité scénique



¹ Vor le glossare

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 panoramque 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'aggloineration sont les plus susceptibles d'offrir un tel intérêt. La séquence 2, situee 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 situes 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 vallee 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).

² Vor le glossaire

3.2 Secteurs problématiques

Lors du relevé de terrain, une attention particulière a été apportée au releve de phenomenes qui pouvaient poser problème l'affichage publicitaire, les plantations de conféres 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 categories

- · absence d'affichage;
- · presence moderee d'affichage,
- presence considérable d'affichage;
- · presence intense d'affichage.

La compilation cartographique des données recueillies (carte 15) illustre que le secteur ou l'affichage est le plus intense est situé aux kilometres 25 et 26, dans le secteur de Blamville. Les kilometres 23, 27, 30, 31, 40, 41 et 45 ont aussi une presence d'affichage considérable, ce qui concerne les secteurs de Blamville, 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 Ministere II appert qu'elles ont une presence marquee dans le champ visuel autoroutier. Les travaux ultérieurs devraient considerer ce paramètre, ainsi que l'impact visuel des ouvrages d'art.

3.2.2 Plantations de coniféres dans les emprises

Les plantations de conféres dans les emprises sont considérées (carte 16) à priori comme un élément qui pose problème, puisqu'elles constitueront, au fil des ans, un corridor opaque et uniforme de feuillage persistant pouvant amoindrir serieusement 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 evaluation plus détaillée.

3.2.3 Vues en voie de fermeture

Les vues en voie de fermeture sont des vues affectees par des plantations de conffères dans les emprises, par des friches agricoles, ou par des développements en cours

3.2.4 Pressions de développement

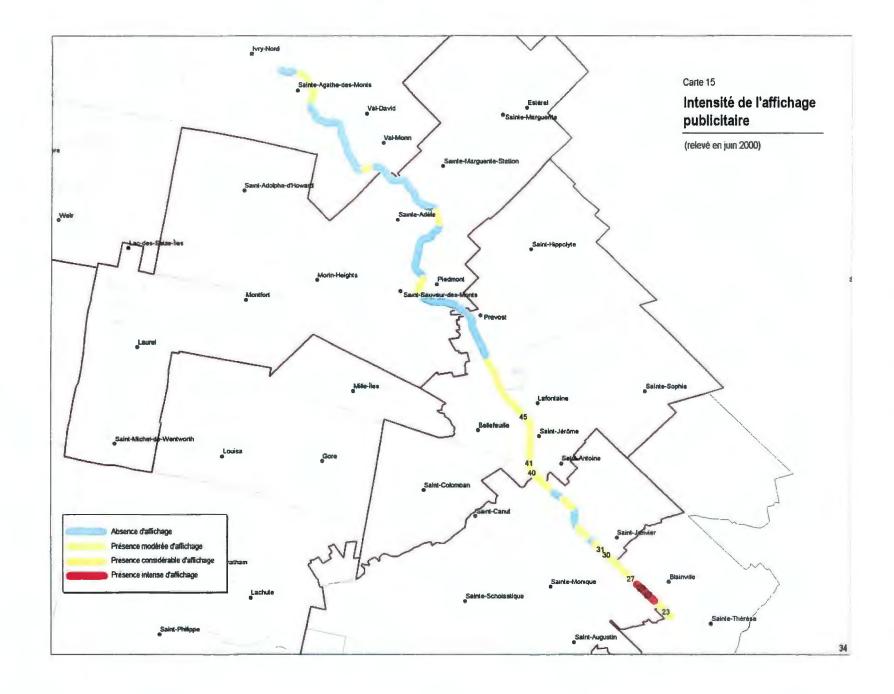
Les grandes tendances du développement aux abords du corridor à l'étude ont été dégagées précédemment (section 1.1.2). Des secteurs précis où les pressions sont plus critiques pour le paysage ont été repérés en mettant en rapport l'intensite du développement prevu et la qualité des paysages touches

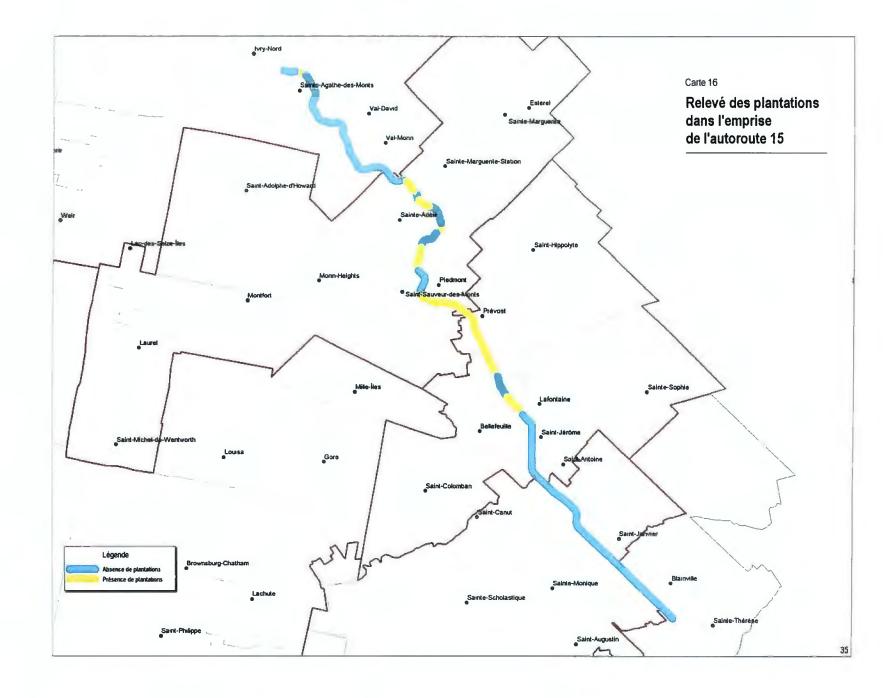
3.2.4.1 Secteurs critiques

Les secteurs critiques sont les survants :

- le secteur de Blainville connaît un developpement qui tend a transformer un paysage principalement boise 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'interêt retenus precédemment;
- le secteur de Mont-Tremblant à récemment fait l'objet d'un développement important qui pourrait bien refleter 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 à démontre que le développement à tendance à s'operer en périphèrie 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 proximite des corridors routiers comme l'amenagement d'une vitrine sur le territoire.





Recommandations

4 Recommandations

4.1 Retour sur les recommandations de la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal1

fin 1998, mandatee par le Ministère, la Chaire en paysage et environnement realisait l'étude intitulée Esquisse d'une approche paysage pour le corridor de l'autoroute 15 et de la route 117. Ce rapport pose un diagnostie des approches du Ministère et des MRC Relativement aux paysages du corridor, circonscrit les principales problématiques d'amenagement touchant le corridor et formule une serie de recommandations particulières. Un retour sur cette etude 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 limitee

- · 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 sousentendu par les préoccupations officielles des MRC,
- · l'approche actuelle n'est pas en mesure « d'integrer efficacement l'ensemble des danensions de la problématique paysagère d'un corridor autoroutier ou routier2 ».

4.1.3 Problématiques d'aménagement

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

BEAUDET G et autres. Esquisse d'une approche paysage du corndor de l'autoroute A15 et de la route 117 Montreal, Chaire en paysage et environnement. Université de Montreal, 1998 (Ibid p8

- · 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-Adele.
- 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'exterieur des perimetres 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 immediate de l'autoroute et de leur etendue 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 bassesterres (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 * » La concertation est à la base du processus qui permettra d'entrevoir l'avenir de ces percees,

- · « de manière plus immédiate, cette preoccupation pour les percées étendues requiert un traitement particulier des emprises et de leurs abords 3 ».
- · la presence de plantations dans les emprises risque de fermer certames fenêtres d'interêt,
- · La mise en evidence des actions à privilegier doit être basée sur la prise en consideration de l'interêt collectif,

4.1.4.3 Mesures de mitigation

Les bandes végetales 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', » 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 traversee d'un territoire que les grands éléments de la géographie régionale et les grandes infrastructures qui les accompagnent souvent ont en quelque sorte produite", »

4.1.4.5 Marquages de proximité

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

4.1.5 Conclusion

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

⁴ lbid p 19 5 lbid p 20

[•] fbid , p 20

¹ lbid , p 20

albid p 20

Ibid, p 19

Il était entendu des le départ que la caracterisation et l'évaluation des paysages dévaient constituer une base de connaissances des paysages préalable à l'élaboration d'un plan d'intervention. La serie 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 flortières au simple lasser-aller de la vegétation indigéne, les résultats sont genéralement hauts en couleurs et riches en retournements tout au long de la saison estivale. Par l'impact esthetique qu'elles ont sur les paysages routiers et autoroutiers, ces nouvelles approches n'ont pas manque de gagner en popularité aupres des usagers de la route. Ces nouveaux modes de gestion augmentent la brodiversite des emprises et peuvent, hypothétiquement, engendrer des economies 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 experiences 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 séparces) (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 conféres dans l'emprise de l'autoroute 15 laisse entrevoir des effets positifs et négatifs. Le principal impact négatif anticipe est la fermeture d'ouvertures visuelles jouant un rôle essentiel pour la qualité scenique de l'autoroute 15. Les plantations nuiront également à l'identité du paysage laurentidien que reflete 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 conféres pourraient constituer des écrans fort utiles pour amondrir la présence visuelle d'élèments moins désirables dans le paysage autoroutier ou réduire la presence visuelle de l'autoroute pour les riverains. Les arbres plantés pourraient également être un atout dans les secteurs presentant une vegétation déjà dominée par les conféres.

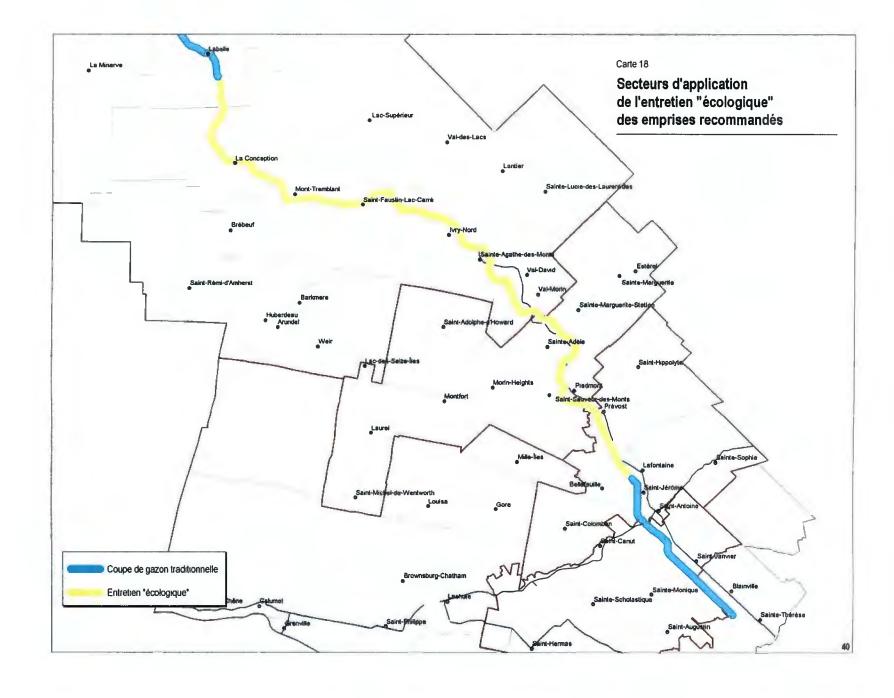
Devant ces effèts potentiels, il paraît necessaire de concevoir un plan de gestion de ces plantations. Ledit plan devrait être basé sur un inventaire qui permettrait de departager, au cas par cas, les plantations risquant d'avoir un impact positif des plantations susceptibles d'avoir un impact négatif.

4.2.3 Monitoring des paysages

La présente caractérisation considère l'état des paysages tels qu'ils existent en 2000. Pour d'intègrer 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 regionaux 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.



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 participre une multiplicite 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 rei retenus ne som pas définitifs mais qu'ils constituent plutôt des bases flexibles sur lesquelles les discussions entre acteurs pourront être engagees. Notons que les lettres identifiant les secteurs ne sont que des reperes servant à identifier les secteurs sur la carte ci19 et qu'elles ne representent pas une hiérarchisation des secteurs.

Séquence 1 : Blainville-Mirabel – Affichage et développement industriels

La sequence 1 est le secteur où la présence de l'affichage publicitaire adressé aux usagers de l'autoroute est la plus intense. Un secteur precis à l'intérieur de celui-ci, soit les kilometres 27 à 29, est en cours de developpement. L'apparition fréquente de nouveaux panneaux d'affichage et le developpement actuellement en cours dans le secteur justifient la désignation de cette sequence comme secteur d'intervention à privilègier, tout en suggerant 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 designant 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, amsi qu'aux erablières qui forment le scènario de découverte des Laurentides (en direction nord)

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

Les sequences 3 et 4 constituent la porte d'entree 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 presences 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 kilometres 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 vallee 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'interieur 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 crèer une destination récréo-tourisitique de premier plan en Amerique 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 router pour le developpement de la région comme vitrine régionale.

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

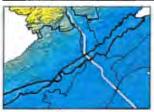
La séquence 15 située dans la vallee de la riviere Rouge se dénarque par les compositions de ses paysages et par la presomption de son potentiel patrimonial. L'analyse de la cartographie du champ et du bassin visuels a revêté que ce tronçon présente un certain potentiel d'ouverture du champ visuel. Il serant opportun d'evaluer si l'amenagement de ces ouvertures est possible et, surfout, s'il serant valable. Il paraît donc justifie d'effectuer une analyse detaillée du secteur.

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 mondables 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.

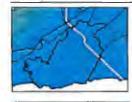
B011002, Plaine du ruisseau Vide-Sac



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

¹ Source Direction du patrimone ecologique et du développement durable, ministère de l'Environnement, Gouvernement du Québec sud du district est une plaine ondulée et irrégulière avec quelques monticules epars 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 tourbieres 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



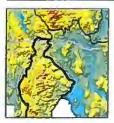
Cette grande terrasse est associée à une plate-forme alluviale, limitée par des escarpements ou des talus Sa surface est généralement uniforme, boisée avec quelques terrains mal drainés. L'altitude varie de 60 à 70 m.

C040302, Buttes et terrasses du lac Quinn



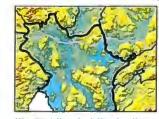
Occupant une position intermédiaire entre la vallée de la rivière Gatineau à l'ouest et des chaînons de basses collines à l'est, buttes et terrasses dominent dans ce district L'altitude y varie généralement de 220 à 320 m, alors que, par endroits, les sommets de quelques basses collines atteignent 370 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'ahitude varie de 250 m au pied des collines et 425 m sur les sonmets. 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 a l'est autour du lac en Cœur.

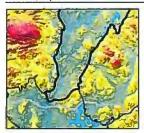
C040802, Dépression de Mont-Laurier



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 a 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, depression dont les sommets atteignent 380 m d'altitude

C040803, Dépression de Ferme-Neuve



Depression structurale allongee d'une largeur de 3 à 12 km et d'une longueur de 27 km, ce district est délimite, a l'est comme a 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.

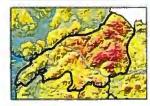
C040901, Basses collines du mont Sir-Wilfrid



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 periphérie, le relief est moins accentué, et

l'on trouve des buttes.

C041001, Basses collines et buttons du lac Saguay

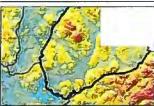


Le relief de la partie orientale du district est dominé par de basses collines dont le niveau de base se situe a environ 300 m d'altitude avec des sommets atteignant 540 m. La partie occidentale est dominée par des buttes et

des vallées à pente faible dont le dénivelé varie de 270 à 370 m.

Dans la partie nord, le relief est contrôlé par un reseau principal de trois fractures ainsi orientées nord-est-sud-ouest (du nord au sud l, 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, entrecoupees par un second réseau perpendiculaire de fractures. Dans la partie sud, le lac Saguay separe un bloc de buttes à l'ouest et un bloc de basses collines à l'est

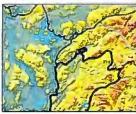
C041002, Basses collines du lac des Écorces



Le relief de ce district est composé de sept blocs de basses collines separés par les vallées à fonds larges et plats de la ses affluents L'ampleur de la

denivellation 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 sudouest (130 m : 230 m dans les vallées et 360 m sur les sommets) Le bloe le plus à l'est (à l'ouest du reservoir Kramika) 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

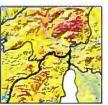


Des vallees souvent occupées par des lacs allongés separent lici plusieurs rangées de buttes allongées à pente moyenne et avec des sommets arrondis. Dans la partie nord, on trouve des dèpressions parfois tourbeuses parsemées de

buttons. L'altitude de base, dans les fonds de vallées, passe de 250 m à l'ouest à 325 m a l'est, tandis que les sommets des buttes varient de 350 à 475 m

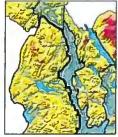
C041104, Buttes et basses collines du lac Bondy

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

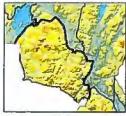
C041203, Basses collines et buttes du lac Simon



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 cisaillement). Le tout est reentaillé par plusieurs vallées rectilignes est-ouest Par conséquent, ces basses collines et buttes ont une petite taille et des

versants a pente forte. Les fonds de vallees se situent entre 230 et 290 m et les sommets, entre 370 et 450 m

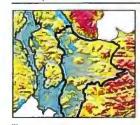
C041207, Buttes et buttons du lac Lacoste



Le relief de ce district est un petit massif moutonne dont la bordure s'élève rapidement de 240 m d'altitude à 290 m du côte 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, a 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 depressions bosselees situes 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

C041305, Basses collines du lac Tremblant



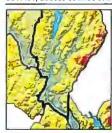
Le relief de ce district est accidenté avec de nombreuses basses collines de petite taille séparées par des vallées profondes et étroites. Il est aussi caractérise par la prèsence de nombreux lacs dont le lac Tremblant, qui est le plus important. L'altitude varie de 200 m dans les vallées à plus de 450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

C041306, Fond de vallée de La Conception



Cette partie de la vallée de la rivière Rouge prèsente 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 prononcès.

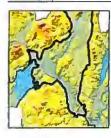
C041401, Basses collines et buttes du lac Chaud



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 denivelée diminue vers la limite sud du district où prédomine le fond de vallée de la

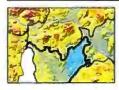
rivière Rouge avec quelques buttes. L'altitude du fond des vallées varie de 220 à 290 m, et celle des sommets des basses collines et de buttes de 400 à 470 m.

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 vallee.

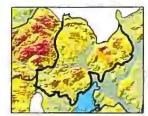
C041403, Cuvette du lac Nominingue



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 bosseles 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 minichainon 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 vallonne qui, de façon générale, épouse la topographic 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 bassesterres et le Bouclier, alors qu'ailleurs une rupture de pente sert de barrière naturelle

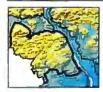
C050106, Depression du mont Saint-Sauveur



Plusieurs types de reliefs se trouvent dans la depression du mont Saint-Sauveur D'abord, une plaine (le village de Saint-Sauveur) est entourée de basses collines. L'altitude varie auteur de 180 m. Ensuite, une basse colline solée à forte pente se

démarque. Deux autres font office de barrière entre la vallée le 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 e t 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 domune, 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 entoures 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 vallonnee, est parcourue par de petites vallees, 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 ou 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

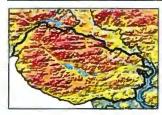


les plus élevés ont en moyenne 550 m. Elles sont concentrées dans le centre du district et séparées par une dépression structurale. Les pentes moyennes sont de 12 p. 100 avec quelques versants

abrupts de 35 p. 100. La partie orientale est caracterisée 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 occupe 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.

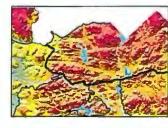
C050203, Basses collines du lac Saint-Joseph



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 etroites. L'altitude de base est de 300 m.

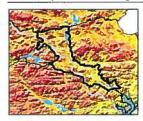
C050205, Basses collines du lac de la Montagne Noire



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

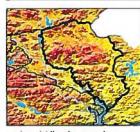
C050206, Dépression de Sainte-Agathe-des-Monts



Cette dépression structurale est caractérisée par la présence de buttes, de terrains ondules, de terrains ondules, de terrains 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.

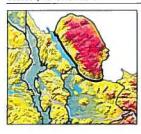
C050207, Basses collines de la rivière Doncaster



Dans ce district quatre types de reliefs se succèdent du nord vers le sud. En premier lieu, on observe un relief marquè 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 a 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.

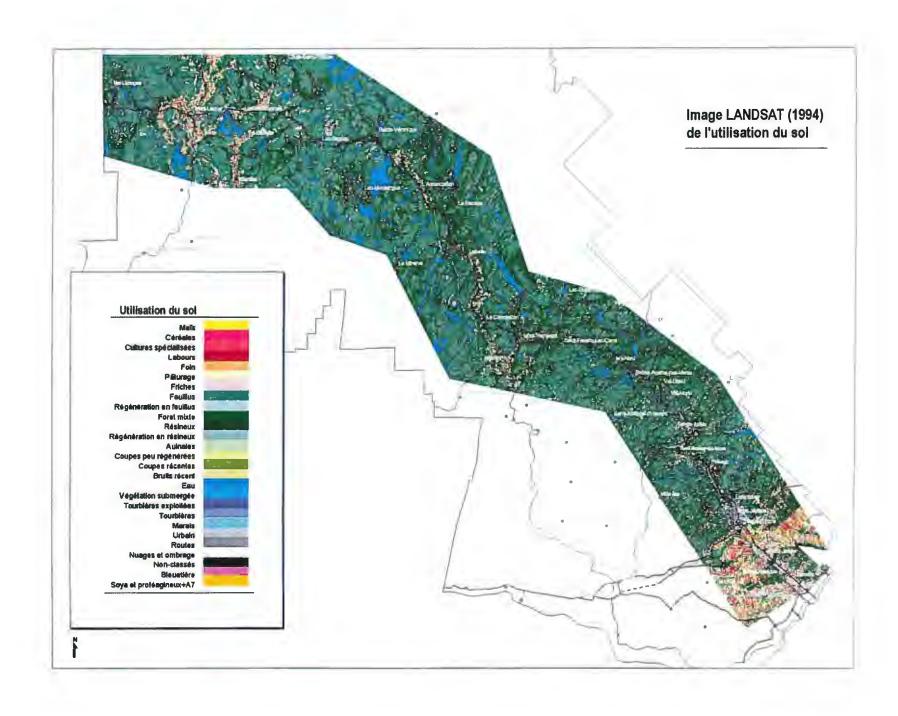
C050301, Mont Tremblant



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'élèment le plus marquant du paysage à la jonction de deux régions naturelles C04 et C05 Ce relief de montagne est plutôt rare au Québec.

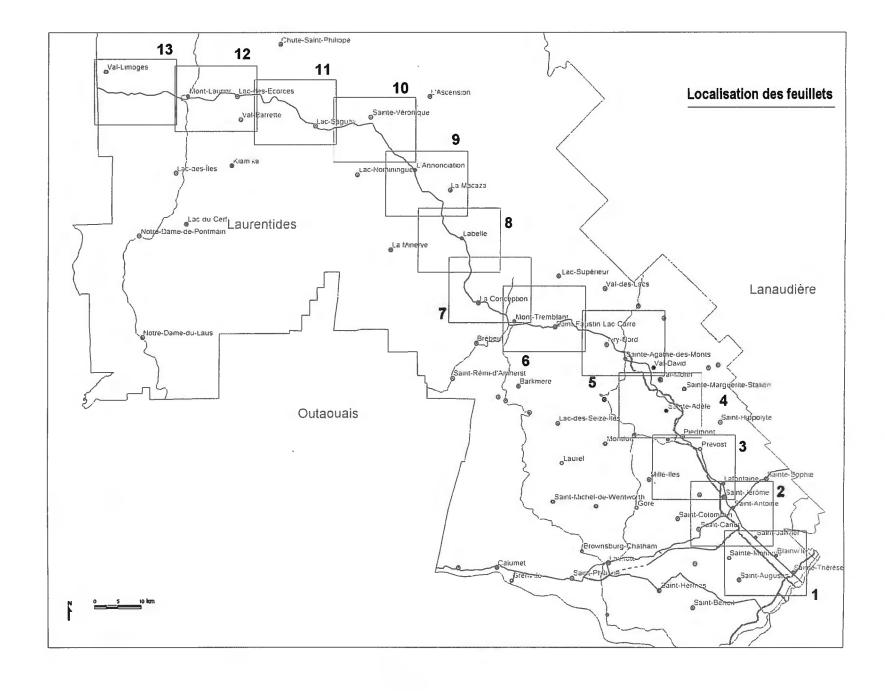
Annexe 2

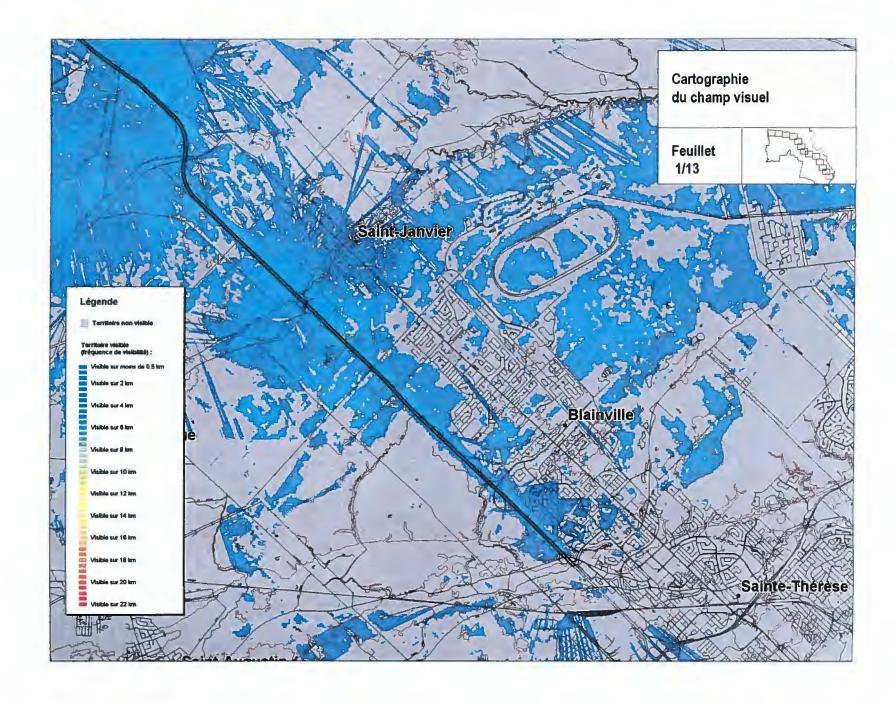
Image satellite (1994) reclassifiée par le MAPAQ : utilisation du sol

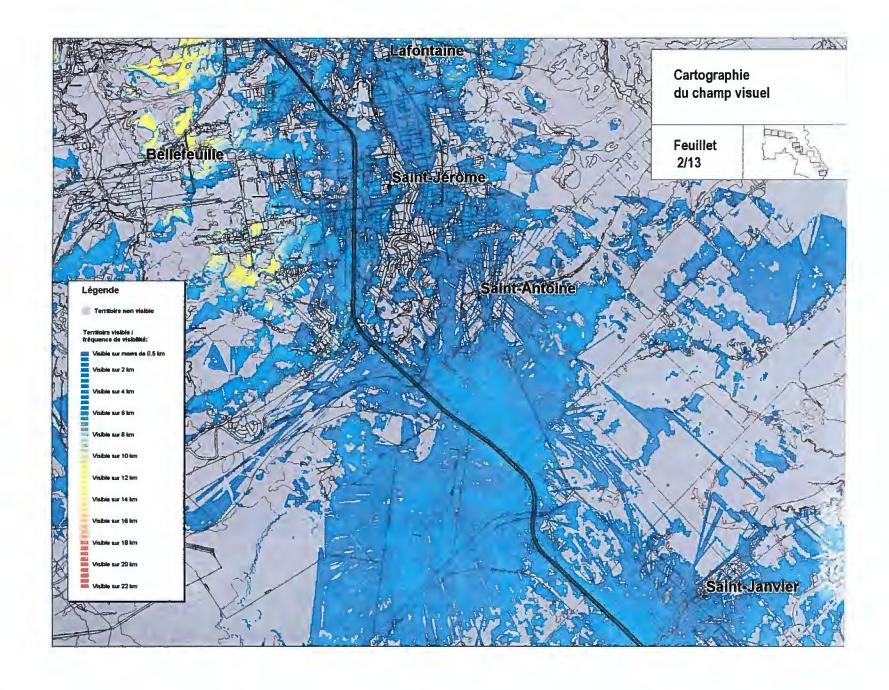


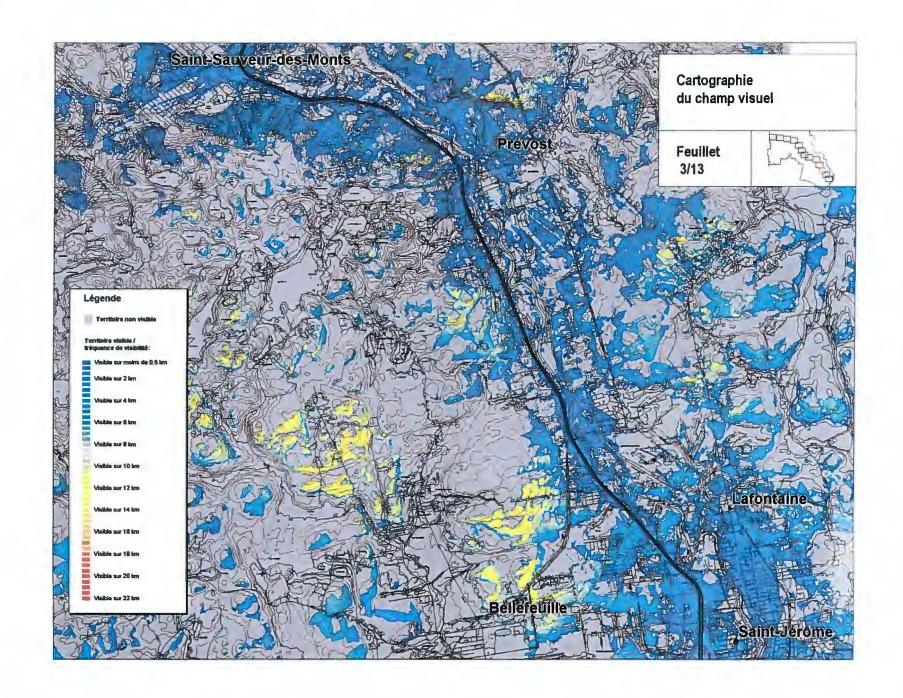
Annexe 3

Cartographie du champ visuel : feuillets détaillés

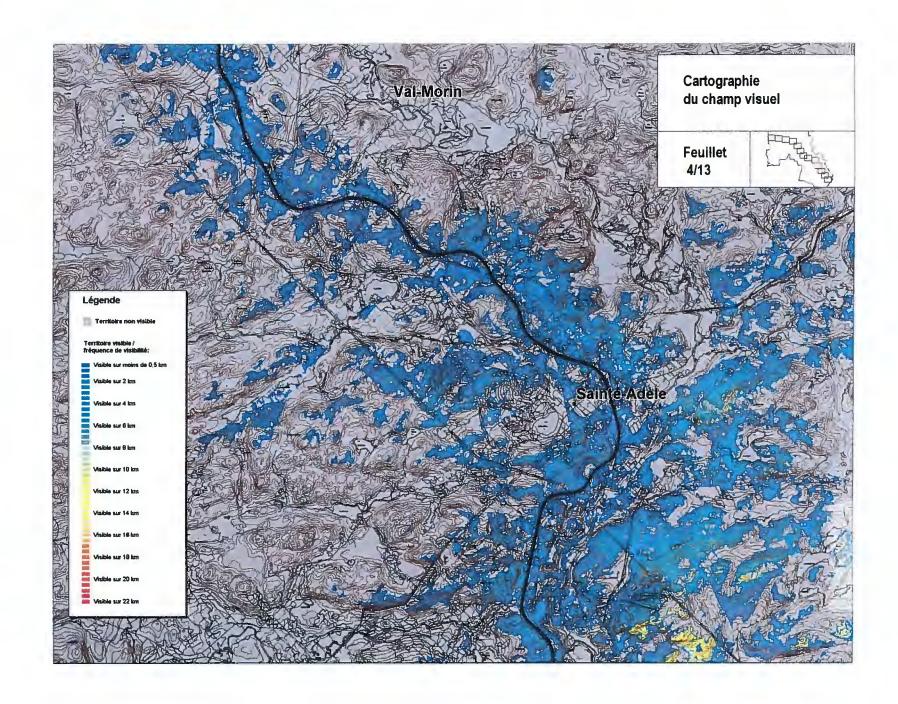


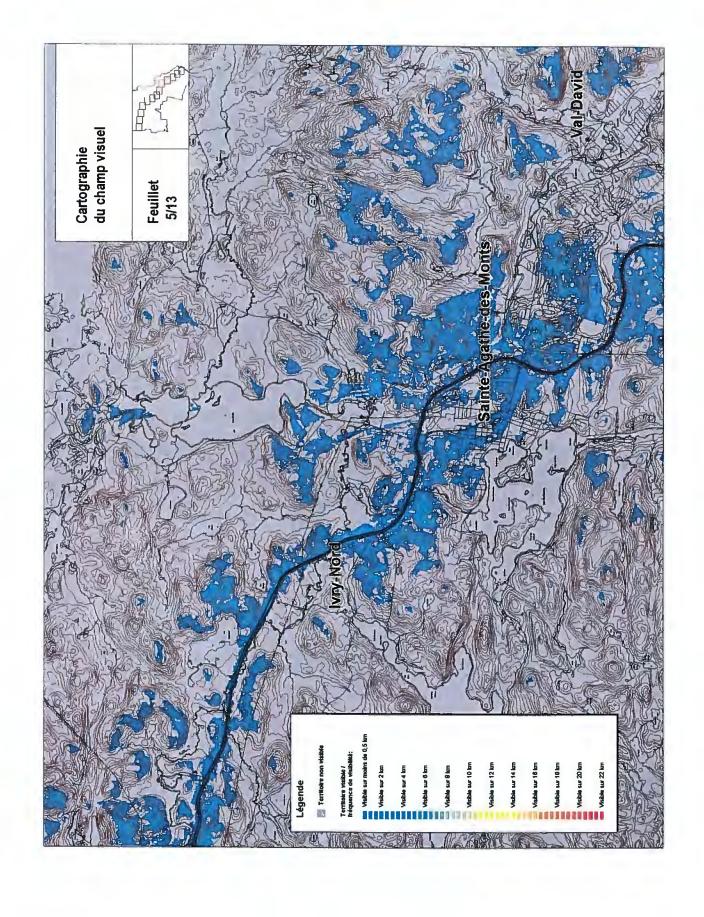


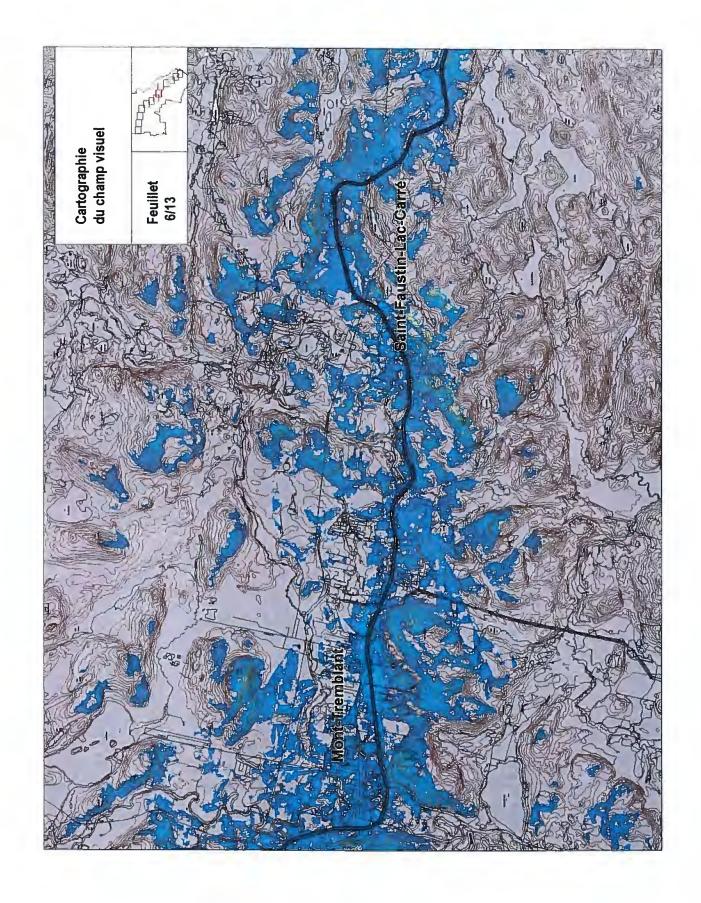




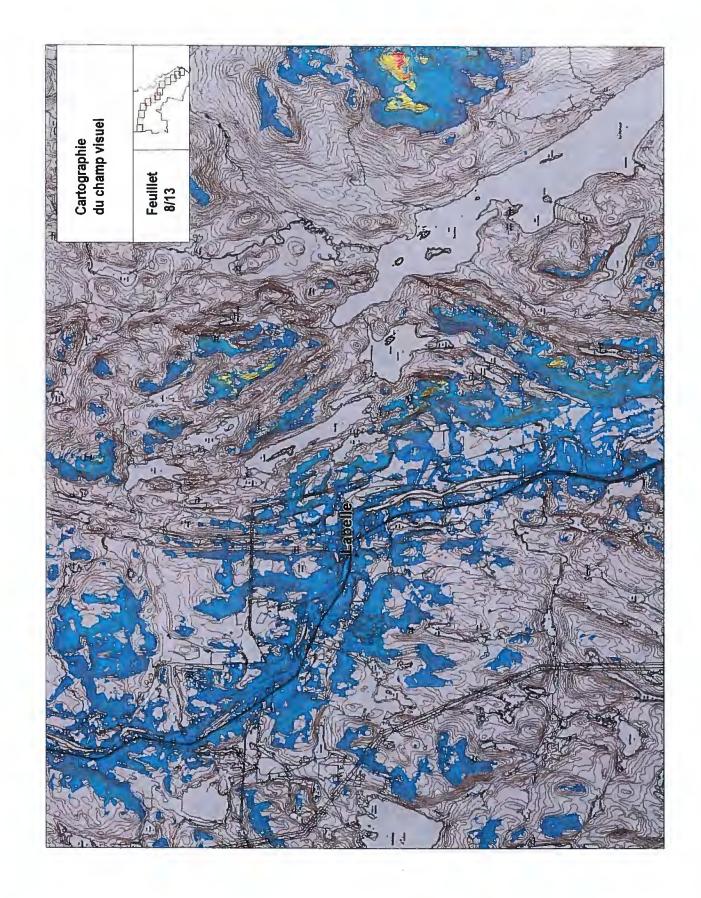
\$11.00 \$10000 TO THE TRANSPORT OF THE TR

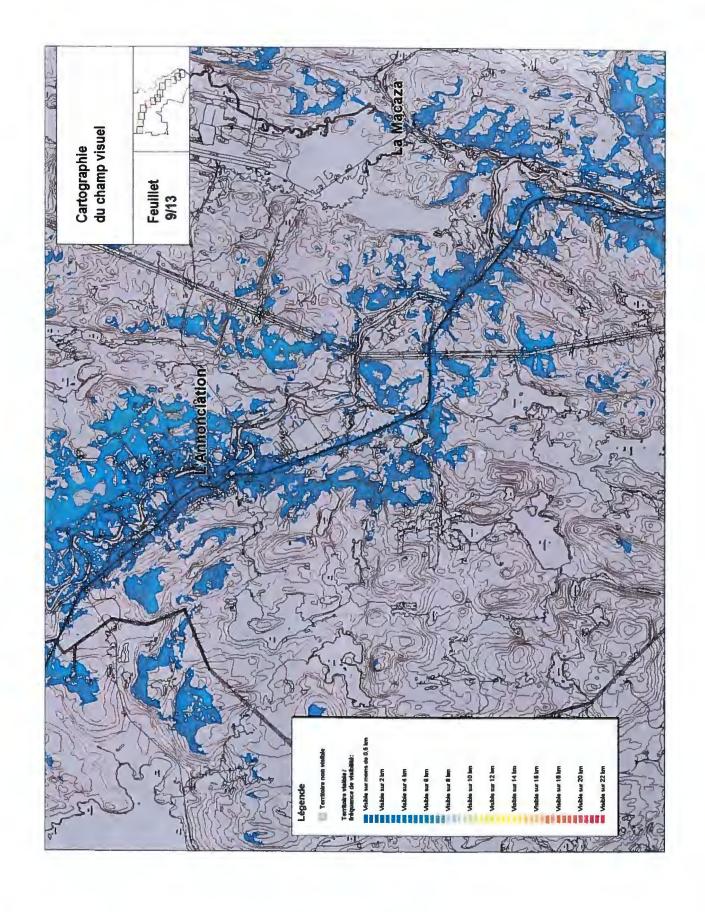








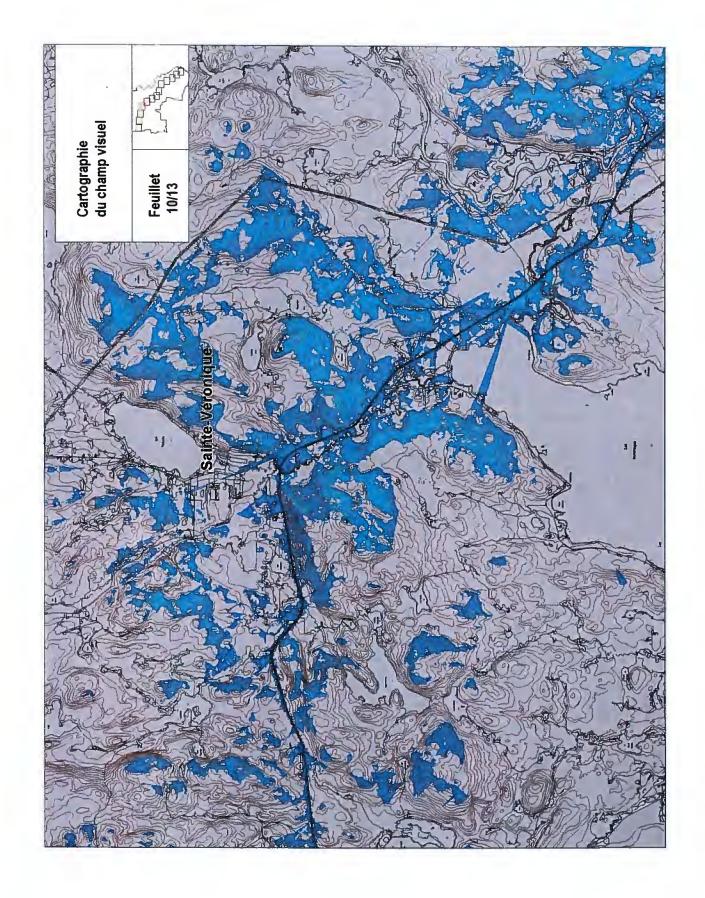


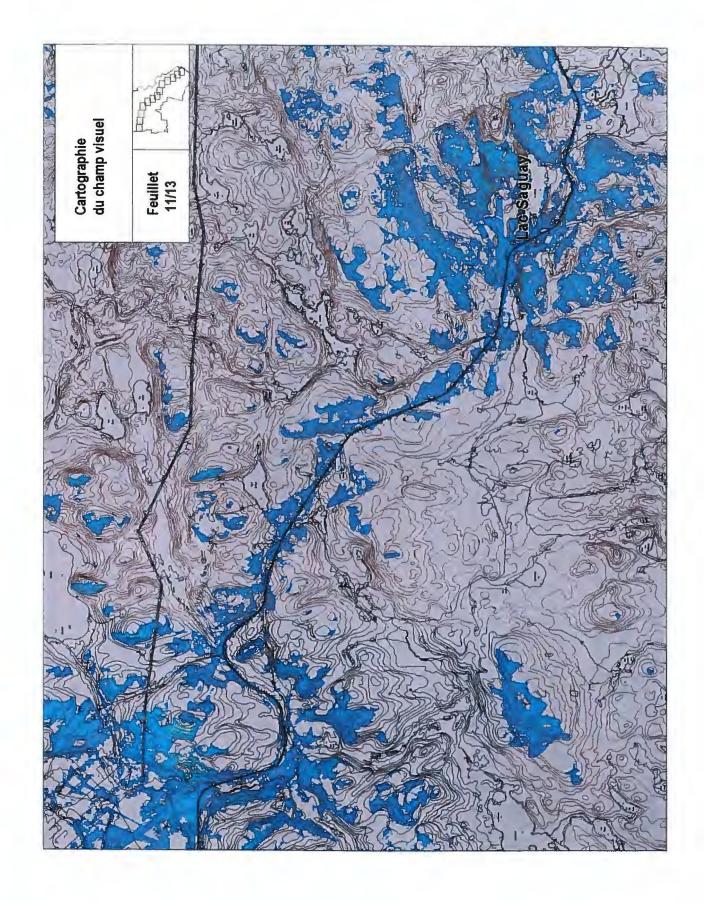


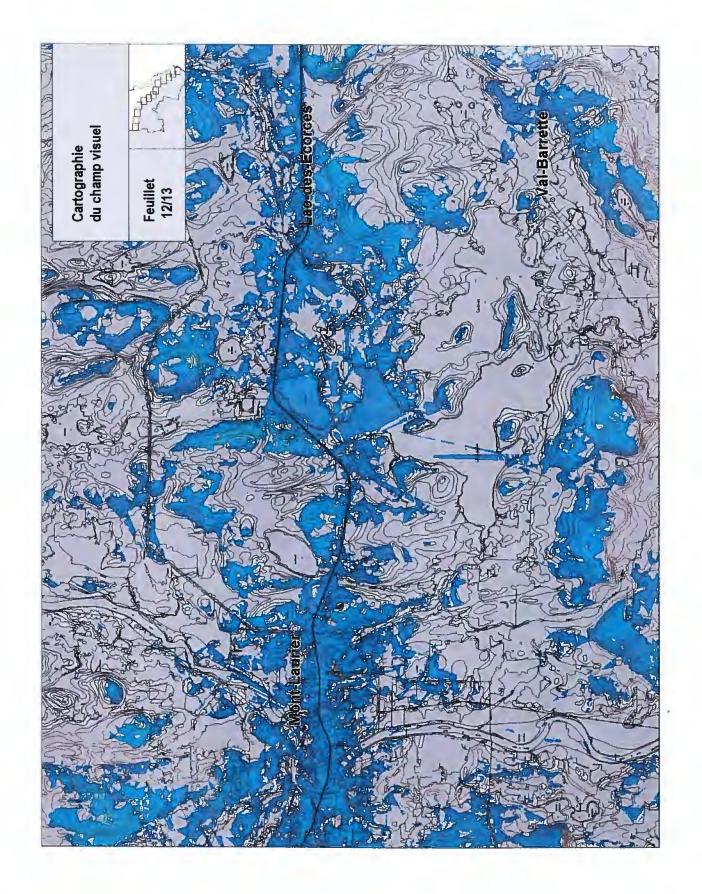
0000000

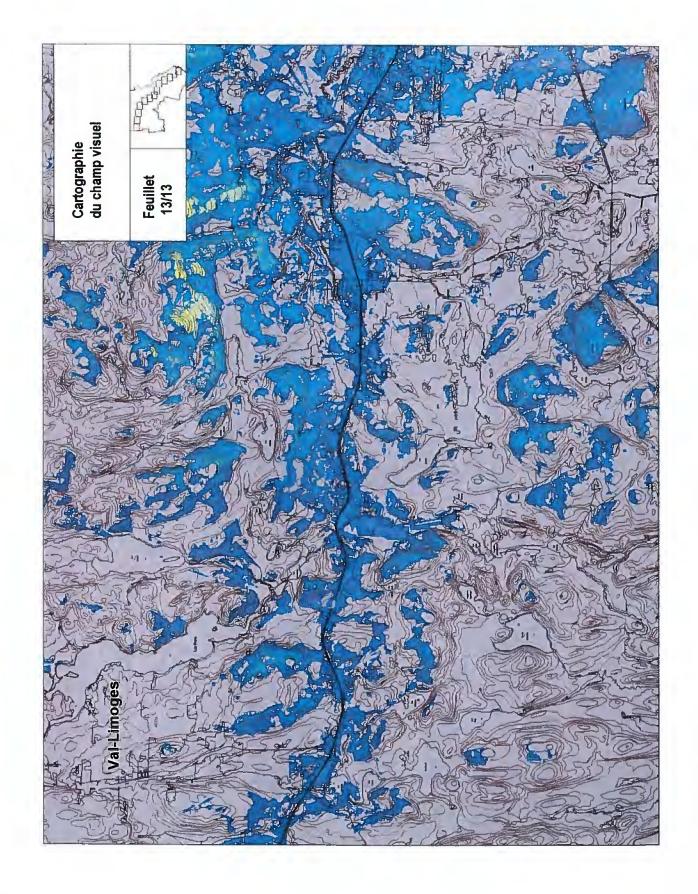
00.00

Ď









0.00000000

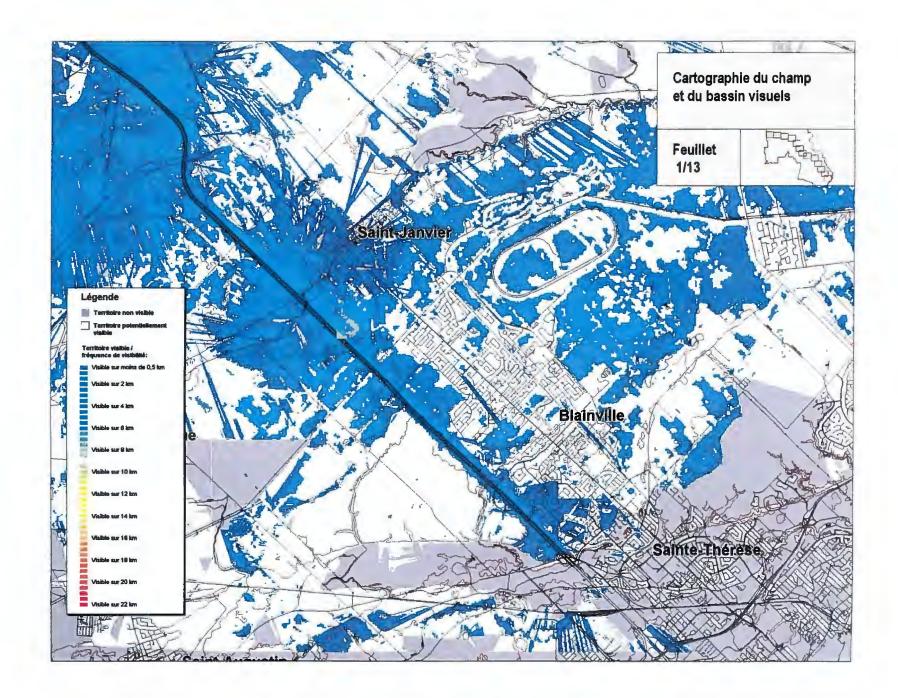
00000000

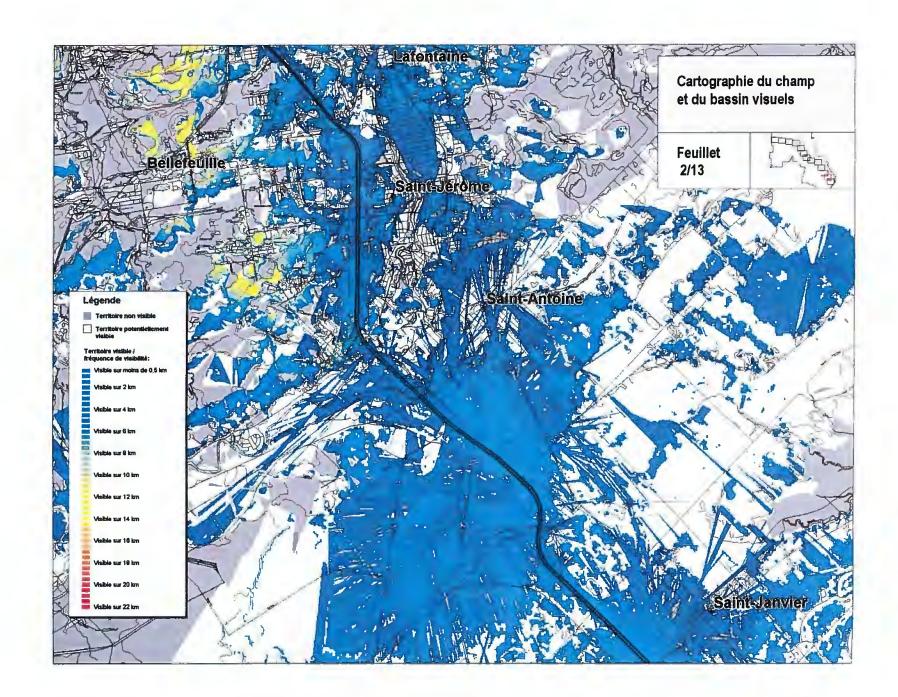
0000

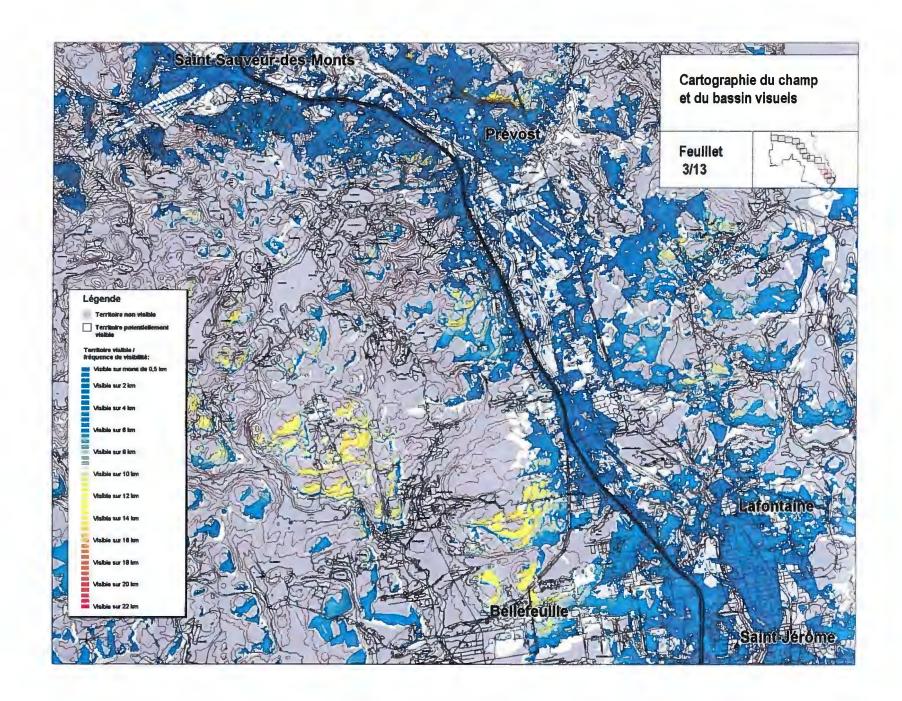
0.0.000.000

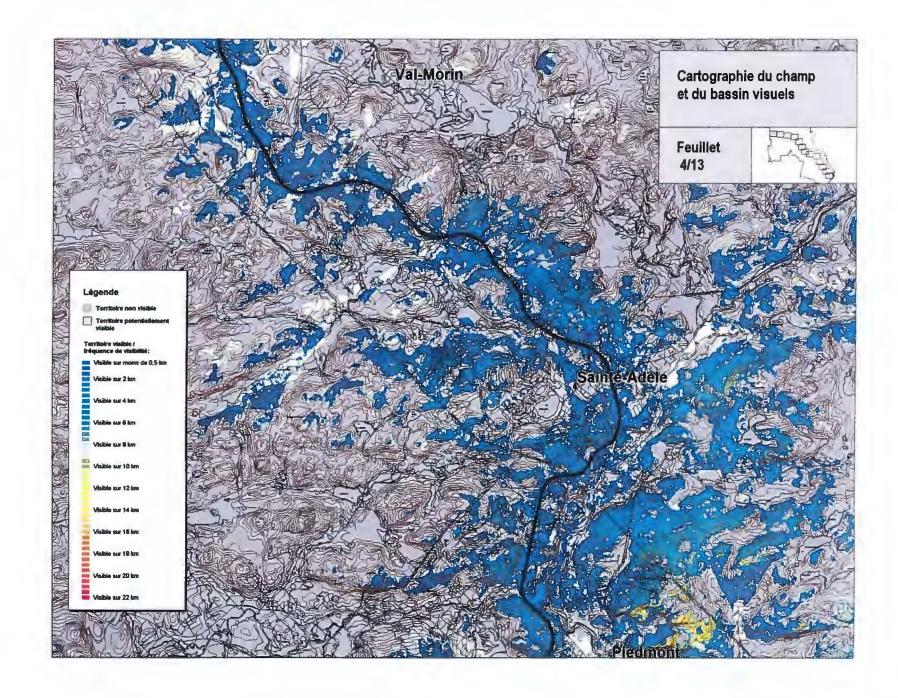
Annexe 4

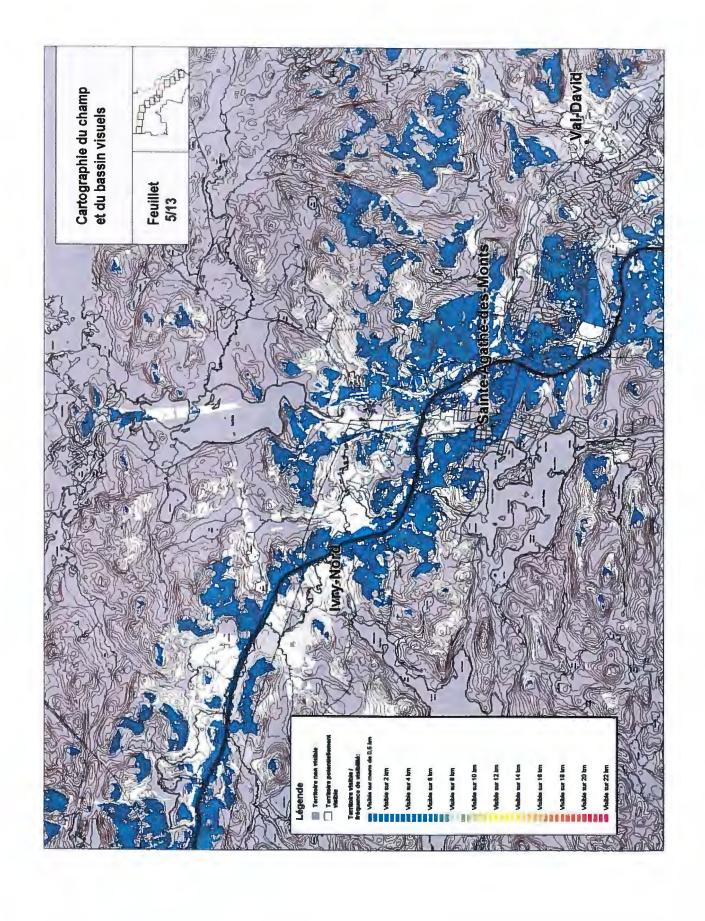
Cartographie du bassin visuel reporté sur le champ visuel feuillets détaillés





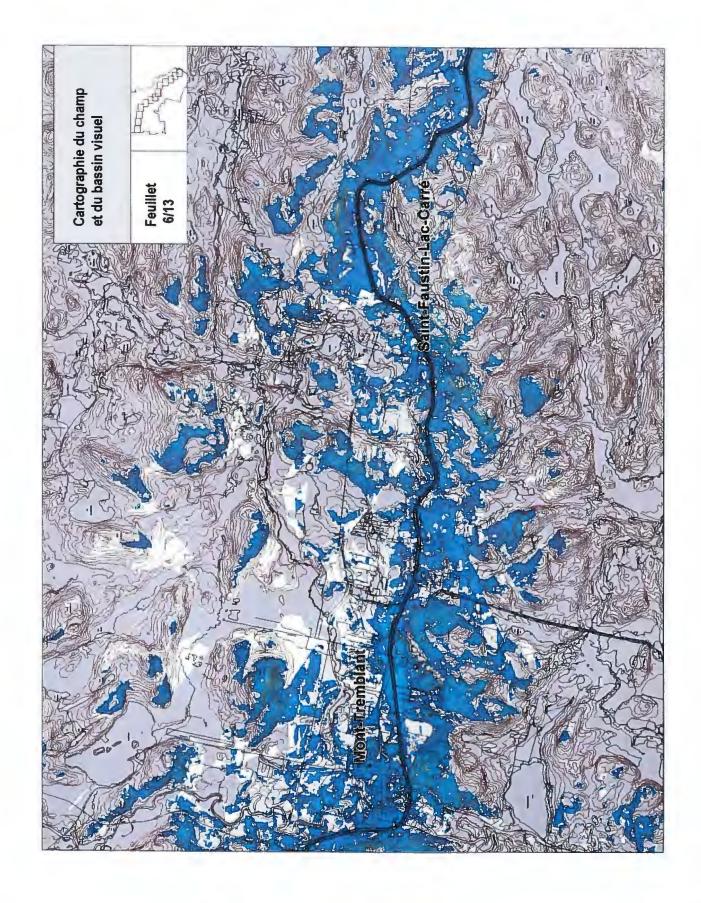






almononnonnonnonnonnonnon

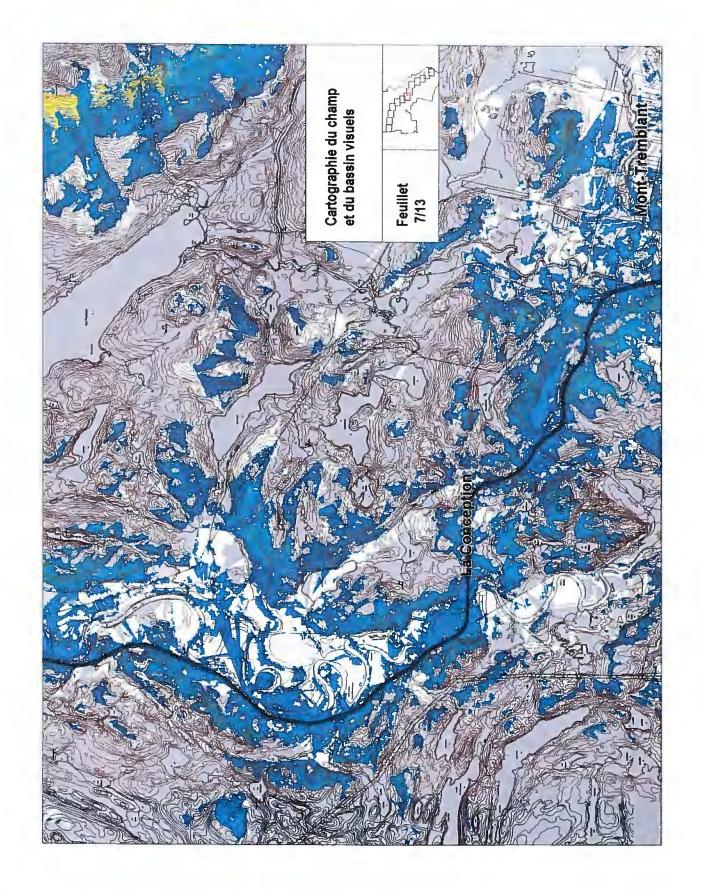
gx

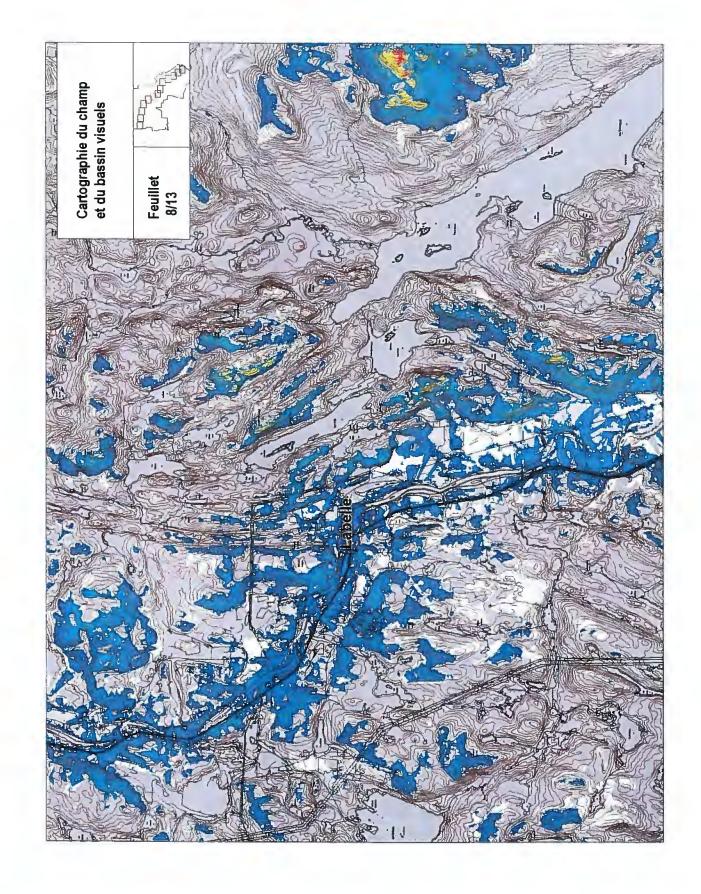


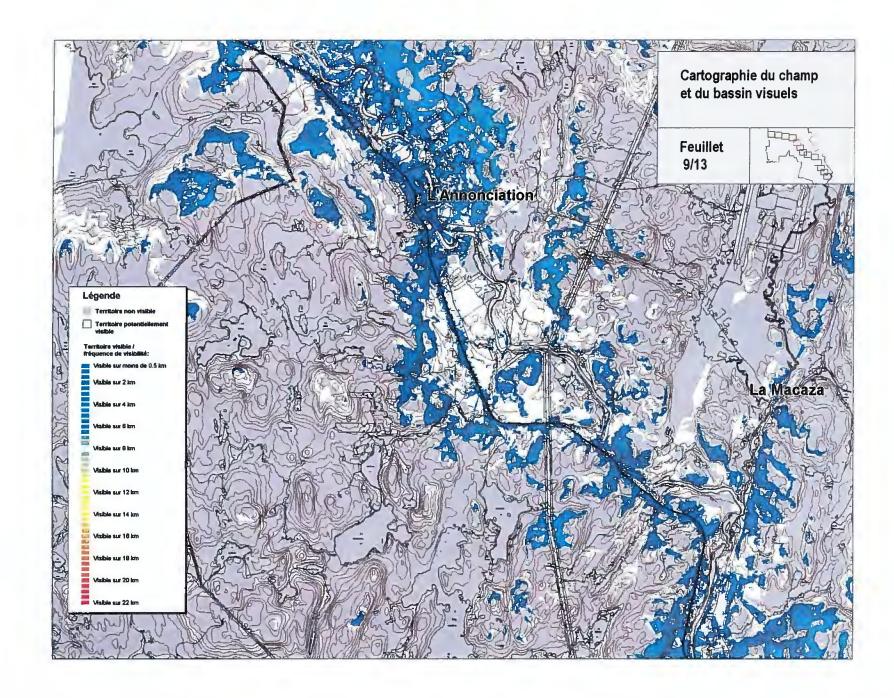
000000000

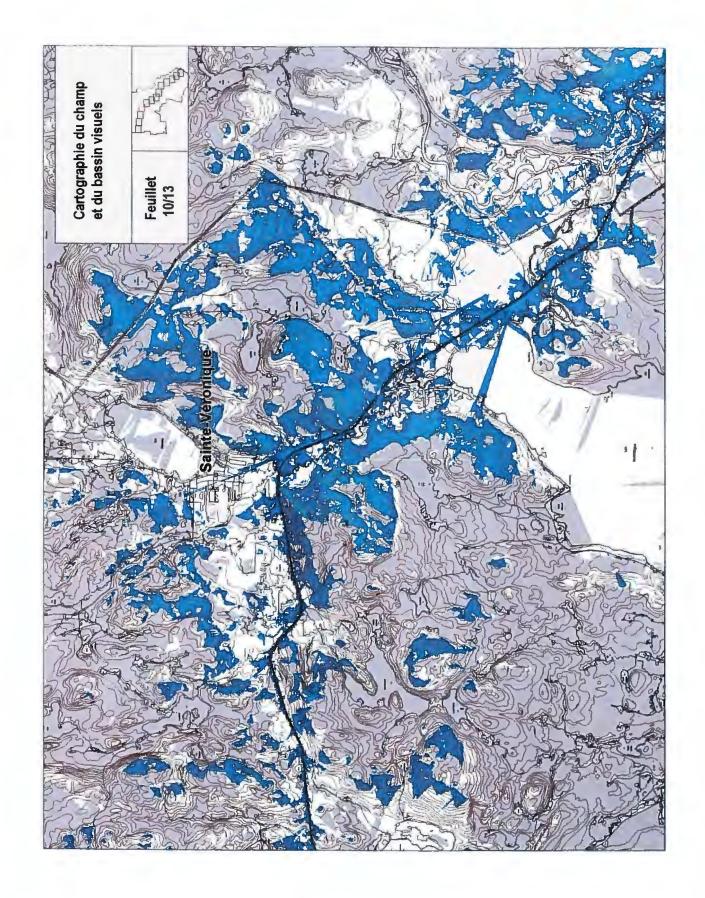
9,0

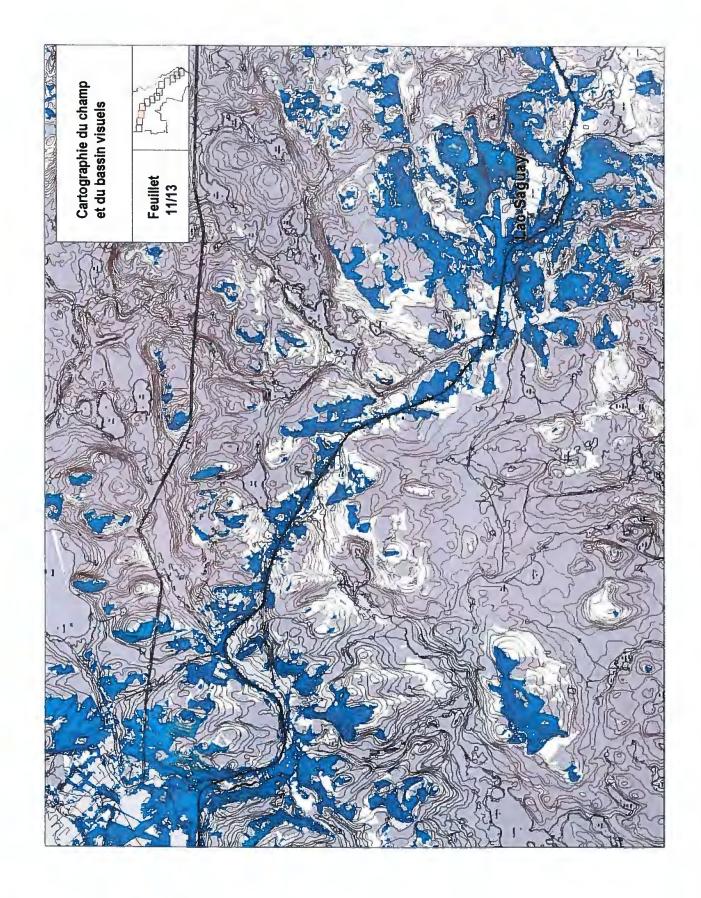
þ

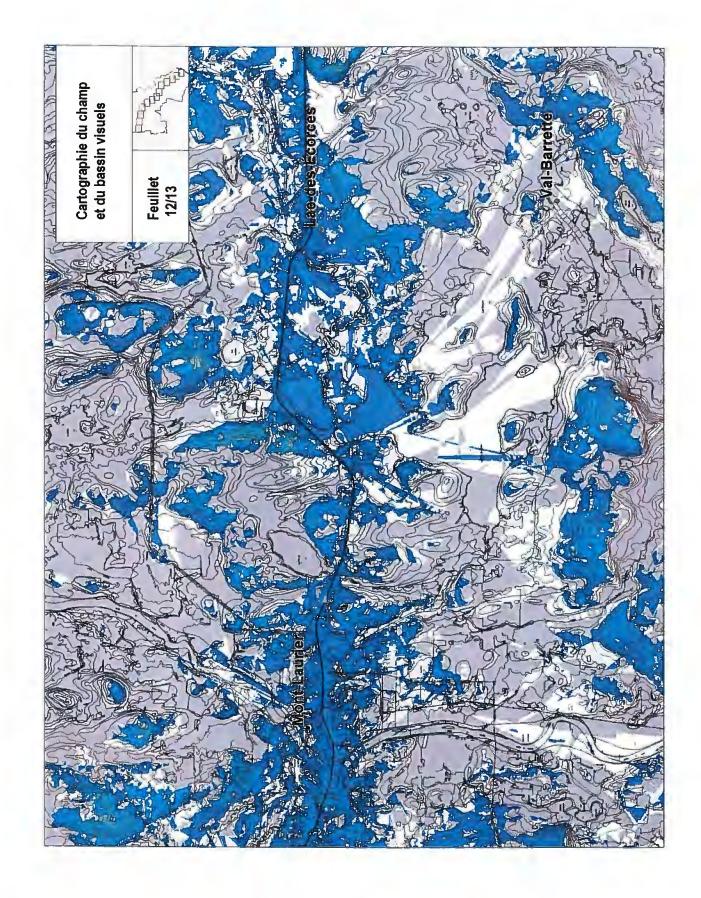


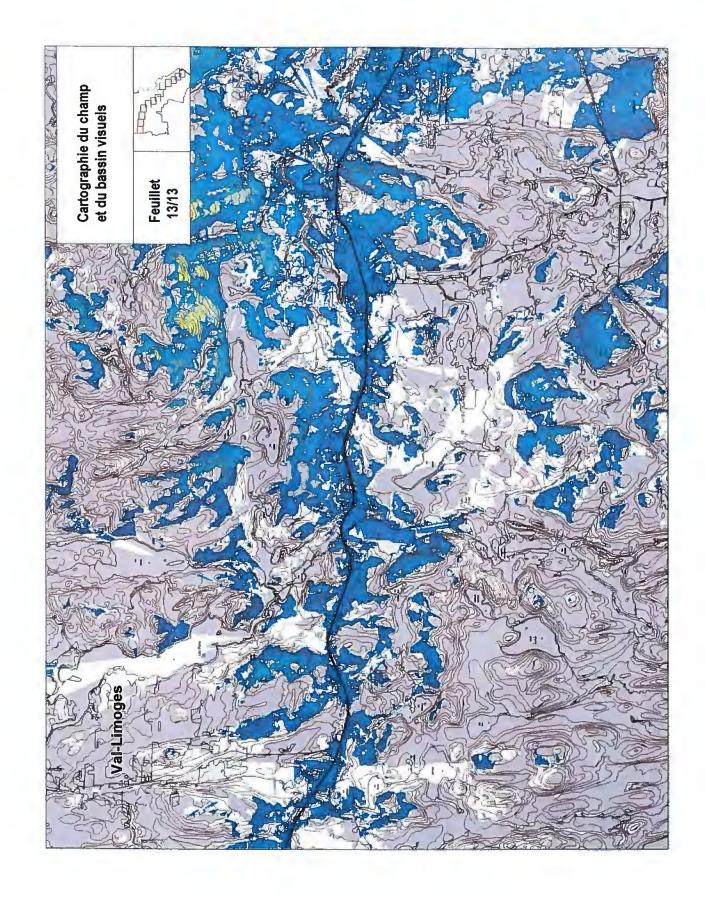












Glossaire

Bassin visuel

Etendue de territoire potentiellement visible à partir d'un point donne en ne considerant 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 ecosystèmes terrestres et des hydrosystèmes a plusieurs inveaux de perception¹, »

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 litteralement, en certaines circonstances favorables et a partir de ce capital, un paysage d'interêt »

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, a partir duquel une surface de territoire donnée est visible.

Paysage

« [résultat] de la perception visuelle sélective d'un agencement donne de composantes géographiques d'origines naturelle et anthropique ¹ »

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 regions naturelles du CER.

Paysage emblématique⁴

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

Paysage identitaire⁵

Paysage qui traduit en quelque sorte l'image que se font les collectivites 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 donne de l'histoire, qu'ils incarrient 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 amsi qu'à la valeur touristique des paysages du corridor) ou des compositions paysagères exceptionnelles.

Secteur problématique

Secteur dont les points d'interêt du paysage sont dégradés ou menaces. Ces degradations, ou menaces de dégradation, proviennent souvent des dynamiques de développement en cours et sont consideres comme particulierement httigieuses lorsqu'elles touchent des compositions paysageres exceptionnelles ou encore les valeurs identitaires, esthétiques ou touristiques du paysage.

Séquence visuelle

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

Unité régionale de paysage

Unité territoriale offrant une certaine recurrence en ce qui concerne le caractère des paysages. L'unité régionale de paysage est caractèrise à l'échelle de 1/100 000. Dans la présente caractérisation, son découpage est tributaire du découpage des districts ecologiques 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 Evolution du territoire Laurentiden Caracterisation et gestion des peysages Montreel Isabelle Quentin editeur Chaire en peysage et environnement, Université de Wontreel, 2000, p 27 / doid p 24

¹ BEAUDET, G. et autres. Esquisse d'une approche payzage du corridor de l'autoroule A15 et de la route 117, Montréel, Chare en paysage et environnement, Université de Montreal, 1998, p. 11.

ODMON G G BEAUDET el M JOLY Evolution du territorie Leurenbelen Caracterisation et gestion des paysages, Montreal Isabelle Quantin adleur Chaire en paysage et environnement, Université de Montreal 2000, p 18

^{*}Hold p 19

Bibliographie

BEAUDI F, G et autres Esquisse d'une approche pavsage du corridor de l'autoronic A15 et de la route 117, Montreal, Chaire en paysage et environnement, Université de Montréal, 1998

DOMON, G., G. BEAUDET et M. JOLY. Évolution du territoire Laurentidien: Curactérisation et gestion des passages, Montréal, Isabelle Quentin editeur, 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'autoronte 15 et de la ronte 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 Laurentules, diagnostique, 1997

Références cartographiques

MINISTERE DE L'AGRICULTURE DES PÉCHERIES ET DE L'ALIMENTATION, image satellne reclassifiee, 1994.

MINISTERE DE L'ENEGIE ET DES RESSOURCES, Les regions écologiques du Québec méridional 2e approximation, Québec, 1985

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

MINISTERE DES TRANSPORTS, Atlus des transports Laurentides, 1998, 78 p