

MARCHAND

Plan d'urbanisme

*Préparé par le
Service de l'aménagement du territoire
de la MRC d'Antoine-Labelle*

Chapitre 1

Le territoire

Ce chapitre traite du milieu physique de la municipalité. Il a pour but d'en dégager les particularités et les spécificités par l'identification des potentiels et des contraintes et se termine par une description de l'utilisation du sol.

Le milieu physique représente l'ensemble des éléments naturels qui caractérisent le territoire, autant les éléments du milieu qui en constituent la base comme la topographie, la géologie, la géomorphologie et l'hydrographie que les éléments vivants tels la végétation et la faune qui en dépendent.

Ce milieu est transformé par l'ensemble des activités humaines telles l'agriculture, l'exploitation forestière, l'extraction, les activités récréatives ainsi que par l'implantation de résidences ou de chalets.

1.1 Le milieu physique

La municipalité de Marchand fait partie de la municipalité régionale de comté d'Antoine-Labelle. Située au sud-est de la MRC, elle occupe une superficie totale de 179,98 kilomètres carrés, soit 3,1 % du territoire municipalisé de la MRC. Elle est entourée par les municipalités de Lac-Nominingue à l'ouest, de Sainte-Véronique au nord-ouest, de L'Ascension au nord-est, de La Macaza à l'est, au sud, elle est bordée par les municipalités de Labelle et de La Minerve situées dans la MRC des Laurentides. Elle enclave complètement la municipalité de L'Annonciation (voir carte à la page 3). L'extrémité est de la municipalité est détachée du reste de son territoire. Cette portion de forme triangulaire de la municipalité est comprise dans les limites du parc du Mont-Tremblant.

La répartition et la localisation des terres publiques et privées orientent, sur le territoire, le développement des activités humaines. Les terres de tenure privée représentent 88 % de sa surface ou 158,4 kilomètres carrés, celles de propriété publique couvrent 15 kilomètres², soit 12 %, et appartiennent au gouvernement provincial. Des contrats d'approvisionnement et d'aménagement forestier (CAAF) ont été octroyés sur la presque totalité de ces terres publiques.

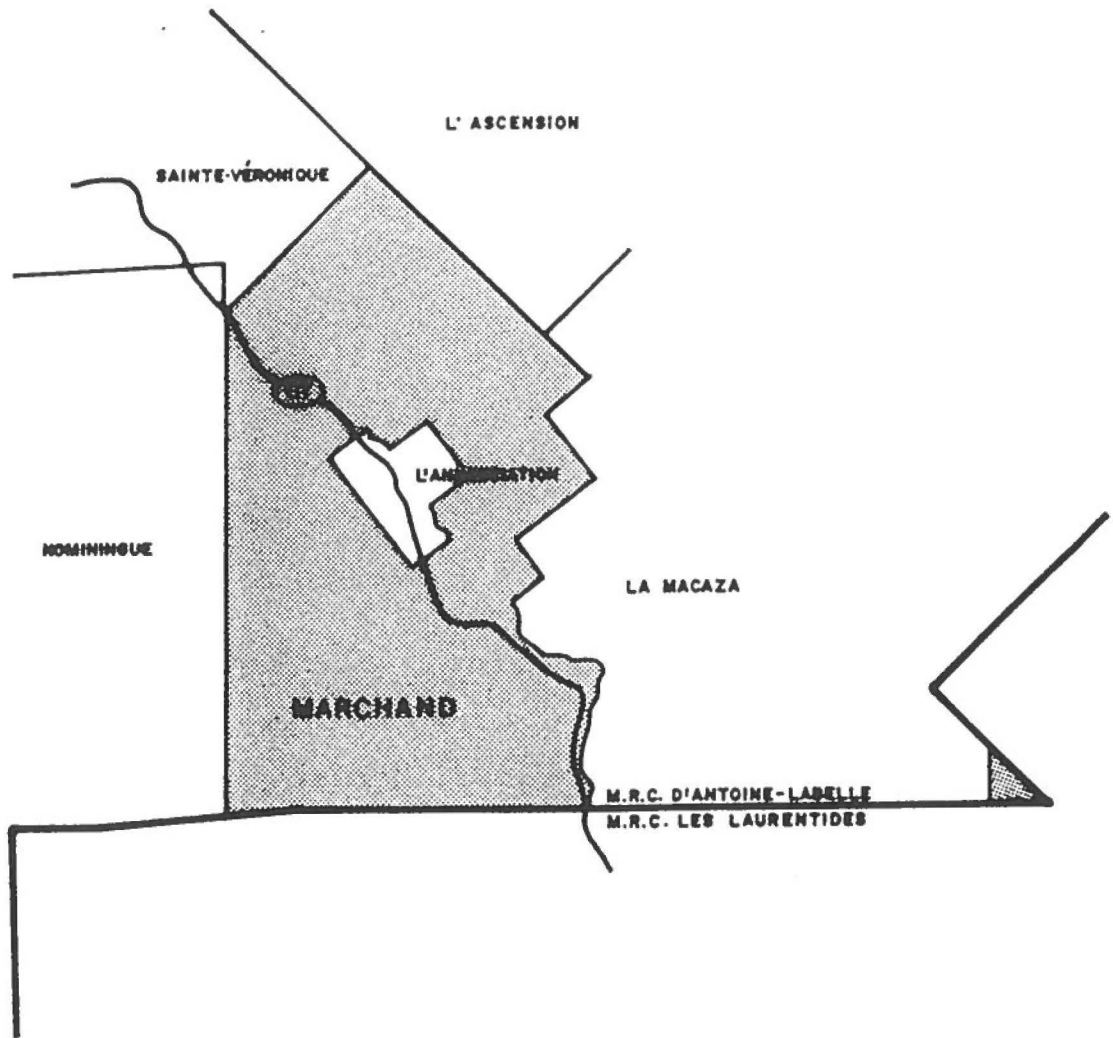
C'est une municipalité aux milieux diversifiés, présentant des caractéristiques urbaines et péri-urbaines de part et d'autre de L'Annonciation et le long de la route 117, agricoles vers le nord-ouest près des rivières Rouge et Nominigüe et de villégiature autour de plusieurs lacs de petite ou moyenne étendue. On retrouve également une vaste aire forestière en deux blocs l'un au sud-ouest et l'autre au nord-est. Ces blocs sont coupés par l'urbanisation diffuse autour de L'Annonciation. Au total, 1 430 personnes habitent cette municipalité de façon permanente (*selon le recensement de 1996*).

La route nationale 117 du ministère des Transports du Québec (MTQ) relie Marchand à Mont-Laurier et ultimement à l'Abitibi vers le nord-ouest et à Montréal vers le sud-est. La route collectrice 321 du MTQ permet de se rendre à L'Ascension au nord et à la municipalité de Lac-Nominigüe vers le sud-ouest. Une autre route collectrice relie le centre de la municipalité de L'Annonciation et le village de La Macaza en passant devant la piste d'aviation et le centre de détention de La Macaza.

La municipalité entretient, quant à elle, une route d'importance locale (chemin de la Rivière) qui part du côté est de la ville de L'Annonciation et se rend au village de L'Ascension du côté est de la rivière Rouge, en parallèle à la route collectrice 321. Les autres chemins municipaux desservent principalement les différents lacs voués à la villégiature, tels les lacs Lanthier, Petit Lanthier, Malo, Cloche, Paquet, Boileau, Castor, aux Bois-Francis, Marsan et Lacoste. Certains autres rangs se situent dans le secteur agricole, au nord-ouest de la municipalité.



LA MUNICIPALITE ET SES VOISINES



LA MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTE
D'ANTOINE-LABELLE



Chapitre 7

Le transport terrestre

Le territoire de la municipalité comporte un réseau routier local bien développé et est desservi par le réseau supérieur du ministère des Transports. L'organisation de ce réseau est intimement liée à l'organisation territoriale de Marchand et exerce donc une influence certaine sur sa planification.

Ce chapitre consacré au transport terrestre traitera de la gestion des corridors routiers du réseau supérieur, des voies de circulation générant des contraintes majeures, du tracé projeté et du type des principales voies de circulation et des réseaux de transport, des améliorations requises et des autres modes de transport.

7.1 Le réseau routier sur le territoire de la municipalité

Le réseau routier de la municipalité peut être classé en 3 groupes. Ces derniers sont les suivants:

7.1.1 Le réseau supérieur à la charge du ministère des Transports du Québec

Ce réseau comprend la route nationale 117 et les routes collectrices 321, et chemin de La Macaza. .

7.1.2 Le réseau local à la charge de la Municipalité

Ce réseau relie les pôles d'activités entre eux et dessert les milieux ruraux, résidentiels et de villégiature. La Municipalité à ainsi à sa charge environ 110 kilomètres.

7.1.3 Les chemins privés

La municipalité comporte une vingtaine de chemins privés. La plupart d'entre eux sont situés dans des secteurs de villégiature. L'ensemble des chemins privés existant sur le territoire ont été identifiés par le règlement numéro 00-474.

7.2 La gestion des corridors routiers du réseau supérieur

Le développement urbain en bordure des grands axes routiers du Québec est lourd de conséquences. Il entraîne à la fois une détérioration de la sécurité sur les routes, de la qualité de vie des milieux traversés et de la fluidité de la circulation. Le territoire de la municipalité n'échappe pas à cette problématique particulièrement en bordure de la route 117.

La problématique rencontrée sur cette route se présente de façon suivante :

- conflit entre la circulation de transit et la circulation locale ;
- trafic de camions lourds important entraînant des perturbations aux autres types de circulation ;
- prolifération d'enseignes;
- non-signalisation des accès véhiculaires;
- absence d'aménagement paysager.

Devant le lourd constat de la problématique générale de la gestion des corridors routiers, le ministère des Transports du Québec a demandé aux MRC, dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement, de déterminer des mesures de protection adaptées à leur territoire. C'est dans ce contexte que le schéma d'aménagement révisé de la MRC d'Antoine-Labelle propose une série de moyens dont doit tenir compte la Municipalité dans le cadre de sa planification territoriale. Les mesures qui affectent plus particulièrement le territoire de Marchand sont les suivants:

- Un avis du ministère des Transports relatif aux accès sur les chemins appartenant au réseau supérieur devra être déposé lors des demandes de permis et certificats suivants :

- Tout permis de construction d'un nouveau bâtiment et tout certificat de changement d'usage dont l'accès se fera directement à partir d'un chemin appartenant au réseau routier.
 - Tout permis de lotissement relatif à tout projet comprenant 10 terrains et plus, situés à moins de 250 mètres de l'emprise d'un chemin du réseau routier supérieur.
 - Tout permis de lotissement relatif à un projet de subdivision d'un terrain dont l'accès éventuel se fera directement à partir d'un chemin du réseau routier supérieur.
- Un cadre réglementaire doit être développé relativement à l'aménagement des cours avant, aux accès véhiculaires, aux marges de recul, aux enseignes et aux panneaux-réclames et aux délais de réalisation des aménagements.
- Les terrains situés hors du périmètre d'urbanisation et adjacents à la route 117 devront avoir un frontage minimal de 150 mètres sur ladite route.

À ces mesures s'ajoute la réalisation d'un « plan d'aménagement du corridor routier » pour les parties de la route 117 qui sont situées aux deux extrémités du contournement de L'Annonciation. Ce contournement entraînera sans doute une pression au déplacement des commerces artériels du sous-centre, principalement vers la sortie sud. Ce plan est prévu au plan d'action accompagnant le schéma d'aménagement révisé. Il est élaboré en partenariat avec la MRC d'Antoine-Labelle, le ministère des Transports et la Municipalité. Cette étude permet d'élaborer des mesures propres à s'assurer que le développement qui s'effectuera à ces endroits tienne compte de la vocation première de la route 117, à savoir assurer efficacement et de façon sécuritaire la circulation de transit.

Ainsi, la municipalité souscrit aux objectifs du plan d'aménagement de la voie de contournement du village de L'Annonciation. L'étude porte sur le tronçon de la route 117 débutant à la rivière Nominique, au nord, jusqu'à la ligne de transmission hydroélectrique, au sud. La construction de la voie de contournement va créer une pression à la relocalisation de certains commerces tels :

- épiceries ;
- commerces d'articles de sports ;

- stations-service ;
- établissements de restaurations ;
- dépanneurs ;
- établissements d'hébergement.

Le plan d'urbanisme propose certaines orientations :

- *Les commerces de détail sont autorisés uniquement dans le périmètre urbain.*
- *Limiter la présence de commerces artériels sur le tronçon en ciblant certains secteurs.*
- *Prohibition de traverser sur le parc linéaire pour accéder à la route 117.*
- *Adhésion au principe des servitudes de non-accès sur le tronçon refait.*
- *Le plan de zonage proposera des usages et règlements d'implantation afin de préserver les abords de la route.*

7.3 Les voies de circulation générant des contraintes majeures

En plus de la problématique relative à la gestion du corridor routier, la route 117 présente un climat sonore qui fait en sorte que, l'occupation du sol à proximité, est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de santé publique et de bien-être général. Les résidences, les institutions et certaines activités récréatives sont sensibles au bruit. La Société canadienne d'hypothèque et de logement considère qu'un environnement sonore de 55dBA est une norme maximale à ne pas dépasser pour ces zones sensibles.

Selon des données obtenues du ministère des Transports, les tronçons de la route 117, situés hors du périmètre d'urbanisation, présentent un climat sonore élevé. L'isophone⁵ de 55 dBA serait situé, de 85 à 140 mètres de la ligne médiane de cette route. Il est important de mentionner ici que ces données ne sont valables que pour des vitesses de 90 km/heure et qu'elles sont basées sur un modèle mathématique. Aucune mesure n'a été prise sur le terrain. Aussi, ces données ne tiennent pas compte des obstacles pouvant constituer des barrières au bruit. Il n'en demeure pas moins qu'elles permettent de constater un climat sonore élevé en bordure de cette route.

Dans ce contexte, la MRC d'Antoine-Labelle considère les sections de la route 117, situées hors du périmètre d'urbanisation, comme constituant une voie de circulation dont la présence fait en sorte que l'occupation du sol, à proximité, est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique et de bien-être général. La Municipalité en fait de même pour les parties de cette route située sur son territoire. Elle intégrera à sa réglementation d'urbanisme, les dispositions contenues au document complémentaire accompagnant le schéma d'aménagement révisé de la MRC. Ces dispositions consistent en des marges de recul accrues, lors de l'implantation de résidences et de certaines activités récréatives situées hors du périmètre d'urbanisation, en bordure de la route 117. Il n'y a pas de mesures prévues pour les institutions puisque ces dernières ne sont pas autorisées à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.

7.4 Le tracé projeté et le type des principales voies de circulation et des réseaux de transport

Dans le cadre des mesures relatives à la gestion des corridors routiers et celles visant à contrôler l'étalement urbain, le schéma d'aménagement révisé de la MRC demande que la municipalité identifie, dans son plan d'urbanisme, à titre de principale voie de circulation, le tracé projeté de certains chemins. Ces derniers sont les suivants:

- Les tronçons des nouveaux chemins traversant ou se raccordant aux sections de la route 117 situés dans les périmètres d'urbanisation et dans les affectations « Péri-urbaine » et « Récréative », telles que délimitées au schéma d'aménagement révisé.

⁵ *Un isophone est défini comme étant une courbe unissant les points d'un même niveau de bruit.*

- Tous les nouveaux chemins situés dans l'affectation « Péri-urbaine » telle que délimitée au schéma d'aménagement révisé.
- Les tronçons des nouveaux chemins traversant ou se raccordant au parc linéaire « Le P'tit Train du Nord » situés dans les périmètres d'urbanisation et dans les affectations « Péri-urbaine » et « Récréative », telles que délimitées au schéma d'aménagement révisé.

Les projets de lotissement comportant l'ouverture de nouveaux chemins devront concorder avec le tracé des chemins identifiés au plan d'urbanisme.

Pour répondre à la première obligation, la Municipalité identifie un seul chemin, à titre de principale voie de circulation. Ce dernier est situé dans le prolongement de la rue Élie. Le tracé projeté de ce chemin apparaît sur la carte des grandes affectations du sol.

En ce qui a trait aux autres obligations, la Municipalité n'identifie aucun autre chemin à titre de principale voie de circulation. C'est donc dire qu'aucun nouveau chemin ne pourra traverser ou se raccorder à la route 117, ainsi qu'au parc linéaire, dans les affectations concernées. Il ne pourra également pas y avoir d'ouverture de nouveaux chemins dans l'affectation « Péri-urbaine », sans qu'il n'y ait de modification au plan d'urbanisme.

Par l'adoption de cette mesure, la Municipalité lance un double message. D'une part, elle insiste sur l'importance de consolider les développements existants et de prioriser la construction en bordure des chemins existants. D'autre part, elle invite les promoteurs à ne pas prévoir de nouveaux croisements à la route 117 et au parc linéaire et à favoriser plutôt l'utilisation des croisements existants.

7.5 Les améliorations requises au réseau routier

7.5.1 Le réseau routier supérieur

La Municipalité est en accord avec les améliorations proposées par la MRC d'Antoine-Labelle relativement au réseau routier supérieur sur son territoire. Elle fait donc sienne les améliorations proposées à savoir:

- *Qu'à terme, la route 117 soit transformée en boulevard routier (4 voies) de Labelle jusqu'à la limite ouest de la MRC d'Antoine-Labelle.*
- *Que les centres locaux de Labelle et de L'Annonciation soient contournés par des voies de contournement afin de préserver la fluidité de la circulation.*
- *Que la voie de contournement de L'Annonciation soit pourvue de trois intersections donnant accès à l'agglomération.*
- *Tout en maintenant les projets de contournement de Labelle et de L'Annonciation et de la transformation de la route 117 en boulevard routier, que le ministère des Transports procède à court terme aux travaux correctifs de sécurité et d'amélioration nécessaires à la route 117 et plus spécifiquement aux travaux suivants :*
 - *Construction d'une voie d'évitement à la jonction de l'accès du site d'enfouissement sanitaire de la Vallée de la Rouge (lots 4 et 5 du rang Ouest de la rivière Rouge, canton de Marchand).*
 - *Construction d'une voie d'évitement à la jonction de la montée du lac Castor et de la route 117 (lot 35 du rang Sud-Ouest de la rivière Rouge du canton de Marchand).*
 - *Correction de la courbe située sur les lots 15 et 16 du rang Sud-Ouest de la rivière Rouge du canton de Marchand.*
 - *Construction d'une voie d'évitement à la jonction de la montée du lac Marsan (lot 30 du rang Sud-Ouest de la rivière Rouge du canton de Marchand).*

- *Amélioration de l'intersection de la route 321 Sud et de la route 117.*
- *Procéder aux correctifs nécessaires à la structure de la route 321 Sud.*
- *Procéder à l'installation de clignotants aux intersections majeures à la route 117.*

7.5.2 Le réseau routier local

La Municipalité n'entend pas développer de nouveaux axes routiers sur son territoire. Elle poursuivra ses travaux d'amélioration au réseau routier local à sa charge en accordant tel que mentionné au chapitre des grandes orientations, la priorité aux chemins les plus utilisés. Des réfections prévues, sont présentées au chapitre 9.

7.6 Les autres modes de transport

7.6.1 Le transport adapté ou collectif

Le territoire de la municipalité n'est desservi par un système de transport adapté (Transport adapté des Laurentides). Le financement de ce transport est assuré à 75% par le ministère des Transports, à 20% par les municipalités desservies et 5% par les usagers. Le service par taxi est aussi disponible. Il n'y a toutefois pas de transport collectif sur le territoire.

7.6.2 Le transport scolaire

La Commission scolaire Pierre-Neveu assure le transport scolaire sur le territoire de la municipalité. Cette dernière transmettait, en octobre 1998, les zones d'admissibilité au transport scolaire. Par cette démarche elle souhaite que les citoyens soient informés de l'existence de cette zone lors de la levée des permis de construction. Par la même occasion, elle sensibilisait la Municipalité à l'importance du contrôle de l'urbanisation et à la nécessaire collaboration entre les deux organismes.