

TABLES DES MATIÈRES

	Page
CHAPITRE 1 MISE EN SITUATION DU SCHÉMA RÉVISÉ	1-1
1.1 INTRODUCTION	1-1
1.2 BILAN RÉGIONAL.....	1-3
1.2.1 Situation générale.....	1-3
1.2.2 Démographie actuelle et économie	1-3
1.2.3 Perspectives démographiques	1-7
1.2.4 La demande résidentielle	1-7
1.3 SYNTHÈSE DES ENJEUX RÉGIONAUX.....	1-10
1.3.1 Développement sur le territoire	1-10
1.3.2 Patrimoine et culture.....	1-11
1.3.3 Transport et communication	1-11
1.3.4 Environnement	1-11
1.4 ENJEUX PLUS SPÉCIFIQUES PAR ZONES HOMOGENES.....	1-12
CHAPITRE 2 LES GRANDES ORIENTATIONS DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	2-1
2.1 IDENTIFICATION DES ORIENTATIONS SECTORIELLES	2-1
2.2 LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE	2-3
CHAPITRE 3 LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE.....	3-1
3.1 PRÉCISIONS D'ORDRE MÉTHODOLOGIQUE	3-1
3.1.1 Grandes affectations et grille de compatibilité des usages	3-1
3.1.2 Notion de conformité au schéma révisé	3-2
3.1.3 Interprétation des limites des aires d'affectation du sol.....	3-2
3.1.4 Notion d'usage principal	3-2
3.2 L'AFFECTATION URBAINE	3-7
3.2.1 Caractérisation de l'affectation urbaine	3-7
3.2.2 Usages compatibles	3-8
3.2.3 Usages dominants.....	3-9
3.2.4 Normes et critères applicables à l'affectation urbaine.....	3-9
3.2.5 Concentration des services d'envergure dans les pôles de Saint-Jovite et Sainte-Agathe	3-10
3.2.6 Planification d'ensemble du secteur commercial et industriel de Saint-Jovite	3-13
3.3 L'AFFECTATION INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE	3-14
3.3.1 Caractérisation de l'affectation industrielle et commerciale	3-15
3.3.1.1 Justification des besoins en nouveaux espaces à caractère industriel	3-15

3.3.2	Usages compatibles dans l'affectation industrielle et commerciale	3-20
3.3.3	Usages dominants	3-20
3.3.4	Concentration des services d'envergure dans les pôles de Saint-Jovite et de Sainte-Agathe	3-22
3.3.5	Planification d'ensemble de certaines aires d'affectation industrielle et commerciale	3-22
3.3.6	Normes et critères applicables à l'affectation industrielle et commerciale	3-23
3.3.7	Intentions de mise en œuvre	3-23
3.4	L'AFFECTATION RÉSIDENTIELLE ET DE RÉCRÉATION	3-23
3.4.1	Caractérisation de l'affectation résidentielle et de récréation	3-23
3.4.2	Usages compatibles	3-24
3.4.3	Usages dominants	3-25
3.4.4	Normes et critères applicables à l'affectation résidentielle et de récréation	3-25
3.4.5	Intentions de mise en œuvre	3-27
3.5	L'AFFECTATION MIXTE	3-27
3.5.1	Caractérisation de l'affectation mixte	3-27
3.5.2	Usages compatibles	3-27
3.5.3	Usages dominants	3-28
3.5.4	Normes et critères applicables à l'affectation mixte	3-28
3.6	LES AFFECTATIONS EN ZONE AGRICOLE	3-29
3.7	L'AFFECTATION AGRICOLE	3-31
3.7.1	Caractérisation du territoire / affectation agricole	3-31
3.7.2	Principaux objectifs d'aménagement / affectation agricole	3-31
3.7.3	Usages compatibles / affectation agricole	3-31
3.7.4	Normes et critères sur les densités résidentielles	3-33
3.7.5	Normes et critères sur les distances séparatrices	3-33
3.7.6	Normes et critères sur les secteurs déstructurés	3-34
3.7.7	Zonage de production en zone agricole	3-35
3.7.8	Intentions de mise en œuvre	3-36
3.8	L'AFFECTATION AGROFORESTIÈRE	3-37
3.8.1	Caractérisation du territoire / affectation agroforestière	3-37
3.8.2	Principaux objectifs d'aménagement / affectation agroforestière	3-37
3.8.3	Usages compatibles / affectation agroforestière	3-38
3.8.4	Normes et critères sur les densités résidentielles	3-40
3.8.5	Normes et critères sur les distances séparatrices	3-40
3.8.6	Normes et critères sur les secteurs déstructurés	3-40
3.8.7	Zonage de production en zone agricole	3-40
3.8.8	Intentions de mise en œuvre	3-40
3.9	L'AFFECTATION FORESTIÈRE ET DE CONSERVATION	3-41
3.9.1	Caractérisation de l'affectation forestière et de conservation	3-41
3.9.2	Usages compatibles	3-42
3.9.3	Usages dominants	3-42

3.9.4 Normes et critères applicables à l'affectation forestière et de conservation	3-43
3.9.5 Intentions de mise en œuvre	3-43
3.10 L'AFFECTATION RÉCRÉATION EXTENSIVE	3-46
3.10.1Caractérisation de l'affectation récréation extensive	3-46
3.10.2Usages compatibles	3-47
3.10.3Usages dominants	3-48
3.10.4Normes et critères applicables à l'affectation récréation extensive	3-48
3.11 L'AFFECTATION RURALE	3-48
3.11.1Caractérisation de l'affectation rurale	3-48
3.11.2Usages compatibles	3-49
3.11.3Usages dominants	3-50
3.11.4Normes et critères applicables à l'affectation rurale.....	3-50
3.11.5Intentions de mise en œuvre	3-51
3.12 OBJECTIFS SPÉCIFIQUES / ZONE PÉRIPHÉRIQUE DE LA STATION MONT-TREMBLANT	3-51
3.12.1Mise en situation.....	3-51
3.12.2Localisation de la zone périphérique de la Station Mont-Tremblant	3-52
3.12.3Les objectifs généraux.....	3-52
3.12.4Éléments de planification.....	3-52
CHAPITRE 4 LES PÉRIMÈTRES D'URBANISATION	4-1
4.1 OBJECTIFS ET PRINCIPES GÉNÉRAUX	4-1
4.2 IDENTIFICATION DES PÉRIMÈTRES D'URBANISATION.....	4-1
4.3 CRITÈRES POUR LE CHOIX ET LA DÉLIMITATION DES PÉRIMÈTRES D'URBANISATION	4-4
4.4 CONTEXTE DU DÉVELOPPEMENT URBAIN ET RÉSIDENTIEL.....	4-6
4.5 LE RÔLE DU SCHÉMA RÉVISÉ DANS LA PLANIFICATION DES ESPACES URBAINS.....	4-6
4.6 CARACTÉRISATION DES PRINCIPALES AGGLOMÉRATIONS.....	4-7
4.6.1 Agglomération de Sainte-Agathe	4-7
4.6.2 Agglomération de Saint-Faustin-Lac-Carré.....	4-8
4.6.3 Agglomération de Saint-Jovite / Tremblant	4-9
4.6.4 Agglomération de Labelle.....	4-10
CHAPITRE 5 LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS.....	5-1
5.1 CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU RÉSEAU ROUTIER PRINCIPAL	5-1
5.1.1 Structure du réseau	5-1
5.1.2 Évolution de la circulation.....	5-5

5.1.3	Le camionnage	5-5
5.1.4	Les accidents.....	5-6
5.1.5	Performance du réseau routier principal	5-13
5.1.6	Impact sonore de l'axe autoroute 15 / route 117.....	5-18
5.2	CARACTÉRISATION DU RÉSEAU ROUTIER SECONDAIRE	5-19
5.3	OBJECTIFS ET PROJETS RELATIFS AU RÉSEAU ROUTIER PRINCIPAL	5-20
5.3.1	Gestion des corridors routiers	5-20
5.3.1.1	Mesures de protection des corridors routiers.....	5-20
5.3.1.2	Normes particulières de protection du corridor routier de la route 117 / secteurs Saint-Faustin-Lac-Carré et Saint-Jovite	5-23
5.3.1.3	Mesures particulières de protection du carrefour de l'autoroute 15 – Route 329 / secteur de Sainte-Agathe.....	5-24
5.3.2	Projets de réfection du réseau routier principal.....	5-26
5.3.3	Projets de développement du réseau routier principal.....	5-36
5.3.4	Problématique et orientations particulières sur la desserte du secteur Tremblant	5-40
5.4	OBJECTIFS RELATIFS AU RÉSEAU ROUTIER SECONDAIRE	5-42
5.5	OBJECTIFS RELATIFS AU TRANSPORT AÉRIEN.....	5-42
5.6	OBJECTIFS RELATIFS AU TRANSPORT EN COLLECTIF	5-43
5.6.1	Le transport en commun.....	5-43
5.6.2	Le transport interurbain par autocar	5-43
5.6.3	Le transport par taxi.....	5-44
5.6.4	Transport collectif et spécialisé	5-44
CHAPITRE 6	LA PLANIFICATION DES RÉSEAUX RÉCRÉATIFS.....	6-1
6.1	LE PARC RÉGIONAL LINÉAIRE LE P'TIT TRAIN DU NORD	6-1
6.2	LE PARC RÉGIONAL DU CORRIDOR AÉROBIQUE	6-2
6.3	LES LIENS CYCLABLES	6-2
6.4	LES SENTIERS RÉCRÉATIFS.....	6-3
6.5	LE RÉSEAU DE MOTONEIGE	6-4
6.6	LES VÉHICULES TOUT TERRAIN.....	6-5
CHAPITRE 7	LES ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT HISTORIQUE, CULTUREL ET ESTHÉTIQUE	7-1
7.1	LE POTENTIEL PATRIMONIAL ET ARCHÉOLOGIQUE	7-1
7.1.1	Rappel du contexte historique	7-1
7.1.2	Forces et faiblesses.....	7-3
7.1.3	Description des éléments à caractère patrimonial et architectural d'intérêt.....	7-4

7.1.4	Le potentiel archéologique	7-5
7.1.5	Éléments de mise en œuvre.....	7-5
7.2	LES MILIEUX VISUELS SENSIBLES	7-6
7.2.1	Les corridors touristiques	7-6
7.2.2	Les bassins visuels stratégiques	7-7
7.2.3	Les massifs montagneux d'intérêt régional	7-7
CHAPITRE 8	LES ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE ET LES ZONES DE CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES	8-1
8.1	LES HABITATS FAUNIQUES ET LE MILIEU FORESTIER	8-1
8.2	LES ESPÈCES MENACÉES OU VULNÉRABLES.....	8-3
8.3	LES COURS D'EAU ET LACS PROTÉGÉS	8-3
8.4	LES ZONES D'INONDATION.....	8-4
8.5	LES MILIEUX HUMIDES.....	8-5
8.6	LES ZONES À RISQUE DE MOUVEMENT DE TERRAIN.....	8-6
CHAPITRE 9	LES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS IMPORTANTS	9-1
9.1	LES ÉQUIPEMENTS CULTURELS, ÉDUCATIONNELS, DE SANTÉ ET BIEN-ÊTRE	9-1
9.1.1	Les équipements culturels.....	9-1
9.1.2	Les équipements scolaires	9-2
9.1.3	Les équipements de santé et bien-être	9-2
9.2	LES OUVRAGES DE CAPTAGE D'EAU POTABLE.....	9-3
9.2.1	Éléments de mise en œuvre.....	9-3
9.3	LES INFRASTRUCTURES DE TRAITEMENT DES EAUX.....	9-3
9.4	LES ÉQUIPEMENTS DE TRAITEMENT DES DÉCHETS.....	9-4
9.4.1	Disposition et récupération des déchets solides	9-4
9.4.2	Traitement des boues	9-5
9.4.3	Éléments de mise en œuvre.....	9-5
9.5	LE RÉSEAU DE TRANSPORT D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE	9-6
9.6	LA DESSERTTE EN GAZ	9-8
CHAPITRE 10	LE DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE.....	10-1
SECTION 1	DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES ET INTERPRÉTATIVES	10-1

SECTION 2	CONDITIONS SUR L'ÉMISSION D'UN PERMIS DE CONSTRUCTION	10-12
SECTION 3	DISPOSITIONS SUR LES NORMES MINIMALES.....	10-15
SOUS-SECTION 3.1	NOTION DE CONFORMITÉ AU SCHÉMA RÉVISÉ	10-15
SOUS-SECTION 3.2	NORMES SUR LES DIMENSIONS ET LES SUPERFICIES DES TERRAINS	10-16
SOUS-SECTION 3.3	CONSTRUCTION D'UNE RUE À PROXIMITÉ D'UN COURS D'EAU OU D'UN LAC	10-23
SOUS-SECTION 3.4	INTERVENTIONS SUR LE LITTORAL.....	10-24
SOUS-SECTION 3.5	INTERVENTIONS SUR LES RIVES.....	10-25
SOUS-SECTION 3.6	NORMES SUR LA PROTECTION DES ZONES D'INONDATION	10-28
SOUS-SECTION 3.7	DISPOSITIONS RELATIVES À LA PROTECTION DES MILIEUX HUMIDES	10-39
SOUS-SECTION 3.8	DISPOSITIONS RELATIVES À LA PROTECTION DES HÉRONNIÈRES ET DES FRAYÈRES	10-40
SOUS-SECTION 3.9	NORMES SUR LA PROTECTION DES ZONES À RISQUE DE MOUVEMENT DE TERRAIN	10-41
SOUS-SECTION 3.10	PROTECTION DES PRISES D'EAU POTABLE.....	10-43
SOUS-SECTION 3.11	IMPLANTATION DES MAISONS MOBILES ET ROULOTTES.....	10-44
SOUS-SECTION 3.12	NORMES SUR LES USAGES ET ACTIVITÉS CONTRAIGNANTS	10-45
SECTION 4	DISPOSITIONS SUR LES RÈGLES ET NORMES GÉNÉRALES	10-50
SOUS-SECTION 4.1	CONFORMITÉ AU SCHÉMA RÉVISÉ.....	10-50
SOUS-SECTION 4.2	DISPOSITIONS SUR LES DENSITÉS RÉSIDENIELLES ET LES OPÉRATIONS D'ENSEMBLE	10-51
SOUS-SECTION 4.3	DISPOSITIONS PARTICULIÈRES DANS LES AIRES D'AFFECTATION FORESTIÈRE ET DE CONSERVATION.....	10-54
SOUS-SECTION 4.4	DISPOSITIONS PARTICULIÈRES DANS LES ZONES DE RAVAGE DE CERFS DE VIRGINIE.....	10-55
SOUS-SECTION 4.5	DISPOSITIONS PARTICULIÈRES DANS L'AIRE D'AFFECTATION RÉCRÉATION EXTENSIVE DE VAL-DAVID / VAL-MORIN	10-57
SOUS-SECTION 4.6	DISPOSITIONS SUR LE DÉBOISEMENT DANS LES RAVAGES DE CERFS DE VIRGINIE.....	10-58

SOUS-SECTION 4.7	MESURES DE PROTECTION DES PRINCIPAUX CORRIDORS ROUTIERS	10-59
SOUS-SECTION 4.8	DISPOSITIONS SUR L'AMÉNAGEMENT DES RUES.....	10-65
SOUS-SECTION 4.9	DISPOSITIONS SUR LA QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS ET L'ABATTAGE D'ARBRES DANS LES CORRIDORS ET SECTEURS TOURISTIQUES.....	10-66
SOUS-SECTION 4.10	DISPOSITIONS SUR L'AFFICHAGE LE LONG DES CORRIDORS TOURISTIQUES.....	10-70
SOUS-SECTION 4.11	DISPOSITIONS RELATIVES À L'ATTÉNUATION DES ODEURS LIÉES AUX USAGES / ACTIVITÉS AGRICOLES	10-74
SOUS-SECTION 4.12	DISPOSITIONS SUR LES USAGES ET TERRAINS DÉROGATOIRES	10-86

LISTE DES TABLEAUX

	Page
TABLEAU 1-A	ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE DE LA MRC DES LAURENTIDES / 1981-1991-1996..... 1-5
TABLEAU 1-B	INVESTISSEMENTS ET EMPLOIS RELIÉS À LA STATION MONT-TREMBLANT, 1992-2015..... 1-5
TABLEAU 1-C	CRÉATION GLOBALE D'EMPLOIS DANS LA ZONE D'ÉTUDE ET POIDS RELATIF DE LA STATION MONT-TREMBLANT 1-5
TABLEAU 1-D	POPULATION ET LOGEMENTS DANS LES MUNICIPALITÉS – 1991 ET 1996..... 1-6
TABLEAU 1-E	ENJEUX POUR LA ZONE LABELLE 1-12
TABLEAU 1-F	ENJEUX POUR LA ZONE ST-JOVITE/TREMBLANT 1-13
TABLEAU 1-G	ENJEUX POUR LA ZONE OUEST 1-14
TABLEAU 1-H	ENJEUX POUR LA ZONE SAINTE-AGATHE 1-15
TABLEAU 3-A	CLASSIFICATION DES GROUPES D'USAGES 3-3
TABLEAU 3-B	GRILLE DE COMPATIBILITÉ DES USAGES PAR TYPE D'AFFECTATION 3-5
TABLEAU 3-C	AFFECTATION URBAINE ET IMPORTANCE DES PÔLES DE SERVICES..... 3-10
TABLEAU 3-D	IDENTIFICATION DES USAGES ET ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS EXCLUSIFS AUX AFFECTATIONS URBAINES, INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES SITUÉES DANS LES VILLES DE SAINT-JOVITE ET SAINTE-AGATHE-DES-MONTS..... 3-12
TABLEAU 3-E	IDENTIFICATION DES AIRES D'AFFECTATION INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE 3-21
TABLEAU 4-A	IDENTIFICATION DES PÉRIMÈTRES D'URBANISATION..... 4-3
TABLEAU 5-A	VOCATIONS ET CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER PRINCIPAL, MRC DES LAURENTIDES..... 5-2
TABLEAU 5-B	LES ACCIDENTS SUR LE RÉSEAU ROUTIER PRINCIPAL / MRC DES LAURENTIDES..... 5-6
TABLEAU 5-C	ÉVOLUTION DU VOLUME DE CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER PRINCIPAL / 1982 À 1997 / MRC DES LAURENTIDES 5-8
TABLEAU 5-D	DÉBITS JOURNALIERS DE CIRCULATION ROUTIÈRE SUR LA MONTÉE RYAN..... 5-9
TABLEAU 5-E	AUTOROUTE 15 / PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES 5-13
TABLEAU 5-F	ROUTE 117 / PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES 5-14

TABLEAU 5-G	ROUTE 329 / PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES	5-15
TABLEAU 5-H	CHEMIN DU LAC-SUPÉRIEUR / PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES	5-15
TABLEAU 5-I	ROUTE 327 / PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES	5-16
TABLEAU 5-J	ROUTE 364 / PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES	5-16
TABLEAU 5-K	ROUTE 323 / PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES	5-17
TABLEAU 5-L	MONTÉE RYAN / PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES.....	5-17
TABLEAU 5-M	CHEMIN DE LA MINERVE / PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES.....	5-18
TABLEAU 5-N	RÉFECTION DE LA SECTION SUD DE LA ROUTE 117.....	5-27
TABLEAU 5-O	AMÉLIORATION DU GABARIT ET DE LA GÉOMÉTRIE DE LA ROUTE 329 À SAINTE-AGATHE-NORD.....	5-28
TABLEAU 5-P	RECONSTRUCTION DU CHEMIN DU LAC-SUPÉRIEUR.....	5-29
TABLEAU 5-Q	AMÉLIORATION DU GABARIT ET DE LA GÉOMÉTRIE DE LA MONTÉE RYAN.....	5-30
TABLEAU 5-R	RECONSTRUCTION DE LA ROUTE 323 À AMHERST ET BRÉBEUF.....	5-31
TABLEAU 5-S	CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU PONT À HUBERDEAU, SUR LA RIVIÈRE ROUGE.....	5-32
TABLEAU 5-T	RÉFECTION DE LA ROUTE 364, MONTCALM.....	5-33
TABLEAU 5-U	RÉFECTION DE LA ROUTE 117, AU NORD DE LABELLE	5-34
TABLEAU 5-V	RÉFECTION DU CHEMIN DE LA MINERVE	5-35
TABLEAU 5-W	CONSOLIDATION DE L'ÉCHANGEUR NO. 86 SUR L'AUTOROUTE 15	5-36
TABLEAU 5-X	RÉAMÉNAGEMENT MAJEUR DE LA ROUTE 117 À ST-JOVITE	5-37
TABLEAU 5-Y	CRÉATION D'UN ACCÈS À UNE NOUVELLE ZONE INDUSTRIELLE À SAINT-JOVITE VILLE.....	5-38
TABLEAU 5-Z	CONSTRUCTION D'UNE ROUTE DE CONTOURNEMENT À LABELLE	5-39
TABLEAU 7-A	DESCRIPTION SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL / MRC DES LAURENTIDES	7-9
TABLEAU 9-A	LES POSTES DE DISTRIBUTION D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE.....	9-6
TABLEAU 9-B	LES LIGNES D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE	9-8

TABLEAU 10-A	NORMES MINIMALES SUR LES DIMENSIONS ET SUPERFICIES D'UN TERRAIN COMPRIS DANS UN SECTEUR RIVERAIN - EXPRIMÉES EN MÈTRES (M)	10-16
TABLEAU 10-B	NORMES MINIMALES SUR LES DIMENSIONS ET SUPERFICIES D'UN TERRAIN COMPRIS À L'EXTÉRIEUR D'UN SECTEUR RIVERAIN - EXPRIMÉES EN MÈTRES (M)	10-17
TABLEAU 10-C	NORMES MINIMALES SUR LA LARGEUR D'UN TERRAIN LE LONG DE CERTAINES ROUTES PROVINCIALES	10-21
TABLEAU 10-D	COTES D'ÉLÉVATION DES SITES RELEVÉS DANS UNE ZONE D'INONDATION	10-35
TABLEAU 10-E	COTES D'ÉLÉVATION DES SITES RELEVÉS DANS UNE ZONE D'INONDATION	10-36
TABLEAU 10-F	COTES D'ÉLÉVATION DES SITES RELEVÉS DANS UNE ZONE D'INONDATION	10-38
TABLEAU 10-G	NORMES DE LOCALISATION D'UN SITE D'EXTRACTION	10-47
TABLEAU 10-H	NORMES MINIMALES SUR LA LARGEUR DES ACCÈS (ENTRÉES CHARRETIÈRES) - EXPRIMÉES EN MÈTRES (M)	10-64
TABLEAU 10-I	OBJECTIFS ET CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT POUR LES IMPLANTATIONS RÉSIDENIELLES EN MILIEU MONTAGNEUX	10-68
TABLEAU 10-J	NORMES SUR LA HAUTEUR MAXIMALE D'UNE ENSEIGNE AUTONOME LE LONG D'UN CORRIDOR TOURISTIQUE - EXPRIMÉES EN MÈTRES (M)	10-73
TABLEAU 10-K	NORMES SUR LA SUPERFICIE MAXIMALE D'UNE ENSEIGNE AUTONOME LE LONG D'UN CORRIDOR TOURISTIQUE - EXPRIMÉES EN MÈTRES (M)	10-73
TABLEAU 10-L	NOMBRE D'UNITÉS ANIMALES (PARAMÈTRE A).....	10-80
TABLEAU 10-M	DISTANCES DE BASE (PARAMÈTRE B)	10-81
TABLEAU 10-N	CHARGE D'ODEUR PAR ANIMAL (PARAMÈTRE C).....	10-82
TABLEAU 10-O	TYPE DE FUMIER (PARAMÈTRE D)	10-82
TABLEAU 10-P	TYPE DE PROJET (PARAMÈTRE E) [<i>NOUVEAU PROJET OU AUGMENTATION DU NOMBRE D'UNITÉS ANIMALES</i>].....	10-83
TABLEAU 10-Q	FACTEUR D'ATTÉNUATION (PARAMÈTRE F) $F = F_1 \times F_2 \times F_3$	10-84
TABLEAU 10-R	DISTANCES SÉPARATRICES RELATIVES À L'ÉPANDAGE DES ENGRAIS DE FERME ⁽¹⁾	10-85

LISTE DES PLANCHES

	Page
PLANCHE 1 - TERRITOIRE DE LA MRC DES LAURENTIDES	1-17
PLANCHE 2 - CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE.....	2-7
PLANCHE 3 GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET PROJETS RÉGIONAUX.....	3-57
PLANCHE 4- ZONE PÉRIPHÉRIQUE DE LA STATION MONT-TREMBLANT	3-59
PLANCHE 5-A -PÉRIMÈTRE D'URBANISATION / VAL-DAVID ET VAL MORIN.....	4-11
PLANCHE 5-B -PÉRIMÈTRE D'URBANISATION / STE-AGATHE-DES-MONTS ET STE AGATHE-NORD	4-12
PLANCHE 5-C -PÉRIMÈTRE D'URBANISATION / STE-LUCIE-DES-LAURENTIDES.....	4-13
PLANCHE 5-D -PÉRIMÈTRE D'URBANISATION / SAINT-FAUSTIN-LAC-CARRÉ ET LAC- SUPÉRIEUR.....	4-14
PLANCHE 5-E -PÉRIMÈTRE D'URBANISATION / MONT-TREMBLANT.....	4-15
PLANCHE 5-F -PÉRIMÈTRE D'URBANISATION / VILLE DE SAINT-JOVITE ET SAINT-JOVITE PAROISSE	4-16
PLANCHE 5-G -PÉRIMÈTRE D'URBANISATION / HUBERDEAU	4-17
PLANCHE 5-H -PÉRIMÈTRE D'URBANISATION / AMHERST	4-18
PLANCHE 5-I -PÉRIMÈTRE D'URBANISATION / BRÉBEUF.....	4-19
PLANCHE 5-J -PÉRIMÈTRE D'URBANISATION / LA CONCEPTION	4-20
PLANCHE 5-K -PÉRIMÈTRE D'URBANISATION / LABELLE.....	4-21
PLANCHE 5-L -PÉRIMÈTRE D'URBANISATION / LA MINERVE.....	4-22
PLANCHE 6 -CLASSIFICATION ROUTIÈRE ET GESTION DES CORRIDORS ROUTIERS.....	5-3
PLANCHE 7-RÉSEAU DE CAMIONNAGE ET D'ACCÈS AU MILIEU RESSOURCE	5-11
PLANCHE 8 -LES GRANDS RÉSEAUX RÉCRÉATIFS.....	6-7
PLANCHE 9 -PATRIMOINE & MILIEU VISUEL.....	7-19
PLANCHE 10 -MILIEU NATUREL.....	8-7
PLANCHE 10-A - ZONES À RISQUE D'INONDATION ET ZONES À RISQUE DE MOUVEMENT DE TERRAIN / HUBERDEAU (PARTIE SUD), MONTCALM ET ARUNDEL (PARTIE SUD).....	8-8

PLANCHE 10-B - ZONES À RISQUE D'INONDATION ET ZONES À RISQUE DE MOUVEMENT DE TERRAIN / ST-JOVITE PAROISSE, ARUNDEL (PARTIE NORD) ET HUBERDEAU (PARTIE NORD)	8-8
PLANCHE 10-C - ZONES À RISQUE DE MOUVEMENT DE TERRAIN / ST-FAUSTIN-LAC-CARRÉ (PARTIE SUD) ET ST-JOVITE PAROISSE (PARTIE SUD)	8-8
PLANCHE 10-D - ZONES À RISQUE DE MOUVEMENT DE TERRAIN / LAC-SUPÉRIEUR ET ST-JOVITE PAROISSE (PARTIE NORD).....	8-8
PLANCHE 10-E - ZONES À RISQUE D'INONDATION / LAC-SUPÉRIEUR.....	8-8
PLANCHE 10-F - ZONES À RISQUE D'INONDATION ET ZONES À RISQUE DE MOUVEMENT DE TERRAIN / VILLE DE ST-JOVITE ET MONT-TREMBLANT	8-8
PLANCHE 10-G - ZONES À RISQUE D'INONDATION / BRÉBEUF, LA CONCEPTION (PARTIE SUD) ET HUBERDEAU (PARTIE NORD).....	8-8
PLANCHE 10-H - ZONES À RISQUE D'INONDATION ET ZONES À RISQUE DE MOUVEMENT DE TERRAIN / LA CONCEPTION (PARTIES NORD ET CENTRE)	8-8
PLANCHE 10-I - ZONES À RISQUE D'INONDATION / LABELLE	8-8
PLANCHE 10-J - ZONES À RISQUE D'INONDATION / VAL-MORIN.....	8-8
PLANCHE 10-K - ZONES À RISQUE D'INONDATION / SAINTE-LUCIE DES-LAURENTIDES	8-8

LISTE DES GRAPHIQUES

	Page
GRAPHIQUE 1 PROJECTION DÉMOGRAPHIQUE PAR GROUPES D'ÂGE - 1996 À 2016.....	1-9
GRAPHIQUE 2 ÉVOLUTION DU VOLUME DE CIRCULATION SUR L'AUTOROUTE 15 ET LA ROUTE 117 / 1982 À 1995.....	5-7
GRAPHIQUE 3 ÉVOLUTION DU VOLUME DE CIRCULATION SUR LA ROUTE 329 / 1982 À 1995	5-7
GRAPHIQUE 4 ÉVOLUTION DU VOLUME DE CIRCULATION SUR LES ROUTES 323 ET 327 / 1982 À 1995	5-7

LISTE DES ANNEXES

- ANNEXE 1** CARACTÉRISATION DES HABITATIONS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL
- ANNEXE 2** LISTE DES ESPÈCES MENACÉES ET VULNÉRABLES
- ANNEXE 3** DISPOSITIONS SUR L'ATTÉNUATION DES ODEURS LIÉES AUX USAGES / ACTIVITÉS AGRICOLES
Le calcul détaillé des équivalences des distances de base (paramètre B) et le nombre d'unités animales
- ANNEXE 4** PLAN D'ACTION

LE DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE

INDEX DES ARTICLES

	Page
SECTION 1 DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES ET INTERPRÉTATIVES.....	10-1
Article 1 Objet du document complémentaire	10-1
Article 2 Territoire touché	10-1
Article 3 Plans et annexes.....	10-1
Article 4 Titre et interprétation des mots	10-1
Article 5 Unités de mesure	10-1
Article 6 Référence à une loi ou un règlement d'un Gouvernement	10-1
Article 7 Définitions.....	10-2
SECTION 2 CONDITIONS SUR L'ÉMISSION D'UN PERMIS DE CONSTRUCTION.....	10-12
Article 8 Conditions à respecter par les municipalités pour l'émission d'un permis de construction	10-12
Article 9 Cas d'exemptions à l'application de certaines conditions sur l'émission d'un permis de construction	10-13
Article 10 Conditions sur l'émission de permis de construction relatifs à l'implantation de plusieurs bâtiments principaux sur un même terrain	10-14
SECTION 3 DISPOSITIONS SUR LES NORMES MINIMALES	10-15
SOUS-SECTION 3.1 NOTION DE CONFORMITÉ AU SCHÉMA RÉVISÉ	10-15
Article 11 Réglementation d'urbanisme conforme au schéma révisé	10-15
Article 12 Réglementation d'urbanisme non conforme au schéma révisé	10-15
Article 13 Exemption de l'application des normes minimales sur les terres publiques	10-15
SOUS-SECTION 3.2 NORMES SUR LES DIMENSIONS ET LES SUPERFICIES DES TERRAINS	10-16
Article 14 Dimensions et superficies des terrains à l'intérieur d'un secteur riverain	10-16
Article 15 Dimensions et superficies des terrains à l'extérieur d'un secteur riverain.....	10-17
Article 16 Exemptions sur l'application des normes minimales de lotissement	10-17
Article 17 Dimensions et superficies des terrains pour les implantations autres qu'agricoles dans les aires d'affectation agroforestière situées en zone agricole.....	10-18
Article 18 Largeur minimale d'un terrain le long des principaux corridors routiers / règle générale	10-18
Article 18.1 Largeur minimale d'un terrain le long de la route 117 / Règle particulière.....	10-20
Article 19 Plan d'aménagement de corridor routier et exemptions à l'application de l'article 18	10-21
SOUS-SECTION 3.3 CONSTRUCTION D'UNE RUE À PROXIMITÉ D'UN COURS D'EAU OU D'UN LAC	10-23
Article 20 Normes de distance entre une rue, un lac et un cours d'eau	10-23

	Page
SOUS-SECTION 3.4	INTERVENTIONS SUR LE LITTORAL..... 10-24
Article 21	Normes sur les constructions, ouvrages ou travaux sur le littoral d'un lac ou d'un cours d'eau..... 10-24
SOUS-SECTION 3.5	INTERVENTIONS SUR LES RIVES..... 10-25
Article 22	Contrôle des constructions, ouvrages ou travaux sur les rives 10-25
Article 23	Rénovation, reconstruction ou agrandissement d'un bâtiment principal sur une rive..... 10-25
Article 24	Les ouvrages et travaux relatifs à la végétation sur une rive..... 10-26
Article 25	Culture du sol à des fins d'exploitation agricole sur une rive 10-26
Article 26	Autres ouvrages et travaux autorisés sur une rive..... 10-26
SOUS-SECTION 3.6	NORMES SUR LA PROTECTION DES ZONES D'INONDATION..... 10-28
Article 27	Identification et interprétation des limites des zones d'inondation 10-28
Article 28	Constructions, bâtiments ou ouvrages régis dans une zone d'inondation à risque élevé..... 10-28
Article 29	Constructions, bâtiments ou ouvrages régis dans une zone d'inondation à risque élevé, selon la procédure de dérogation..... 10-30
Article 30	Constructions, bâtiments ou ouvrages régis dans une zone d'inondation à risque modéré 10-32
Article 31	Mesures d'immunisation pour toute construction autorisée dans une zone d'inondation 10-32
Article 32	Procédure d'une demande de dérogation pour une zone d'inondation à risque élevé..... 10-33
Article 33	Dérogations mineures interdites dans une zone à risque d'inondation 10-34
SOUS-SECTION 3.7	DISPOSITIONS RELATIVES À LA PROTECTION DES MILIEUX HUMIDES..... 10-39
Article 34	Constructions, ouvrages, travaux de déblai ou de remblai dans un milieu humide 10-39
SOUS-SECTION 3.8	DISPOSITIONS RELATIVES À LA PROTECTION DES HÉRONNIÈRES ET DES FRAYÈRES 10-40
Article 35	Intervention dans une zone d'héronnière 10-40
Article 35.1	Intervention dans une frayère 10-40
SOUS-SECTION 3.9	NORMES SUR LA PROTECTION DES ZONES À RISQUE DE MOUVEMENT DE TERRAIN 10-41
Article 36	Identification et interprétation des limites des zones de mouvement de terrain 10-41
Article 37	Constructions, bâtiments ou ouvrages régis dans une zone à risque de mouvement de terrain 10-41
Article 38	Dérogations mineures interdites dans une zone à risque de mouvement de terrain 10-42
SOUS-SECTION 3.10	PROTECTION DES PRISES D'EAU POTABLE 10-43
Article 39	Normes relatives à la protection des prises d'eau potable 10-43
SOUS-SECTION 3.11	IMPLANTATION DES MAISONS MOBILES ET ROULOTTES..... 10-44
Article 40	Normes relatives aux maisons mobiles..... 10-44
Article 41	Normes relatives aux roulottes..... 10-44

SOUS-SECTION 3.12	NORMES SUR LES USAGES ET ACTIVITÉS CONTRAIGNANTS	10-45
Article 42	Normes sur les marges de recul le long de certaines routes.....	10-45
Article 43	Normes relatives aux sites d'extraction.....	10-46
Article 44	Normes relatives sur les implantations situées à proximité d'usages à caractère industriel et d'utilité publique	10-47
Article 45	Normes sur les marges de recul le long des principaux sentiers de motoneige.....	10-48
SECTION 4	DISPOSITIONS SUR LES RÈGLES ET NORMES GÉNÉRALES	10-50
SOUS-SECTION 4.1	CONFORMITÉ AU SCHÉMA RÉVISÉ	10-50
Article 46	Réglementation d'urbanisme conforme au schéma révisé	10-50
Article 47	Réglementation d'urbanisme non conforme au schéma révisé	10-50
Article 48	Exemption de l'application des règles/normes générales sur les terres publiques	10-50
SOUS-SECTION 4.2	DISPOSITIONS SUR LES DENSITÉS RÉSIDENTIELLES ET LES OPÉRATIONS D'ENSEMBLE.....	10-51
Article 49	Dispositions particulières sur les normes de lotissement à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation	10-51
Article 50	Règle générale d'application sur les densités résidentielles à l'extérieur d'un périmètre d'urbanisation	10-51
Article 51	Implantation d'un bâtiment multifamilial à l'extérieur d'un périmètre d'urbanisation	10-51
Article 52	Dispositions particulières sur les projets d'opération d'ensemble (hors périmètre urbain) à des fins résidentielles	10-51
Article 53	Dispositions particulières sur la planification des projets d'opération d'ensemble	10-52
SOUS-SECTION 4.3	DISPOSITIONS PARTICULIÈRES DANS LES AIRES D'AFFECTATION FORESTIÈRE ET DE CONSERVATION	10-54
Article 54	Dispositions sur les implantations dans une aire d'affectation forestière et de conservation, située à l'extérieur d'une zone de ravage de cerfs de Virginie	10-54
SOUS-SECTION 4.4	DISPOSITIONS PARTICULIÈRES DANS LES ZONES DE RAVAGE DE CERFS DE VIRGINIE	10-55
Article 55	Dispositions sur les implantations dans une aire d'affectation forestière et de conservation où se retrouve une zone de ravages de cerfs de Virginie	10-55
Article 56	Dispositions sur les implantations dans une aire d'affectation résidentielle et de récréation où se retrouve une zone de ravages de cerfs de Virginie.....	10-55
SOUS-SECTION 4.5	DISPOSITIONS PARTICULIÈRES DANS L'AIRE D'AFFECTATION RÉCRÉATION EXTENSIVE DE VAL-DAVID / VAL-MORIN	10-57
Article 57	Dispositions sur l'émission d'un permis de construction dans l'aire d'affectation récréation extensive de Val-David / Val-Morin	10-57
Article 58	Conditions sur la construction et l'aménagement dans l'aire d'affectation récréation extensive de Val-David / Val-Morin	10-57

SOUS-SECTION 4.6	DISPOSITIONS SUR LE DÉBOISEMENT DANS LES RAVAGES DE CERFS DE VIRGINIE	10-58
Article 59	Certificat d'autorisation pour la coupe d'arbres dans un ravage de cerfs de Virginie	10-58
Article 60	Norme sur la coupe totale dans un ravage de cerfs de Virginie	10-58
Article 61	Conservation d'une bande boisée lors d'une coupe forestière dans un ravage de cerfs de Virginie	10-58
Article 62	Contenu d'une réglementation d'urbanisme sur les pratiques forestières dans un ravage de cerfs de Virginie.....	10-58
SOUS-SECTION 4.7	MESURES DE PROTECTION DES PRINCIPAUX CORRIDORS ROUTIERS.....	10-59
Article 63	Identification des routes visées par les dispositions sur l'ouverture de nouvelles rues le long des principaux corridors routiers.....	10-59
Article 64	Dispositions générales au raccordement d'une rue à certaines routes	10-59
Article 64.1	Dispositions particulières relatives au raccordement d'une nouvelle rue à la route 117 / secteur Saint-Faustin-Lac-Carré et Saint-Jovite.....	10-60
Article 64.2	Dispositions particulières relatives au raccordement d'une nouvelle rue à la route 117 / Secteur du carrefour de l'autoroute 15 – route 329	10-61
Article 65	Dispositions relatives à la protection des nouveaux tracés routiers prévus au schéma révisé	10-61
Article 66	Dispositions relatives à la localisation des accès sur certaines routes.....	10-62
Article 67	Dispositions relatives à l'aménagement des accès sur certaines routes.....	10-63
SOUS-SECTION 4.8	DISPOSITIONS SUR L'AMÉNAGEMENT DES RUES	10-65
Article 68	Largeur d'une emprise de rue	10-65
Article 69	Aménagement d'une rue en intersection avec certaines routes.....	10-65
SOUS-SECTION 4.9	DISPOSITIONS SUR LA QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS ET L'ABATTAGE D'ARBRES DANS LES CORRIDORS ET SECTEURS TOURISTIQUES	10-66
Article 70	Dispositions relatives à la qualité des implantations le long des corridors touristiques	10-66
Article 71	Dispositions sur les implantations résidentielles en montagne / secteurs touristiques	10-67
Article 72	Dispositions sur l'abattage d'arbres le long des corridors touristiques	10-68
SOUS-SECTION 4.10	DISPOSITIONS SUR L'AFFICHAGE LE LONG DES CORRIDORS TOURISTIQUES	10-70
Article 73	Champ d'application concernant les dispositions sur l'affichage le long des corridors touristiques	10-70
Article 74	Enseignes prohibées le long d'un corridor touristique	10-71
Article 75	Nombre d'enseignes pour un usage principal le long d'un corridor touristique	10-71
Article 76	Localisation d'une enseigne pour un usage principal le long d'un corridor touristique.....	10-71
Article 77	Hauteur d'une enseigne pour un usage principal le long d'un corridor touristique	10-72
Article 78	Superficie d'une enseigne pour un usage principal le long d'un corridor touristique	10-73

SOUS-SECTION 4.11	DISPOSITIONS RELATIVES À L'ATTÉNUATION DES ODEURS LIÉES AUX USAGES / ACTIVITÉS AGRICOLES.....	10-74
Article 79	Champ d'application des distances séparatrices relatives à l'atténuation des odeurs liées aux usages / activités agricoles.....	10-74
Article 80	Entrée en vigueur des dispositions relatives à l'atténuation des odeurs liées aux usages / activités agricoles.....	10-74
Article 81	Conformité et principe de réciprocité des dispositions relatives à l'atténuation des odeurs liées aux activités agricoles.....	10-74
Article 82	Définitions relatives aux dispositions sur l'atténuation des odeurs liées aux usages / activités agricoles.....	10-75
Article 83	Application des distances séparatrices relatives aux installations d'élevage en zone agricole.....	10-78
Article 84	Dispositions particulières sur l'application des distances séparatrices.....	10-79
Article 85	Application des distances séparatrices relatives aux lieux d'entreposage des engrais en zone agricole.....	10-84
Article 86	Application des distances séparatrices relatives à l'épandage des engrais en zone agricole.....	10-84
SOUS-SECTION 4.12	DISPOSITIONS SUR LES USAGES ET TERRAINS DÉROGATOIRES.....	10-86
Article 87	Règle d'interprétation générale sur les usages et terrains dérogatoires.....	10-86
Article 88	Dispositions relatives à une opération cadastrale sur un terrain vacant non conforme.....	10-86
Article 89	Dispositions relatives à une opération cadastrale sur un terrain non conforme, mais déjà bâti.....	10-86
Article 90	Dispositions relatives à une opération cadastrale sur une partie résiduelle d'un terrain non conforme.....	10-87
Article 91	Dispositions relatives à une opération cadastrale, agrandissement d'un terrain non conforme.....	10-87
Article 92	Dispositions relatives à certaines restrictions sur les usages dans une aire d'affectation définie au schéma révisé.....	10-88

CHAPITRE 1

MISE EN SITUATION DU SCHÉMA RÉVISÉ

1.1 INTRODUCTION

Objet et processus de révision

Amorcé depuis 1993, le schéma d'aménagement révisé a pris en compte les résultats de la consultation publique (1998), les commentaires et avis des municipalités de la MRC ainsi que les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire et des activités agricoles.

Le schéma d'aménagement révisé, jusqu'à son entrée en vigueur, résulte d'un important processus de consultation qui peut se résumer aux étapes suivantes :

- 1^{ère} étape : Adoption du document sur les objets de la révision du schéma (1993)
- transmission des avis municipaux selon l'article 56.2 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU).
- 2^e étape: Document sur les enjeux, les orientations et les propositions préliminaires du schéma révisé (1994)
- 3^e étape : Adoption du premier projet de schéma révisé (1996)
- transmission des avis municipaux selon l'article 56.5 de la LAU;
 - transmission des orientations gouvernementales en matière d'aménagement selon l'article 56.4 de la LAU.
- 4^e étape : Adoption du second projet de schéma révisé (1998)
- transmission des avis municipaux selon l'article 56.7 de la LAU;
 - assemblées publiques de consultation selon les articles 56.8 à 56.12 de la LAU.
- 5^e étape : Adoption du schéma révisé par règlement, au conseil du 8 juillet 1999; (1999)
- transmission du document au Gouvernement du Québec pour fins d'approbation, selon l'article 56.14 de la LAU;
 - transmission à la MRC des Laurentides en novembre 1999 d'un avis de la ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole pour remplacer le schéma révisé (règlement no 154-99), afin de respecter l'ensemble des orientations gouvernementales.
- 6^e étape : Adoption d'un règlement en mai 2000 afin de remplacer le schéma d'aménagement révisé pour tenir compte de l'ensemble des orientations gouvernementales en matière d'aménagement, conformément à l'article 56.15 de la LAU et suite à un nouveau délai accordé par la ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole;

Entrée en vigueur selon le délai prévu à la LAU.

L'approche

Déoulant d'un grand nombre de préoccupations du milieu municipal, des commentaires et recommandations émis par les membres de la Commission d'aménagement, du Comité technique et du Comité consultatif agricole (CCA) ainsi que des obligations de la Loi, le contenu du schéma révisé projette un cadre de planification davantage axé sur les réalisations. Mentionnons plus particulièrement le rôle du schéma révisé dans:

- la reconduction de plusieurs orientations du plan stratégique du Centre local de développement (CLD) Laurentides (ex: la création de zones industrielles à rayonnement régional);
- la mise en place de plusieurs grandes réformes touchant l'aménagement du territoire dont le monde municipal est appelé à devenir un intervenant plus actif, telles la mise en valeur de la forêt privée, la gestion des corridors routiers ainsi que les orientations gouvernementales en matière de protection du territoire et des activités agricoles.

En ce début du XXI^e siècle, le schéma révisé doit répondre à des préoccupations d'ordre économique, social et environnemental de plus en plus complexes, mais de plus en plus interdépendantes entre elles.

Une vision commune et plus intégrée sur les questions relatives à l'aménagement et au développement du territoire apparaît comme indispensable dans un tel contexte: à ce titre, le schéma révisé offre à ses municipalités un cadre de planification du territoire favorisant " **le maillage des entreprises municipales** " .

Le contenu

En vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, le schéma d'aménagement doit comprendre dans l'essentiel de son contenu obligatoire les éléments suivants:

- ⇒ les grandes orientations de l'aménagement du territoire;
- ⇒ les grandes affectations du territoire;
- ⇒ la délimitation des périmètres d'urbanisation;
- ⇒ l'identification de zones où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique ou pour des raisons de protection environnementale;
- ⇒ la détermination des voies de circulation dont la présence fait en sorte que l'occupation du sol à proximité est soumise à des contraintes majeures;
- ⇒ la détermination de toute partie du territoire présentant un intérêt d'ordre historique, culturel, esthétique ou écologique;
- ⇒ la description et la planification du transport terrestre;
- ⇒ l'indication de la nature des infrastructures et des équipements importants;
- ⇒ un document complémentaire établissant des règles minimales dont les municipalités doivent se conformer (chapitre 10).

Le schéma révisé est accompagné d'un plan d'action (annexe 4) ainsi que d'un document distinct relatif aux coûts des équipements / infrastructures à caractère intermunicipal ainsi qu'à la consultation. Ces documents d'accompagnement permettront au Conseil de la MRC des Laurentides d'effectuer un suivi constant et cohérent du cheminement des grands dossiers de planification à réaliser sur le territoire de la MRC des Laurentides.

1.2 BILAN RÉGIONAL

1.2.1 Situation générale

- Vaste territoire d'une superficie d'environ 2 500 km², regroupant plus d'une vingtaine de municipalités et situé à seulement quatre-vingt (80) km de l'agglomération de Montréal, via l'axe de l'autoroute 15/route 117.
- Nombreux lacs et cours d'eau de qualité, reliefs montagneux, vastes étendues boisées et présence des rivières Rouge, du Nord et de la Diable, lesquels constituent un potentiel récréotouristique et de villégiature remarquable à l'échelle du Québec à proximité du vaste bassin de population de la grande région de Montréal.
- Forêt prédominante sur le territoire dans une proportion de quatre-vingt-cinq pour cent (85%), principalement composée de feuillus (érablières à bouleaux jaunes et à tilleuls) et dans une proportion moindre de résineux (sapins).
- Grands espaces verts publics caractérisés par la présence d'importantes étendues se retrouvant sur des terres publiques, principalement concentrés dans le parc du Mont-Tremblant et la Réserve faunique Papineau-Labelle.
- Présence d'un secteur agricole dynamique dans la vallée de la Rouge.
- Trois (3) principaux centres urbains et de services situés dans l'axe de l'autoroute 15/route 117 desservent le territoire: Ste-Agathe, St-Jovite et Labelle.
- La Station Mont-Tremblant est le moteur du développement économique et touristique de la région.

1.2.2 Démographie actuelle et économie

- Croissance élevée de la population permanente passant respectivement de 28 567 à 36 335 personnes (27,2%) entre 1981 et 1996, pour un taux de croissance nettement supérieur à la moyenne provinciale (10,9%).
- Présence d'une population saisonnière (villégiateurs) sans cesse croissante qui fait doubler la population totale de la MRC des Laurentides en période estivale.
- Forte augmentation du nombre de résidences permanentes (et logements) entre 1981 et 1996, évoluant de 9 770 à 15 859 unités.
- Impact économique majeur créé par les investissements colossaux à la Station Mont-Tremblant qui génèrent approximativement 3 500 nouveaux emplois (directs et indirects) réguliers pour la période 1998-2006 dans la seule région de Tremblant¹.
- Croissance domiciliaire et commerciale accélérée à prévoir dans les prochaines années dans le secteur de la Station Mont-Tremblant et en périphérie.
- Économie axée principalement sur l'industrie touristique et les services, mais tributaire d'un marché de l'emploi cyclique et incertain; le secteur de l'hébergement et de la restauration représente à lui seul, à la fin des années 1990, environ trente pour cent (30%) du total de la main-d'œuvre, sur le territoire de la MRC des Laurentides.

¹ Source : Groupe Cartier en collaboration avec Pierre Bélanger Plus. Demande résidentielle liée à l'afflux de nouveaux travailleurs dans la région de Saint-Jovite / Mont-Tremblant, conjoncture 1992-1998 et perspectives d'ici 2005. Réalisé pour le Centre local de développement (CLD) Laurentides. Rapport final, mai 1999, 45 pages et 5 annexes.

- Industrie touristique pas suffisamment déployée hors des pôles d'attraction et de services.
- L'exploitation forestière et le secteur manufacturier lié aux produits de bois contribuent pour environ 1 000 emplois directs sur le territoire de la MRC des Laurentides, soit pour une proportion de près de six pour cent (6%) de la main-d'œuvre totale (17 000 emplois) en 1996.
- Manque de diversification de la structure économique : faiblesse du secteur agricole et manufacturier.
- Vieillesse de la population.
- Importance du recrutement des emplois à l'extérieur de la région dans le domaine touristique et hôtelier.
- Régime fiscal et coûts d'acquisition des terrains défavorables au développement domiciliaire des villes-centre.
- La forêt privée est encore sous aménagée à des fins sylvicoles et son potentiel commercial et récréatif reste insuffisamment exploité; elle contribue néanmoins pour le quart du volume commercial des bois coupés dans la MRC des Laurentides en terres privées et publiques¹.

¹ Pour l'année 1993, les principales usines de transformation de bois implantées sur le territoire de la MRC des Laurentides se sont approvisionnées d'environ 250 000 mètres cubes de bois extrait principalement de la région, soit dans une proportion de 25% en terres privées et de 75% en terres publiques.

TABLEAU 1-A ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE DE LA MRC DES LAURENTIDES / 1981-1991-1996

ZONES	POPULATION PERMANENTE			CROISSANCE EN %	
	1981	1991	1996	1981-1991	1991-1996
STE-AGATHE	13 736	15 310	17 451	11,4 %	13,9 %
ST-JOVITE/TREMBLANT	8 253	9 263	10 967	12,2 %	18,4 %
OUEST	2 985	3 381	3 817	13,3 %	12,9 %
LABELLE	3 593	3 665	4 100	2,0 %	11,9 %
TOTAL MRC	28 567	31 619	36 335	10,6 %	14,9 %

Source: Recensement Canada:1996 – Statistique Canada – no. 93-357-XPB au catalogue. Chiffres de population et des logements.

TABLEAU 1-B INVESTISSEMENTS ET EMPLOIS RELIÉS À LA STATION MONT-TREMBLANT, 1992-2015

	Phase 1 complétée (1992-1997)	Phase II en développement (197-2002)	Phase III en planification (2002-2005)	Phases potentielles (2005-2015)
Investissements	467 M \$	500 M \$	540 M \$	1 MM \$
Emplois années (construction)	7 264	8 627	9 317	17 000
Emplois années (opération)	1 674	1 150	1 200	2 300

Source : Rapport du **Comité interministériel** du suivi de la Station Mont-Tremblant (1998/02/19).

TABLEAU 1-C CRÉATION GLOBALE D'EMPLOIS DANS LA ZONE D'ÉTUDE ET POIDS RELATIF DE LA STATION MONT-TREMBLANT

	Croissance de l'emploi		
	Station	Autres	Total
1991-1998	1 675 (67)	825 (33)	2 500
1998-2005	2 350 (67)	1 150 (33)	3 500

Source : Groupe Cartier en collaboration avec Pierre Bélanger Plus. Demande résidentielle liée à l'afflux de nouveaux travailleurs dans la région de Saint-Jovite / Mont-Tremblant, conjoncture 1992-1998 et perspectives d'ici 2005. Réalisé pour le Centre local de développement (CLD) Laurentides. Rapport final, mai 1999, 45 pages et 5 annexes.

(...) Proportion en % de la Station sur la création totale des emplois.

TABLEAU 1-D POPULATION ET LOGEMENTS DANS LES MUNICIPALITÉS – 1991 ET 1996

MUNICIPALITÉS	LOGEMENTS ¹	POPULATION PERMANENTE		VARIATION EN % (1991-1996)
	1996	1991	1996	
ZONE STE-AGATHE, Total	7 822	15 310	17 451	13,9 %
Ivry-sur-le-Lac	146	311	346	11,3 %
Lantier	257	680	631	7,2 %
Sainte-Agathe-des-Monts	3 380	7 370	7 878	6,9 %
Sainte-Agathe-Nord	588	1 221	1 454	19,1 %
Sainte-Lucie-des-Laurentides	430	891	999	12,1 %
Val-David	1 696	2 976	3 473	16,7 %
Val-des-Lacs	273	495	627	26,7 %
Val-Morin	1 052	1 366	2 043	49,6 %
ZONE ST-JOVITE/TREMBLANT, Total	4 573	9 263	10 967	18,4 %
Lac-Supérieur	515	952	1 199	25,9 %
Lac-Tremblant-Nord	3	0	4	---
Mont-Tremblant	529	707	977	38,2 %
Saint-Faustin-Lac-Carré	1 018	2 211	2 470	11,7 %
Saint-Jovite Paroisse	599	1 275	1 708	34,0 %
Saint-Jovite Ville	1 909	4 118	4 609	11,9 %
ZONE OUEST, Total	1 682	3 381	3 817	12,9 %
Amherst	555	883	1 145	29,7 %
Arundel	249	555	533	- 4,0 %
Barkmère	22	62	53	-14,5 %
Brébeuf	279	609	695	14,1 %
Huberdeau	358	903	942	4,3 %
Montcalm	219	369	449	21,7 %
ZONE LABELLE, Total	1 782	3 665	4 100	11,9 %
La Minerve	452	880	927	5,3 %
Labelle	936	2 090	2 256	7,9 %
La Conception	394	695	917	31,9 %
TOTAL MRC	15 859	31 619	36 335	14,9 %

Source: Recensement Canada, 1996 – Statistique Canada – no. 93-357-XPB au catalogue. Chiffres de population et des logements

¹ Logements occupés par des résidents permanents.

1.2.3 Perspectives démographiques

- Les projections du Bureau de la statistique du Québec (BSQ) prévoient une croissance démographique relativement importante, qui pourrait atteindre environ 40 000 résidents permanents en l'an 2006.
- Cette croissance est marquée par un vieillissement global de la population: les groupes d'âge généralement les plus actifs sur le plan économique (30-49 ans) évoluent légèrement à la baisse, les plus âgés augmentent très significativement alors que les groupes de 0 à 29 ans maintiennent leur représentativité actuelle (voir graphique 1).
- L'évolution du profil démographique dans la MRC des Laurentides aura certes une influence déterminante quant aux activités et services futurs à prévoir pour la communauté:
 - maintien probable de la demande en services scolaires, au moins à son niveau actuel compte tenu de la stabilité prévue des effectifs démographiques chez les 0-14 ans;
 - légère augmentation du groupe d'âge des 15 à 29 ans, la clientèle-cible pour laquelle il faut trouver des emplois en région et qui représente le segment de la population permanente le plus important pour la demande en logements (formation de nouveaux ménages);
 - pression accrue pour les besoins en services de santé, de bien-être et d'accueil dans la région, compte tenu de l'augmentation très significative de la population plus âgée (50 ans et plus);
 - forte croissance en demande de services commerciaux et administratifs qui se fera plus particulièrement sentir dans la zone Saint-Jovite/Tremblant et le long des grands axes d'accès à la Station Mont-Tremblant (routes 117, 327, Montée Ryan, chemin du Lac-Supérieur).
- Les municipalités de la région Tremblant constituent l'aire de marché de la Station Mont-Tremblant : Brébeuf, La Conception, Lac-Supérieur, Mont-Tremblant, Saint-Faustin-Lac-Carré, Saint-Jovite Ville et Saint-Jovite paroisse.
- La prévision démographique du BSQ pourrait cependant être largement dépassée compte tenu des nouveaux investissements colossaux réalisés et projetés par la Société Intrawest à la Station Mont-Tremblant; le nombre de résidents permanents pourrait atteindre approximativement, pour l'ensemble de la MRC des Laurentides, 45 000 personnes en l'an 2006, alors qu'il était de 36,335 en 1996 :
 - cette forte croissance pourrait être attribuable jusque dans une proportion des deux-tiers (2/3) à l'impact de la Station Tremblant sur le marché de l'emploi (de 7 450 à 11 000 emplois entre 1998 et 2006) pour la seule région de Tremblant.¹

1.2.4 La demande résidentielle

- La demande en nouveaux logements permanents générée par les emplois directs et indirects de la Station Mont-Tremblant pourrait ainsi signifier à elle seule une croissance de la population permanente de la région de Tremblant de l'ordre de 5 000 personnes durant la période de 1998-2006;⁽¹⁾

¹ Source : Groupe Cartier en collaboration avec Pierre Bélanger Plus. Demande résidentielle liée à l'afflux de nouveaux travailleurs dans la région de Saint-Jovite / Mont-Tremblant, conjoncture 1992-1998 et perspectives d'ici 2005. Réalisé pour le Centre local de développement (CLD) Laurentides. Rapport final, mai 1999, 45 pages et 5 annexes.

- la croissance prévisible en logements permanents, en tenant compte de l'impact de la Station Mont-Tremblant sur le marché local uniquement (excluant notamment les résidences secondaires et les condos), ferait en sorte que le nombre d'unités de logements évoluerait sur l'ensemble du territoire de la MRC de 15 859 unités en 1996 à environ 20 000 unités pour l'horizon 2006;
 - on peut extrapoler, en se référant aux données de base de l'étude du CLD Laurentides¹ sur la demande résidentielle de la région de Tremblant, que cette croissance pourrait être majoritairement concentrée (de la moitié au deux-tiers) dans la seule région de Tremblant, c'est-à-dire l'ajout d'au moins 2 000 unités de logements pour la période 1996-2006;
 - toujours selon la même étude¹, le logement locatif pourrait accaparer jusqu'à 60% du nombre total de nouvelles unités de logements et résidences (2 000) prévus pour la région de Tremblant, lesquelles se concentreraient surtout dans les périmètres urbains dans le cas du logement locatif.
- Le nombre de nouvelles unités de logements permanents et secondaires (logements en copropriété et résidences unifamiliales secondaires) pourrait passer pour la période 1996-2006, de 30 000 à 40 000 approximativement pour l'ensemble du territoire de la MRC des Laurentides.

¹ Source : Groupe Cartier en collaboration avec Pierre Bélanger Plus. Demande résidentielle liée à l'afflux de nouveaux travailleurs dans la région de Saint-Jovite / Mont-Tremblant, conjoncture 1992-1998 et perspectives d'ici 2005. Réalisé pour le Centre local de développement (CLD) Laurentides. Rapport final, mai 1999, 45 pages et 5 annexes.

GRAPHIQUE 1

**PROJECTION DÉMOGRAPHIQUE PAR GROUPES D'ÂGE
- 1996 À 2016**

DANS EXCELL (8 1/2 X 11)

1.3 SYNTHÈSE DES ENJEUX RÉGIONAUX

1.3.1 Développement sur le territoire

- Préoccupations environnementales et exploitation des ressources premières.
- Nécessité d'une gestion plus polyvalente et concertée de la forêt privée et des lots intramunicipaux (petits blocs de lots publics).
- Développement de la villégiature sur les terres publiques.
- Adaptation du développement domiciliaire et de villégiature à la vérité des coûts et aux contraintes environnementales.
- Isolement de certains secteurs plus périphériques au niveau des retombées économiques et des accès intermunicipaux (zone Ouest, La Minerve, Val-des-Lacs, Sainte-Lucie-des-Laurentides et Lantier).
- Forêt privée pas suffisamment aménagée et présentant des difficultés de régénération; malgré la présence d'environ trois cents (300) producteurs forestiers et d'un programme d'aide gouvernemental de l'ordre de 200 000 \$ / année, la mise en valeur commerciale et à des fins sylvicoles de la forêt privée n'est pas très dynamique sur le territoire de la MRC des Laurentides.
- Développements en montagne et impact sur les paysages et les milieux à forte pente.
- Potentiel domiciliaire et agrotouristique à développer dans la Vallée de la Rouge et dans le secteur de La Minerve.
- Maintien de l'équilibre fragile entre le développement, la "ressource eau et montagne" (attrait de base de la région) ainsi que la qualité des paysages.
- Débordement prévisible du développement immobilier autour de Mont-Tremblant et performance des outils d'urbanisme afin de bien régir ce développement.
- Les très gros investissements à la station touristique internationale de Mont-Tremblant généreront un impact majeur sur la croissance économique et le développement domiciliaire et commercial de toute la zone Saint-Jovite/Tremblant ; à plus ou moins long terme, cette zone aura un poids démographique et domiciliaire comparable à celui de la zone Sainte-Agathe.
- L'agglomération urbaine de Sainte-Agathe semble connaître depuis les dernières années un ralentissement significatif sur le plan démographique et économique : le renouvellement de son produit et de son image touristique ainsi que le renforcement de son potentiel d'attraction pour les entreprises permettraient à celle-ci de reprendre son essor.
- Intégration des grands réseaux récréatifs au produit touristique sur la plupart des territoires municipaux.
- Intégration problématique des sites d'extraction dans les secteurs à plus forte vocation touristique et de villégiature.
- Rentabilisation des infrastructures urbaines déjà en place.
- Réhabilitation des réseaux d'aqueduc et d'égout dans le secteur Ste-Agathe.
- Amélioration des accès routiers et développement des pôles.
- Stratégie de localisation et de promotion industrielle à mettre en place, face à un étalement des commerces à caractère industriel et des industries.

1.3.2 Patrimoine et culture

- Protection encore trop timide des meilleurs éléments du patrimoine de la part des municipalités.
- Intégration du potentiel patrimonial et culturel au produit touristique (ex: circuit patrimonial).
- Protection et mise en valeur des gares le long du Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord.
- Sensibilisation des élus et de la population en général à l'importance du patrimoine sur le plan culturel et économique.

1.3.3 Transport et communication

- État problématique du réseau municipal et croissance des coûts de la voirie.
- Maintien à long terme de la capacité fonctionnelle et sécuritaire des grands axes routiers, notamment dans le cas de la route 117, à la hauteur de Saint-Jovite.
- Impact du camionnage sur l'état du réseau routier municipal.
- Maintien et amélioration de la capacité de desserte des routes d'accès au secteur de Tremblant.
- Maintien de services aériens en région et problématique du développement de l'aéroport de Gray Rocks.
- Accessibilité routière déficiente à l'agglomération de Ste-Agathe (via l'autoroute 15) et développement de son potentiel commercial et industriel.
- Signalisation routière déficiente à plusieurs endroits.
- Développement d'un réseau cyclable en bordure des routes publiques.

1.3.4 Environnement

- Poursuite des efforts d'assainissement des lacs et cours d'eau.
- Protection et conservation de l'eau souterraine.
- Protection accrue des milieux naturels sensibles et des sites d'intérêt faunique (ex: ravages de cerfs de Virginie en terres privées).
- Mise en place d'une stratégie intégrée de gestion des déchets: récupération et disposition des déchets solides, rejets agricoles et industriels, déchets domestiques dangereux, matériaux secs, boues de fosses septiques et d'usines d'épuration.
- Renaturalisation et utilisation à des fins récréatives des rives dégradées de certains cours d'eau et lacs.
- Impact du développement urbain et de villégiature sur la forêt privée, lieu favorable à la protection des habitats fauniques et des écosystèmes fragiles.
- Poursuite des efforts de protection des corridors routiers et des secteurs touristiques contre la pollution visuelle (affichage, boisés, qualité des aménagements extérieurs et des constructions).

1.4 ENJEUX PLUS SPÉCIFIQUES PAR ZONES HOMOGÈNES

Les enjeux plus spécifiques de chacune des zones homogènes de la MRC des Laurentides sont décrits aux tableaux suivants :

TABLEAU 1-E ENJEUX POUR LA ZONE LABELLE

<ul style="list-style-type: none"> • municipalités visées: La Minerve, Labelle et La Conception. • population permanente totale en 1996: 4 100 personnes
<p>Activités primaires et environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Développement résidentiel et agrotouristique de l'axe de la rivière Rouge et zonage agricole. • Coupes forestières sur les terres publiques (CAAF) qui pourraient générer davantage de retombées pour l'industrie du sciage et de transformation du bois dans les Hautes Laurentides dont cette zone fait partie (le plus gros des volumes de bois coupés sont expédiés par les bénéficiaires de CAAF à l'extérieur de la région, hors du territoire de la MRC des Laurentides). • Amélioration de la gestion et de l'aménagement de la forêt à des fins sylvicoles et récréatives (lots intramunicipaux et terres privées). • Qualité de l'eau et potentiel récréatif de la rivière Rouge versus la pollution agricole et urbaine (assainissement des eaux usées). <p>Transport</p> <ul style="list-style-type: none"> • Impact du camionnage généré par l'exploitation forestière en terres publiques sur le réseau routier municipal à La Conception et à La Minerve. • Amélioration de la capacité du corridor routier de la 117 à la hauteur de Labelle. <p>Tourisme et récréation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Retombées touristiques et économiques de la Réserve faunique Papineau-Labelle et du parc du Mont-Tremblant à maintenir, dans le contexte d'une économie locale en difficulté. <p>Développement urbain et de villégiature</p> <ul style="list-style-type: none"> • Développement d'un centre d'activités industrielles à Labelle axé sur les produits du bois extrait en région. • Lots de villégiature, accessibilité routière et protection des milieux naturels en terres publiques. • Nécessité d'un contrôle plus concerté (UPA, municipalités) des usages autres qu'agricoles dans les secteurs en zone agricole.

TABLEAU 1-F ENJEUX POUR LA ZONE ST-JOVITE/TREMBLANT

<ul style="list-style-type: none"> • municipalités visées: Lac-Supérieur, Lac-Tremblant-Nord, Mont-Tremblant, Saint-Faustin-Lac-Carré, St-Jovite Paroisse et Ville de Saint-Jovite. • population permanente totale en 1996: 10 967 personnes
<p>Activités primaires et environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Préservation incertaine à long terme d'importants ravages de cerfs de Virginie sur les terres privées, notamment dans le secteur du « Domaine Saint-Bernard ». • Impact négatif des nombreux sites d'extraction (bruit, poussière, camionnage) sur la qualité de vie et les routes municipales. • intégration problématique des opérations forestières à grande échelle sur terres publiques à proximité de certains secteurs de villégiature. <p>Transport</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forte croissance prévisible du trafic routier à destination de la Station Mont-Tremblant et capacité problématique de ses accès que sont la Montée Ryan, la route 327 et le chemin du Lac-Supérieur. • Capacité et sécurité problématiques des carrefours routiers de la route 117 (ex : Montée Ryan, rue Ouimet à Saint-Jovite Ville et chemin des Lacs à Saint-Faustin-Lac-Carré). • Dégradation fonctionnelle et sécuritaire de la route 117, notamment à Saint-Jovite Ville où celle-ci risque de devenir à court terme un boulevard urbain et non plus seulement une route de transit (ex: multiplication des entrées charretières commerciales et installation éventuelle de feux de circulation). • Survie à plus long terme du seul aéroport d'importance en opération sur le territoire de la MRC des Laurentides (aéroport de Saint-Jovite). • Géométrie et sécurité déficientes de la route 323. <p>Tourisme et récréation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conservation du réseau de randonnée quatre saisons de Saint-Jovite / Mont-Tremblant (ex. : Domaine Saint-Bernard). • Maintien du potentiel d'attraction et gestion future des grands équipements récréatifs gouvernementaux. <p>Développement urbain et de villégiature</p> <ul style="list-style-type: none"> • Compatibilité des développements dans la zone avec la vocation touristique internationale de la Station Mont-Tremblant. • Très bon potentiel industriel à développer à Saint-Jovite et Saint-Faustin-Lac-Carré le long de la route 117. • Cohabitation délicate entre la villégiature, l'industrie touristique et l'exploitation forestière (craintes pour les coupes abusives chez les villégiateurs).

TABLEAU 1-G ENJEUX POUR LA ZONE OUEST

- municipalités visées: Amherst, Arundel, Barkmère, Brébeuf, Huberdeau, Montcalm
- population permanente totale en 1996: 3 817 personnes

Activités primaires et environnement

- Présence d'un bon potentiel minier à Amherst.
- Développement résidentiel et zonage agricole.
- Coupes forestières sur les terres publiques (CAAF) qui pourraient générer davantage de retombées pour l'industrie du sciage et de transformation du bois dans la région.
- Intégration problématique des opérations forestières à grande échelle sur terres publiques dans la "zone de villégiature rustique" à Barkmère.
- Présence de grands ravages de cerfs de Virginie à préserver sur les terres privées.
- Amélioration de la gestion et de l'aménagement de la forêt à des fins sylvicoles et récréatives (lots intramunicipaux et terres privées).
- Qualité de l'eau et potentiel récréatif de la rivière Rouge versus la pollution agricole et urbaine (assainissement des eaux usées).

Transport

- Géométrie et sécurité déficientes de la route 323, principale porte d'entrée des touristes originant de la région Hull-Ottawa et de l'Ontario, lesquels se destinent très majoritairement vers la Station Mont-Tremblant.
- Impact du camionnage généré par l'exploitation forestière en terres publiques sur le réseau routier municipal à Amherst et Montcalm.
- Dégradation fonctionnelle et sécuritaire de la route 364 dans le secteur de Montcalm.

Tourisme et récréation

- Rattachement de la zone au produit touristique régional: importance de poursuivre la mise en valeur du corridor aérobique (ancienne voie ferrée du Canadien National) et son interconnexion avec Saint-Jovite.
- Bon potentiel pour le développement agrotouristique.

Développement urbain et de villégiature

- Nécessité d'un contrôle plus concerté des usages autres qu'agricoles dans les secteurs en zone agricole.
- Lots de villégiature, accessibilité routière et protection des milieux naturels à développer en terres publiques à Amherst et Montcalm.

TABLEAU 1-H ENJEUX POUR LA ZONE SAINTE-AGATHE

<ul style="list-style-type: none"> • municipalités visées: Ivry-sur-le-Lac, Lantier, Sainte-Agathe-des-Monts, Sainte-Agathe-Nord, Sainte-Lucie-des-Laurentides, Val-des-Lacs, Val-David et Val-Morin. • population permanente totale en 1996: 17 451 personnes
<p>Activités primaires et environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Régénération et aménagement des berges dégradées de la rivière du Nord qui, en complémentarité avec le Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord, pourraient améliorer sensiblement le potentiel récréatif et esthétique du Mont-Catherine ainsi que des secteurs urbains de Sainte-Agathe-des-Monts, Val-David et Val-Morin. • Amélioration de la gestion et de l'aménagement de la forêt à des fins sylvicoles et récréatives (lots intramunicipaux et terres privées). • Qualité de l'eau et potentiel récréatif de la rivière du Nord versus la pollution urbaine (assainissement des eaux usées). <p>Transport</p> <ul style="list-style-type: none"> • État déficient de la route 117 à Val-David et Val-Morin. • Dégradation avancée du réseau routier intermunicipal. • Sécurité et capacité plus problématique de la route 329 à la hauteur des lacs Brûlé et Ludger. • Accessibilité et signalisation routière au cœur de l'agglomération de Sainte-Agathe très problématique, pour l'automobiliste qui origine du Nord via l'axe route 117/autoroute 15. • Impact du camionnage généré par l'exploitation forestière en terres publiques sur le réseau routier municipal à Val-des-Lacs. <p>Tourisme et récréation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intégrité problématique des grands réseaux récréatifs dans les zones en voie de développement (ex: piste de ski de fond Maple Leaf) ainsi que dans le secteur récréatif Val-David/Val-Morin. • Sous-développement du secteur ouest sur le plan récréotouristique malgré la présence de très bons potentiels (ex: réseau régional de randonnée Inter-Centre à Val-des-Lacs et Mont Kaaikop à Sainte-Lucie-des-Laurentides). • Conservation à long terme du parc récréatif de Val-David / Val-Morin. <p>Développement urbain et de villégiature</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nécessaire restructuration des forces industrielles et commerciales et renouvellement du produit touristique afin de redynamiser l'économie de l'agglomération de Sainte-Agathe. • Incompatibilité de certaines catégories d'usages avec la vocation touristique et de villégiature (ex: sites d'extraction à Sainte-Agathe-Nord et Val-David et entreprises avec nuisances dans des quartiers résidentiels). • Lots de villégiature, accessibilité routière et protection des milieux naturels en terres publiques à Lantier et Val-des-Lacs.

PLANCHE 1 - TERRITOIRE DE LA MRC DES LAURENTIDES
(8 1/2 X 11)

CHAPITRE 2

LES GRANDES ORIENTATIONS DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

* Référence à la LAU: article 5, 1^{er} alinéa, paragraphe 1

Déoulant du bilan et enjeux décrits au chapitre précédent, six (6) grands objectifs qui balisent les choix de développement et d'aménagement ont été retenus. Ces grands objectifs représentent en quelque sorte la "philosophie d'intervention" du schéma révisé.

1^{er} OBJECTIF: Créer des conditions d'accueil plus propices aux activités économiques dans le contexte d'un développement durable.

2^e OBJECTIF: Renforcer les principaux pôles de développement.

3^e OBJECTIF: Offrir un produit récréotouristique plus diversifié et mieux intégré.

4^e OBJECTIF: Mieux adapter les développements à la réalité des coûts/bénéfices et à la vocation de villégiature.

5^e OBJECTIF: Poursuivre les efforts de protection et de mise en valeur du cadre environnemental.

6^e OBJECTIF: Améliorer les conditions de transport des personnes, des biens et services.

2.1 IDENTIFICATION DES ORIENTATIONS SECTORIELLES

1er OBJECTIF: Créer des conditions d'accueil plus propices aux activités économiques dans le contexte d'un développement durable

ORIENTATIONS SECTORIELLES

- 1.1 Création de zones industrielles et commerciales d'envergure régionale devant faire l'objet de projets spécifiques de mise en valeur et de promotion (CLD).
- 1.2 Priorisation en zone agricole des activités agricoles et usages connexes à l'agriculture tel l'agrotourisme.
- 1.3 Coexistence accrue entre les usages agricoles et non agricoles en zone agricole par le biais d'un contrôle plus rigoureux sur l'occupation du sol et les inconvénients inhérents aux pratiques agricoles.
- 1.4 Exploitation forestière accrue sur les terres privées afin d'atteindre un rendement soutenu des prélèvements des bois.
- 1.5 Reconnaissance de secteurs forestiers spécifiques où les aménagements sylvicoles et la conservation des habitats sensibles doivent prédominer.

2e OBJECTIF: Renforcer les principaux pôles de développement

ORIENTATIONS SECTORIELLES

- 2.1 Concentration des densités résidentielles plus élevées et des établissements commerciaux, de services et industriels dans les principaux secteurs urbains.
- 2.2 Amélioration des accès routiers principaux aux pôles de développement.
- 2.3 Localisation préférentielle du développement résidentiel requérant des services d'aqueduc et/ou d'égout dans les secteurs urbains.

3e OBJECTIF: Offrir un produit récréotouristique plus diversifié et mieux intégré

ORIENTATIONS SECTORIELLES

- 3.1 Maintien de l'exploitation et du pouvoir d'attraction des grands équipements de plein air existants.
- 3.2 Mise en place d'un réseau récréotouristique de grande renommée s'appuyant sur le Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord et le Parc régional du corridor aérobique.
- 3.3 Développement de l'agrotourisme dans les secteurs agricoles et agroforestiers de la vallée de la rivière Rouge et de La Minerve.
- 3.4 Mise en valeur des milieux riverains de qualité à des fins publiques et récréatives.

4e OBJECTIF: Mieux adapter les développements à la réalité des coûts/bénéfices et aux contraintes environnementales

ORIENTATIONS SECTORIELLES

- 4.1 Gestion plus rationnelle et équitable des développements en regard de leurs coûts sur le plan des services municipaux.
- 4.2 Adaptation des normes de lotissement et de densité afin de faciliter la réalisation de projets résidentiels plus novateurs et la consolidation des secteurs urbanisés (périmètres d'urbanisation).
- 4.3 Meilleure compatibilité des usages dans les milieux résidentiels et de villégiature.
- 4.4 Implantations résidentielles mieux planifiées dans les secteurs plus isolés des centres de services et les milieux plus sensibles.
- 4.5 Ouverture contrôlée de nouveaux secteurs de villégiature en terres publiques.

5e OBJECTIF: Poursuivre les efforts de protection et de mise en valeur du cadre environnemental

ORIENTATIONS SECTORIELLES

- 5.1 Protection plus globale et concrète des lacs, cours d'eau, milieux humides et habitats fauniques.
- 5.2 Soutien aux mesures de protection, d'aménagement et de restauration pour les habitats fauniques, les rives dégradées des cours d'eau et lacs et autres milieux sensibles.
- 5.3 Mise en place de mesures additionnelles afin de bonifier l'intégration visuelle et naturelle des implantations/usages dans les principaux corridors et secteurs touristiques.
- 5.4 Réduction des impacts générés par les sites d'extraction, le climat sonore de l'autoroute 15 et de la route 117 ainsi que par les autres usages/activités contraignants pour le voisinage.
- 5.5 Aménagement multi-ressources de la forêt et consolidation de l'agriculture axés sur les principes du développement durable.
- 5.6 Contrôle régional sur l'implantation d'équipements et d'activités liés à la gestion et à la valorisation des déchets.
- 5.7 Mise en place d'un plan concerté sur la protection et la mise en valeur du potentiel patrimonial et culturel.
- 5.8 Orientation du développement dans les secteurs de moindre impact environnemental.

6e OBJECTIF: Améliorer les conditions de transport des personnes, des biens et services

ORIENTATIONS SECTORIELLES

- 6.1 Maintien de la vocation première de transit et des capacités de l'axe de l'autoroute 15 / route 117 ainsi que des routes régionales.
- 6.2 Contrôle accru du réseau routier dédié au camionnage de transit et à l'exploitation forestière.
- 6.3 Maintien des services aéroportuaires adéquats.
- 6.4 Extension des services de desserte en gaz naturel dans les principales agglomérations situées dans l'axe de l'autoroute 15 / route 117.

2.2 LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

La **planche 2** qui suit exprime graphiquement la synthèse des principaux axes de développement et grandes vocations du territoire ainsi que du réseau récréatif à mettre en valeur sur le territoire de la MRC des Laurentides. Le concept traduit également certaines grandes orientations du schéma révisé qui auront une influence plus significative dans le mode d'occupation du territoire, le développement des pôles urbains et l'interconnexion des réseaux récréatifs à l'échelle des Laurentides.

La structure d'aménagement et de développement proposée par le concept s'articule principalement en fonction:

- **de la zone stratégique de développement de l'axe autoroute 15 / route 117;**
- **de la zone agrotouristique de la vallée de la rivière Rouge et du secteur La Minerve;**
- **des grands espaces destinés principalement à des fins de conservation et d'activités de plein air;**
- **du réseau majeur de liens récréatifs.**

La zone stratégique de développement de l'axe autoroute 15 / route 117

S'organisant autour de l'axe majeur de pénétration nord-sud de l'autoroute 15 et de la route 117 et du pôle touristique de la Station Mont-Tremblant, cette zone est destinée à un développement plus intensif dans les pôles de Sainte-Agathe, Saint-Faustin-Lac-Carré, Saint-Jovite, Mont-Tremblant et Labelle; la vocation industrielle sera regroupée davantage dans les pôles de Sainte-Agathe, Saint-Faustin-Lac-Carré, Saint-Jovite et Labelle afin de favoriser une concentration accrue des emplois dans les secteurs urbains mieux pourvus en services à cette fin et d'éviter un éparpillement coûteux des entreprises tout le long de cet axe.

C'est également dans cette zone et dans ses secteurs limitrophes que le schéma révisé propose un effort de planification plus poussé, soit par:

- une cohabitation plus harmonieuse entre les usages, notamment par le biais d'une concentration à l'intérieur de secteurs bien spécifiques des usages plus contraignants et d'un contrôle très rigoureux sur toute nouvelle implantation de sablière ou gravière;
- des mesures particulières d'insertion pour les implantations en montagne et en bordure du réseau routier principal, de manière à en atténuer l'impact visuel;
- un contrôle plus rigoureux des accès routiers et certains réaménagements routiers d'importance afin de préserver la vocation de transit de la route 117 au nord de Sainte-Agathe et des routes d'importance qui s'y raccordent;
- une planification concertée entre les municipalités concernées du secteur environnant la Station Mont-Tremblant;
- une intégration plus étroite des potentiels récréatifs et de villégiature du secteur rural de Sainte-Agathe (Sainte-Lucie-des-Laurentides, Val-des-Lacs, Val-Morin) aux pôles touristiques de Sainte-Agathe et Saint-Donat.

La zone agrotouristique de la vallée de la rivière Rouge et du secteur La Minerve

Se retrouvant dans la petite vallée agricole de la rivière Rouge et dans les secteurs limitrophes de l'axe de la route 323 et de La Minerve, cette zone possède une vocation agricole et forestière prédominante. Le schéma révisé anticipe à long terme pour cette zone une consolidation du milieu agricole tout en permettant l'émergence d'activités agrotouristiques qui appuieront l'économie locale des municipalités plus rurales. Cette zone est plus particulièrement propice au développement de circuits de visite s'appuyant sur le paysage agricole de la vallée de la Rouge, la mise en valeur d'une infrastructure

touristique légère (ex: gîtes du passant, centres de plein air en milieu rural, visites à la ferme) et la villégiature en terres publiques.

Le maintien de la vocation de la route 323 qui constitue la voie d'entrée privilégiée vers la Station Mont-Tremblant pour les touristes de plus en plus nombreux en provenance de la région métropolitaine d'Hull/Ottawa et l'interconnexion avec le Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord constituent les deux (2) priorités de cette zone sur le plan de l'accessibilité.

Les grands espaces destinés à des fins de conservation et d'activités de plein air

Le parc du Mont-Tremblant, la Réserve faunique Papineau-Labelle ainsi que les autres grands espaces destinés à ces fins qui sont illustrés sur la **planche 2**, ont une importance stratégique pour le développement touristique de la région, mais aussi pour la vitalité sociale et économique des localités qui s'y retrouvent à proximité. Ces espaces forment le grand corridor vert en périphérie de la MRC des Laurentides pour lequel il faut chercher à concilier l'objectif de protection du milieu naturel et des habitats sensibles à celui de l'accessibilité pour le public en général; avec les nombreux lacs et le paysage montagneux, ils constituent l'image de marque et la motivation profonde d'une visite auprès de la clientèle touristique et de villégiateurs dans la région.

En termes d'activités, cette zone de grands espaces verts se destine principalement à l'aménagement durable de la forêt publique et privée, à la conservation des milieux naturels sensibles (ex: terres humides, habitats du cerf de Virginie) de même qu'à une villégiature contrôlée.

Le réseau majeur de liens récréatifs

Le concept projette également un réseau majeur de liens récréatifs axé sur des activités quatre saisons (randonnée pédestre, réseau cyclable, motoneige, ski de fond) qui se structureront autour du Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord et de son interconnexion avec le Parc régional du corridor aérobique.

La mise en valeur par étapes de ce réseau renforcera le positionnement touristique de notre MRC ainsi que l'intégration d'un plus grand nombre de nos municipalités au produit touristique régional.

Feuille blanche -endos dernière page avant la planche 2

PLANCHE 2 - CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

CHAPITRE 3

LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

* Référence à la L.A.U : article 5, 1^{er} alinéa, paragraphe 2

Les grandes affectations du territoire traduisent dans l'espace les grandes orientations et les objectifs énoncés au chapitre précédent: **elles déterminent en quelque sorte les principales vocations du territoire** qui résultent de choix de développement, de protection ou de mise en valeur sur l'environnement humain, naturel, culturel ou visuel.

Par exemple, la création de nouvelles aires d'affectation industrielle ou commerciale prévues dans le schéma révisé est liée principalement aux objectifs de développement et de promotion de l'entreprise à caractère industriel ainsi que de renforcement économique et fiscal des pôles urbains de la MRC des Laurentides.

Tel qu'illustré sur la **planche 3** présentée en annexe du présent chapitre, le schéma révisé découpe le territoire en neuf (9) grandes catégories d'affectation:

- **l'affectation urbaine;**
- **l'affectation industrielle et commerciale;**
- **l'affectation résidentielle et de récréation;**
- **l'affectation mixte;**
- **l'affectation agricole;**
- **l'affectation agroforestière;**
- **l'affectation forestière et de conservation;**
- **l'affectation récréation extensive;**
- **l'affectation rurale.**

3.1 PRÉCISIONS D'ORDRE MÉTHODOLOGIQUE

3.1.1 Grandes affectations et grille de compatibilité des usages

La grille de compatibilité figurant au tableau 3-B suivant indique que pour chacune des grandes affectations du territoire, on retrouve des groupes d'usages principaux qui peuvent être considérés comme:

- compatibles
- compatibles sous conditions
- incompatibles

Une indication plus détaillée quant à la nature des usages visés pour chaque groupe d'usages apparaît au tableau 3-A.

La grille de compatibilité (voir tableau 3-B) identifie par un symbole distinctif la vocation spécifique d'une grande affectation, soit:

- ⇒ **un cercle plein:** pour un usage compatible sans aucune restriction.
- ⇒ **un carré avec une numérotation:** pour un usage qui peut être compatible sous réserve des conditions spécifiées.
- ⇒ **sans aucun symbole:** pour un usage qui doit être prohibé dans tous les cas.

La grille de compatibilité précise aussi que pour certaines grandes affectations, le gabarit d'une implantation faisant partie des groupes "COMMERCE", "SERVICE" et "INDUSTRIE" peut être limité, à savoir que la superficie de plancher pour un bâtiment principal relié à cet usage principal ne doit pas excéder la grandeur indiquée.

La superficie totale de plancher dans un bâtiment principal est mesurée à partir des murs extérieurs de ce bâtiment: le calcul de la superficie doit inclure seulement les surfaces de plancher situées au rez-de-chaussée et aux étages supérieurs, mais exclut le sous-sol.

La grille des spécifications doit être interprétée comme un outil de compréhension générale quant à la nature des usages pouvant être autorisés à l'intérieur d'un territoire délimité par une grande affectation du sol; pour plus de précisions ou dans le cas d'un problème d'interprétation, le texte descriptif sur les affectations doit primer sur la grille de compatibilité.

3.1.2 Notion de conformité au schéma révisé

Pour être réputé conforme au schéma révisé, un plan et une réglementation d'urbanisme municipale doivent autoriser uniquement des usages (et/ou gabarits de bâtiments), pour un territoire visé par une grande affectation, qui sont de même nature que ceux qui sont visés par l'une ou l'autre des catégories d'usages désignés "COMPATIBLES" ou "COMPATIBLES SOUS CONDITIONS" par le schéma révisé. Ainsi, un règlement de zonage qui autoriserait l'usage résidentiel sur un territoire visé au schéma par une affectation "INDUSTRIELLE" et "COMMERCIALE" ne pourrait être conforme à ce dernier.

Un plan et une réglementation d'urbanisme municipale peuvent toutefois régir plus sévèrement un territoire visé par une affectation au schéma, en y autorisant par exemple un nombre plus restreint d'usages parmi ceux qui sont identifiés comme "COMPATIBLES" ou "COMPATIBLES SOUS CONDITIONS" selon le schéma révisé. Cependant, un plan et une réglementation doivent autoriser minimalement des usages de même nature que ceux déjà prévus au schéma par une grande affectation du sol, lorsque ces derniers sont inclus dans un "GROUPE D'USAGES DOMINANTS".

3.1.3 Interprétation des limites des aires d'affectation du sol

De façon générale, les limites des grandes affectations du sol apparaissant sur la **planche 3** en annexe sont approximatives: elles peuvent être mesurées à l'échelle (correspondante au plan visé) avec une variation possible de plus ou moins soixante-quinze (75) mètres par rapport à une limite d'une grande affectation indiquée sur cette planche.

Cependant, dans le cas des affectations désignées "URBAINE", "AGRICOLE" et "AGROFORESTIÈRE", une limite d'affectation qui semble correspondre à une ligne de lot originaire, à un cours d'eau permanent, à une limite municipale, à une route d'importance (routes nationales, régionales, collectrices et intermunicipales) à la limite de zone agricole permanente, au Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord, au Parc régional du corridor aérobique ou à une emprise hydroélectrique, est réputée correspondre précisément à ces éléments.

3.1.4 Notion d'usage principal

Règle générale, le contrôle exercé sur les usages par le schéma révisé vise exclusivement les usages principaux, tels que décrits au tableau 3-A du présent chapitre. Un usage principal est la fin première pour laquelle un bâtiment, un établissement, une construction ou un terrain est destiné. À titre d'exemple, une résidence implantée sur un terrain et sur une même propriété constitue l'usage principal pour lequel ledit terrain est destiné; alors que le cabanon localisé sur le même terrain en représente l'usage complémentaire ou secondaire.

TABLEAU 3-A CLASSIFICATION DES GROUPES D'USAGES

Tableau fait sur document indépendant (8 1/2 X 11) - **WORD**

Feuille endos du tableau 3-A

TABLEAU 3-B **GRILLE DE COMPATIBILITÉ DES USAGES PAR TYPE D'AFFECTATION**

Tableau sur Excell (11 X 17)



Feuille endos du tableau 3-B (excell 11 X 17)

3.2 L'AFFECTION URBAINE

La désignation d'aires d'affectation urbaine couvrant les secteurs plus intensément développés sur le territoire de la MRC des Laurentides est étroitement liée à l'atteinte des orientations sectorielles déjà définies au chapitre 2:

- ⇒ concentration des densités résidentielles plus élevées et des établissements commerciaux, de services et industriels dans les principaux secteurs urbains (**orientation 2.1**);
- ⇒ amélioration des accès routiers principaux aux pôles de développement (**orientation 2.2**);
- ⇒ localisation préférentielle du développement résidentiel requérant des services d'aqueduc et/ou d'égout dans les secteurs urbains (**orientation 2.3**);
- ⇒ gestion plus rationnelle et équitable des développements en regard de leurs coûts sur le plan des services municipaux (**orientation 4.1**);
- ⇒ adaptation des normes de lotissement et de densité afin de faciliter la réalisation de projets résidentiels plus novateurs et la consolidation des secteurs urbanisés (périmètres d'urbanisation) (**orientation 4.2**);
- ⇒ extension des services de desserte en gaz naturel dans les principales agglomérations situées dans l'axe de l'autoroute 15 / route 117 (**orientation 6.4**).

De plus, le schéma révisé entend renforcer le secteur d'activités tertiaires des deux (2) villes-centre de Saint-Jovite et Sainte-Agathe-des-Monts à titre de territoires privilégiés pour l'accueil des équipements de services d'envergure régionale et extra-régionale.

Cet objectif plus spécifique qui découle de l'**orientation 2.1** contribuera notamment à :

- améliorer l'attractivité de la région de la MRC des Laurentides pour l'implantation de services de plus grande envergure;
- favoriser la déconcentration et la décentralisation de certains services publics et gouvernementaux;
- contrer l'éparpillement coûteux des services publics d'envergure à l'extérieur des secteurs urbains d'importance;
- redynamiser les secteurs urbains centraux de Saint-Jovite et Sainte-Agathe;
- maintenir, voire améliorer l'assiette fiscale des deux (2) villes-centre de la MRC des Laurentides qui peuvent plus difficilement bénéficier de retombées importantes du développement domiciliaire et de villégiature.

3.2.1 Caractérisation de l'affectation urbaine

Le schéma révisé reconnaît une aire d'affectation urbaine pour tout secteur qui répond à la fois aux deux (2) principaux critères suivants:

- 1° **présence d'un réseau d'aqueduc et/ou d'égout sanitaire rattaché à l'origine à la desserte d'un centre de services ou d'une agglomération;**

2° présence à l'intérieur d'un territoire bien circonscrit de fonctions commerciales et de services ainsi que d'une densité résidentielle plus significative.

L'affectation urbaine comprend donc des secteurs déjà bâtis mais peut également englober des secteurs d'expansion encore vacants qui sont desservis par un réseau d'aqueduc et/ou d'égout sanitaire; cette affectation peut comprendre également des terrains non desservis, mais qui peuvent être considérés comme facilement viabilisables pour des motifs qui sont plus amplement explicités au chapitre 4.

L'affectation urbaine, combinée avec l'affectation industrielle et commerciale, regroupe l'essentiel de la structure urbaine et du développement touristique plus intensif sur le territoire de la MRC des Laurentides; cette affectation se retrouve implicitement à l'intérieur des périmètres d'urbanisation définis au chapitre 4.

L'affectation urbaine vise à renforcer la vocation de services et de pôles d'emplois des principales agglomérations de même que le maintien et le développement à plus longue échéance des petits centres de services et d'activités communautaires que sont les villages de la MRC des Laurentides.

L'affectation urbaine vise également à concentrer une densité d'habitations de tout type, afin de répondre à un segment de la demande en logements (ex: jeunes ménages avec enfants, personnes âgées) à la recherche d'une plus grande proximité de services ou des avantages de la vie villageoise.

3.2.2 Usages compatibles

Seuls les usages qui font partie des groupes d'usages suivants¹ sont compatibles dans les aires délimitées par l'affectation urbaine:

- HABITATION 2: habitations de faible, moyenne et forte densité
- COMMERCE 1: commerces de vente au détail
- COMMERCE 2: commerces de type routier et touristique
- COMMERCE 3: commerces de type para-industriel / sous condition
 - * Seuls les usages à contraintes limitées sont autorisés afin de minimiser les impacts (odeurs, bruit, poussière, contamination) sur l'environnement urbain.
- SERVICE 1: services communautaires / sous condition
 - * Voir section 3.2.5
- SERVICE 2: services et administration / sous condition
 - * Voir section 3.2.5
- INDUSTRIE1: industries à contraintes limitées / sous condition
 - * Restrictions de même nature que pour le groupe COMMERCE 3.
- AGRICULTURE / sous condition
 - * Seuls la culture du sol et l'agriculture sans établissement de production animale sont compatibles dans cette affectation.
- RÉCRÉATION 1: récréation intensive

¹ Voir tableau 3-A pour une description plus détaillée des groupes d'usages

- RÉCRÉATION 2: récréation extensive
- UTILITÉS PUBLIQUES ET INFRASTRUCTURES

3.2.3 Usages dominants

Afin de respecter les principaux objectifs relatifs à cette affectation, les plans d'urbanisme et règlements de zonage des municipalités doivent autoriser minimalement, dans les territoires visés par les aires d'affectation urbaine, des usages de même nature ou comparables à ceux compris dans les groupes d'usages "HABITATION 2", "COMMERCE 1" ou "SERVICES 1 et 2".

3.2.4 Normes et critères applicables à l'affectation urbaine

DENSITÉS RÉSIDENTIELLES EXCLUSIVES

Le document complémentaire comprend des dispositions visant à favoriser les implantations d'habitations avec des densités plus élevées à l'intérieur des aires d'affectation urbaine.

* Référence au document complémentaire: article 49

D'autre part, il existe une prescription qui fait en sorte que la délivrance d'un permis de construction en faveur d'un terrain déjà desservi par un réseau d'aqueduc et/ou d'égout sanitaire soit conditionnelle au raccordement de la construction projetée avec ledit réseau.

* Référence au document complémentaire: articles 8 et 9

TABLEAU 3-C

AFFECTATION URBAINE ET IMPORTANCE DES PÔLES DE SERVICES

IDENTIFICATION DE L'AGGLOMÉRATION	MUNICIPALITÉS TOUCHÉES PAR L'AFFECTATION URBAINE	VOCATIONS DOMINANTES DES PÔLES
STE-AGATHE	Ste-Agathe-des-Monts Ste-Agathe-Nord Val-David Val-Morin	<p>PÔLE RÉGIONAL</p> <ul style="list-style-type: none"> • commerce et industrie manufacturière • hôtellerie et restauration • réseaux récréatifs • services administratifs, éducationnels et de santé et bien-être de grande envergure exclusifs à Sainte-Agathe-des-Monts
STE-LUCIE-DES-LAURENTIDES	Ste-Lucie-des-Laurentides	PÔLE LOCAL DE SERVICES
ST-FAUSTIN-LAC-CARRÉ	St-Faustin-Lac-Carré	<p>PÔLE SOUS-RÉGIONAL</p> <ul style="list-style-type: none"> • commerce, industrie légère et lourde • attractions touristiques de réputation
SAINT-JOVITE	St-Jovite Ville St-Jovite Paroisse	<p>PÔLE RÉGIONAL</p> <ul style="list-style-type: none"> • commerce et industrie manufacturière • hôtellerie et restauration • services administratifs, éducationnels et de santé et bien-être de grande envergure exclusifs à Saint-Jovite Ville
MONT-TREMBLANT	Mont-Tremblant Saint-Jovite Paroisse	<p>PÔLE LOCAL DE SERVICES</p> <ul style="list-style-type: none"> • village d'origine de Mont-Tremblant <p>STATION TOURISTIQUE INTERNATIONALE (Station Mont-Tremblant)</p>
HUBERDEAU	Huberdeau	PÔLE LOCAL DE SERVICES
AMHERST	Amherst	PÔLE LOCAL DE SERVICES
BRÉBEUF	Brébeuf	PÔLE LOCAL DE SERVICES
LA CONCEPTION	La Conception	PÔLE LOCAL DE SERVICES
LABELLE	Labelle	<p>PÔLE SOUS-RÉGIONAL</p> <ul style="list-style-type: none"> • commerce • industrie légère et lourde
LA MINERVE	La Minerve	PÔLE LOCAL DE SERVICES

3.2.5 Concentration des services d'envergure dans les pôles de Saint-Jovite et Sainte-Agathe

Le schéma révisé confirme l'exclusivité des équipements de services les plus structurants en faveur des deux (2) principales villes de services de la MRC des Laurentides, soit les villes de Saint-Jovite et de Sainte-Agathe-des-Monts.

Plus précisément, les services gouvernementaux, les services publics culturels, éducationnels, de santé et bien-être ainsi que les édifices administratifs de plus gros gabarit (superficie de plancher de 500 m² et plus), doivent être localisés exclusivement à l'intérieur des aires d'affectation urbaine et industrielle et commerciale qui se retrouvent à l'intérieur des limites des villes de Saint-Jovite et de Sainte-Agathe-des-Monts. Le tableau 3-D indique plus précisément la nature et l'envergure des usages et équipements à rayonnement régional et extra-régional qui doivent se localiser dans ces territoires.

Cette mesure ne s'applique toutefois que pour les usages et équipements structurants qui nécessitent l'implantation de nouveaux bâtiments principaux; elle ne s'applique pas dans les situations où le besoin en espace pour ce type d'usage et d'équipement peut être comblé à même l'occupation des bâtiments existants (y compris des projets d'agrandissement) à la date d'entrée en vigueur d'un règlement de concordance d'une municipalité au schéma révisé.

TABLEAU 3-D IDENTIFICATION DES USAGES ET ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS EXCLUSIFS AUX AFFECTATIONS URBAINES, INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES SITUÉES DANS LES VILLES DE SAINT-JOVITE ET SAINTE-AGATHE-DES-MONTS

USAGES EXCLUSIFS AUX PÔLES DE SAINT-JOVITE ET SAINTE-AGATHE	GROUPES D'USAGES D'APPARTENANCE (voir tableau 3-A)	REMARQUES ET SPÉCIFICATIONS
ADMINISTRATION PUBLIQUE À RAYONNEMENT RÉGIONAL	SERVICE 2	<p>Tous les usages se rapportant à l'administration gouvernementale desservant les territoires de la MRC des Laurentides ou la région des Laurentides.</p> <p>Cependant, les usages suivants peuvent être situés à l'extérieur des affectations urbaines, industrielles et commerciales des villes de St-Jovite et de Ste-Agathe-des-Monts :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Administration relevant d'une municipalité locale; ▪ services requérant de vastes espaces d'entreposage extérieur ou rattachés à une ressource du milieu; ▪ ou tout usage compris dans un bâtiment principal dont la superficie totale de plancher est inférieure à 500 m².
ÉQUIPEMENTS D'ÉDUCATION À RAYONNEMENT RÉGIONAL	SERVICE 1	<p>Tous les équipements scolaires d'enseignement collégial et universitaire.</p> <p>Cependant, les usages suivants peuvent être situés à l'extérieur des affectations urbaines, industrielles et commerciales des villes de Saint-Jovite et Sainte-Agathe-des-Monts :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ établissements d'enseignement rattachés à une ressource particulière du milieu tel un centre de formation sur la faune ou d'interprétation du milieu naturel
ÉQUIPEMENTS DE SANTÉ, BIEN-ÊTRE ET DE SÉCURITÉ	SERVICE 1	<p>Les équipements de santé, bien-être et de sécurité de desserte régionale ou extra-régionale tel un centre local de services communautaires (CLSC), un centre hospitalier, un centre de protection de l'enfance et de la jeunesse, un centre d'hébergement et de soins longue durée et un centre de réadaptation de nature publique au sens de la Loi sur les services de santé et de services sociaux ainsi qu'un poste de la Sûreté du Québec.</p> <p>Cependant, les usages suivants peuvent être situés à l'extérieur des affectations urbaines, industrielles et commerciales des villes de Saint-Jovite et Sainte-Agathe-des-Monts :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ établissements relevant d'une administration municipale; ▪ centres de service décentrés par rapport au siège social de l'établissement; ▪ hébergements communautaires relevant d'une administration municipale ou d'organismes privés; ▪ centres de détention ou de probation.

TABLEAU 3-D IDENTIFICATION DES USAGES ET ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS EXCLUSIFS AUX AFFECTATIONS URBAINES, INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES SITUÉES DANS LES VILLES DE SAINT-JOVITE ET SAINTE-AGATHE-DES-MONTS (suite)

USAGES EXCLUSIFS AUX PÔLES DE SAINT-JOVITE ET SAINTE-AGATHE	GROUPES D'USAGES D'APPARTENANCE (voir tableau 3-A)	REMARQUES ET SPÉCIFICATIONS
ÉQUIPEMENTS CULTURELS MAJEURS	SERVICE 1	<p>Les équipements culturels majeurs de desserte régionale ou extra-régionale tel les salles de spectacles de plus de 250 sièges.</p> <p>Cependant, les équipements rattachés de près à une ressource archéologique, historique, naturelle ou récréative lorsque les caractéristiques du site le requièrent (ex: centre d'interprétation d'un milieu naturel) peuvent être situés à l'extérieur des affectations urbaines, industrielles et commerciales des villes de Saint-Jovite et Sainte-Agathe-des-Monts.</p>
SERVICES ADMINISTRATIFS ET ÉDIFICES À BUREAUX	SERVICE 2	<p>Tous les édifices administratifs relevant du secteur privé ou public situés dans un bâtiment principal dont la superficie totale de plancher est égale ou supérieure à 500 m².</p> <p>Cependant, ces établissements peuvent être situés à l'extérieur des affectations urbaines, industrielles et commerciales des villes de Saint-Jovite et Sainte-Agathe-des-Monts:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ lorsqu'il s'agit d'une administration relevant d'une municipalité locale; ▪ lorsque l'établissement ou l'usage se retrouve dans un bâtiment principal dont la superficie totale de plancher est inférieure à 500 m².

GABARITS ET BÂTIMENTS

Sous réserve des usages et équipements structurants situés à l'extérieur des aires d'affectation urbaine et industrielle et commerciale de Saint-Jovite Ville et Sainte-Agathe-des-Monts (voir section 3.2.5), le schéma révisé n'impose aucune limite de superficie de plancher par bâtiment pour tout type d'usage autorisé dans une aire d'affectation urbaine.

3.2.6 Planification d'ensemble du secteur commercial et industriel de Saint-Jovite

En raison de sa localisation stratégique pour le développement futur de la structure commerciale et de services du pôle Saint-Jovite/Tremblant, de l'importance des superficies de terrains vacants et des problèmes de gestion de corridor routier de la route 117 dans le secteur urbain de Saint-Jovite, le schéma révisé projette une planification d'ensemble du secteur commercial et industriel longeant la route 117 à Saint-Jovite Ville.

Le secteur visé forme une bande continue longeant la route 117, de l'entrée est de la Ville de Saint-Jovite jusqu'au secteur de l'intersection de la route 117 / Montée Ryan.

Ce secteur est identifié sur la **planche 3** en annexe du présent chapitre comme devant faire l'objet d'une planification d'ensemble¹.

Pour ce secteur, la Ville de Saint-Jovite et la municipalité de Saint-Jovite Paroisse **doivent inclure dans l'un de leurs documents de planification en matière d'urbanisme** (plan d'urbanisme, programme particulier d'urbanisme, plan d'aménagement d'ensemble) **une planification plus détaillée** qui tient compte des éléments suivants:

- reconnaissance au plan d'urbanisme des vocations prédominantes du secteur et indication des principaux objectifs et critères d'aménagement dont le secteur doit faire l'objet;
- identification au plan d'urbanisme du tracé des principales voies de circulation actuelles ainsi que du tracé et/ou des critères de localisation concernant celles qui y sont projetées;
- planification d'un système routier et d'accès véhiculaires s'intégrant à un projet majeur de réaménagement routier de la route 117, lequel peut comprendre à plus ou moins long terme l'aménagement de viaducs et de bretelles d'accès à la hauteur de la Montée Ryan et de la route 323.

Dans l'un des documents de planification en matière d'urbanisme, doit être indiqué l'interdiction d'aménager toute nouvelle rue transversale à circulation bidirectionnelle donnant sur la route 117 (excluant cependant les projets de réfection, d'élargissement ou de réaligement d'une rue existante ainsi que ceux rattachés à la desserte d'une affectation industrielle et commerciale); doit être également mentionné que tous les nouveaux accès véhiculaires donnant sur la route 117 sont limités à des entrées charretières qui seront aménagées de manière à être éventuellement raccordées à des rues collectrices ou voies de services longeant la route 117.

De plus, la réglementation d'urbanisme (zonage, construction, lotissement, plan d'implantation et d'intégration architecturale) doit prescrire des normes ou critères qui tiennent compte des énoncés précédents; elle doit notamment prohiber toute construction et aménagement ainsi que toute opération cadastrale qui ne concorde pas avec le tracé des voies de circulation projetées ou avec les critères de localisation portant sur les voies de circulation ou tout accès véhiculaire dans le secteur.

La planification détaillée de ce secteur nécessite une étroite concertation entre les principaux intervenants impliqués, soit la Ville de Saint-Jovite, la municipalité de Saint-Jovite Paroisse, la MRC des Laurentides et le ministère des Transports du Québec.

3.3 L'AFFECTATION INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE

La reconnaissance des aires d'affectation commerciale et industrielle s'explique en relation avec les orientations sectorielles (voir chapitre 2) suivantes:

- ⇒ création de zones industrielles et commerciales d'envergure régionale devant faire l'objet de projets spécifiques de mise en valeur et de promotion (CLD) (**orientation 1.1**);

¹ Identifié comme l'intervention numéro 3 sur le plan des affectations du sol (planche 3)

- ⇒ concentration des densités résidentielles plus élevées et des établissements commerciaux, de services et industriels dans les principaux secteurs urbains (**orientation 2.1**);
- ⇒ gestion plus rationnelle et équitable des développements en regard de leurs coûts sur le plan des services municipaux (**orientation 4.1**);
- ⇒ contrôle accru du réseau routier dédié au camionnage de transit et à l'exploitation forestière (**orientation 6.2**);
- ⇒ extension des services de desserte en gaz naturel dans les principales agglomérations situées dans l'axe de l'autoroute 15 / route 117 (**orientation 6.4**).

3.3.1 Caractérisation de l'affectation industrielle et commerciale

L'affectation industrielle et commerciale qui sous-tend une plus grande concentration des entreprises manufacturières et à caractère industriel (ex: commerce de gros, entreprises de construction ou de camionnage) facilitera l'atteinte d'objectifs plus particuliers du schéma révisé:

- utilisation plus optimale des terrains les mieux localisés dans les agglomérations pour l'implantation des industries, commerces à caractère industriel ainsi que pour les entreprises à grande surface;
- réduction du phénomène d'éparpillement des entreprises le long de l'axe autoroute 15 / route 117 et dans les secteurs plus touristique;
- problèmes de voisinage entre l'entreprise générant des nuisances, la résidence, la villégiature et le tourisme;
 - ◆ camionnage lourd sur des chemins municipaux mal adaptés à ce type de circulation;
 - ◆ remblayage à grande échelle des milieux riverains, marécages, tourbières ou marais.
- maintien et augmentation des retombées fiscales dans les agglomérations et villes-centre de la MRC des Laurentides, au profit notamment de secteurs bénéficiant déjà d'une desserte sur site ou à proximité des réseaux d'infrastructures;
- appui au plan stratégique du Centre local de développement Laurentides (CLD) pour l'accueil et la promotion en région des entreprises à caractère industriel;
- orienter l'aide financière au secteur manufacturier pour les entreprises venant s'établir à l'intérieur des zones industrielles et commerciales ciblées au schéma révisé.

3.3.1.1 Justification des besoins en nouveaux espaces à caractère industriel

Onze (11) secteurs distincts couvrant une superficie totale de plus de 687 hectares ont été retenus dans cette affectation le long de l'axe de l'autoroute 15 / route 117. Quelques secteurs se retrouvent dans les périmètres d'urbanisation alors que d'autres doivent être planifiés à l'extérieur de ceux-ci pour des motifs d'ordre environnemental et de gestion de l'urbanisation.

Le choix des aires retenues pour l'affectation industrielle et commerciale découle notamment d'une étude¹ sur l'offre en terrains industriels ainsi que sur la prise en considération des critères de localisation (ex: accessibilité aux voies de circulation, visibilité, topographie et nature des sols, terrains vacants et bâtis, zonage municipal, réseaux d'aqueduc et d'égout, d'électricité et de gaz).

Mise en situation

La reconnaissance au schéma révisé de ces onze (11) secteurs vise à répondre à un besoin sans cesse grandissant de nouveaux espaces à caractère industriel, mieux planifiés et situés à proximité des principaux pôles d'emplois existants.

Cette planification de nouveaux espaces industriels répond d'ailleurs à une action à prioriser à court terme, qui fut identifiée par les intervenants du milieu manufacturier, lors des consultations réalisées par le CLD Laurentides à l'hiver 2000 pour le Plan Local d'Actions Concertées pour l'Économie et l'Emploi (PLACÉE).

On assiste depuis les dernières années à une croissance significative du marché de la petite entreprise manufacturière et de services spécialisés; la problématique de localisation devient donc un facteur capital dans la décision de l'investissement de l'entreprise en région.

D'après les données du CLD Laurentides, le nombre de nouvelles entreprises manufacturière implantées au cours de la période 1991-1998 sur le territoire de la MRC des Laurentides est passé respectivement de 47 à 90 entreprises, avec comme corollaire un niveau d'emploi qui à presque doubler au cours de la même période (de 649 à 1,169 emplois). Malgré la prédominance du secteur touristique dans l'économie régionale (10,169 emplois en 1998), la dynamique du secteur manufacturier n'en est pas moins remarquable et stratégique, ce secteur générant des emplois plus stables et rémunérateurs que le secteur touristique.

Sur le territoire de la MRC des Laurentides, l'entreprise à caractère industriel et à plus gros gabarit (établissement manufacturier, commerce de gros et entrepôts, atelier artisanal, commerces de détail générateur de nuisances tel vente de véhicules motorisés) rencontre toutefois de plus en plus de difficultés de localisation, notamment en raison :

- de l'offre relativement faible en terrains de bonne étendue situés en milieu urbain déjà desservi;
- d'un zonage municipal très restrictif (zones restreintes en nombre et en étendue) pour l'implantation et l'agrandissement des entreprises en milieu plus densément urbanisé (plusieurs entreprises dérogatoires), notamment dans les municipalités de Val-Morin et de Val-David où les possibilités d'implantation de la petite ou moyenne entreprise sont devenues pratiquement inexistantes (usages dérogatoires);
- ou à l'inverse, d'un zonage municipal trop permissif en milieu péri-urbain où la mixité des usages permis (de la résidence à l'industrie) engendre un gaspillage des meilleurs terrains à

¹ René Girard, urbaniste. Offre en terrains industriels et camionnage ; Société de développement économique des Laurentides, novembre 1993

potentiel industriel et des problèmes accrus de cohabitation entre les usages;

- des problèmes d'accessibilité au camionnage et d'inconvénients pour le voisinage dans les quartiers urbains;

Les aires d'affectation industrielle et commerciale dans l'agglomération de Sainte-Agathe

Trois (3) aires d'affectation à vocation industrielle et commerciale sont retenues au schéma révisé dans cette agglomération.

La localisation régionale de ces secteurs est montrée sur la **planche 3** alors que les caractéristiques des sites sont illustrées sur la **planche 5-B** au chapitre 4 traitant des périmètres d'urbanisation.

D'une superficie totalisant environ cent cinquante (150) hectares, les trois (3) secteurs à vocation industrielle et commerciale se destinent à accueillir la majorité des prochaines implantations à caractère industriel dans le marché de Sainte-Agathe :

- **le secteur 1**, presque entièrement vacant, constitue le prolongement naturel de l'expansion commerciale de l'artère de la route 117, à titre de nouvelle place d'affaires où le commerce de détail à gros gabarit et l'entreprise industrielle sans nuisances pourront cohabiter en harmonie;
- **le secteur 2** correspond à une zone industrielle où l'on retrouve un vaste bâtiment multifonctionnel (édifice Courchesne) autour duquel plusieurs terrains vacants n'ont jamais réussi à trouver preneur en raison d'une mise en marché et d'une planification déficientes. Ce secteur, déjà desservi par le réseau d'aqueduc et d'égout municipal, comporte un potentiel de développement de près d'une quinzaine d'entreprises et a fait l'objet par le CLD Laurentides¹ d'une planification détaillée;
- **le secteur 3** se caractérise par un développement de l'entreprise de type artériel et industriel qui s'est amorcé à partir du carrefour de l'autoroute 15-route 329 et connaît un développement accéléré (avec plusieurs relocalisations d'entreprises). L'intention au schéma révisé pour ce secteur dont le potentiel d'accueil peut facilement atteindre plus d'une trentaine d'entreprises, est de permettre la consolidation du développement linéaire à l'intérieur de ses limites actuelles, puis de mettre en valeur un nouveau site industriel dans la zone environnante de la sortie numéro 89 de l'autoroute 15.

L'aire d'affectation industrielle et commerciale de Saint-Faustin-Lac-Carré

Cette aire d'affectation qui correspond au **secteur 4**, tel qu'illustré sur la **planche 5-D** (chapitre 4), a une vocation axée sur l'industrie lourde; une bétonnière avec site d'extraction et une usine de sciage occupent la presque totalité du secteur situé du côté nord de la route 117. Notons que le schéma révisé exige que des mesures d'atténuations soient prises afin d'isoler visuellement les aires d'entreposage extérieur des entreprises de la piste cyclable du parc linéaire Le P'tit Train du Nord, (voir article 70 du document complémentaire).

¹ CLD Laurentides. Parc industriel de la Ville de Sainte-Agathe-des-Monts. Concept de développement. Groupe Cartier, bureau des Laurentides, novembre 1999; 54 pages et 3 annexes

Compte tenu des contraintes anthropiques et physiques en place, ce secteur comporte un potentiel de développement relativement limité à court ou moyen terme (jusqu'à la fermeture des sablières présentement en exploitation).

Toutefois, la partie située du côté sud de la route 117 renferme un potentiel plus intéressant à court ou moyen terme. Un réaménagement de site permettrait le lotissement de plusieurs terrains pour la petite et moyenne entreprise à caractère industriel, grâce à l'ouverture de nouvelles rues locales se raccordant à la route 117 via une seule collectrice.

Les aires d'affectation industrielle et commerciale de l'agglomération de Saint-Jovite

Deux (2) aires sont planifiées au schéma révisé, soit les **secteurs 5 et 6** dont la localisation apparaît sur la **planche 5-F** au chapitre 4. Le potentiel de développement de ces deux (2) aires peut être évalué à environ une quarantaine d'entreprises lorsque les terrains seront viabilisés par les infrastructures d'aqueduc et d'égout.

Le **secteur 5**, d'une superficie approximative de soixante-cinq (65) hectares, constitue une zone d'affaires à consolider où plusieurs établissements administratifs et commerciaux à gros gabarit sont déjà implantés.

Ce secteur qui est déjà occupé à près de cinquante pour cent (50%) est destiné à de l'activité industrielle légère et du commerce artériel et sa viabilisation par un réseau d'aqueduc et d'égout permettra de développer une vingtaine de nouveaux terrains.

Le **secteur 5** qui a fait l'objet d'une étude de planification détaillée par le CLD Laurentides¹ doit être développé selon un concept routier qui s'intègre au projet de réaménagement majeur de la route 117 (chemins de desserte et viaduc).

Le **secteur 6** situé au carrefour des routes 117-327 le long de la rivière du Diable, représente quant à lui la nouvelle zone industrielle de prestige de la région de Saint-Jovite/Tremblant. La planification de ce secteur, élaborée conjointement par la Ville de Saint-Jovite, la MRC des Laurentides et le CLD Laurentides², projette une mise en valeur d'une vingtaine de nouveaux terrains.

Ce nouvel espace est destiné à accueillir l'industrie légère et le commerce artériel, notamment les activités industrielles liées à la haute technologie et autres types d'entreprises qui génèrent très peu de nuisances pour l'environnement.

L'aire d'affectation industrielle et commerciale de La Conception

Cette petite aire d'affectation, également désignée comme le **secteur 7**, se localise immédiatement à l'extrémité ouest du village de la municipalité de La Conception, tel que montrée sur la **planche 5-J** au chapitre 4 du schéma révisé.

¹ CLD Laurentides. Parc industriel de la Ville de Saint-Jovite. Concept de développement. Groupe Cartier, bureau des Laurentides, février 1999; 29 pages et 3 annexes

² CLD Laurentides. Parc industriel de la rivière du Diable. Concept de développement Ville de Saint-Jovite. Groupe Cartier, bureau des Laurentides, février 1999; 33 pages et 3 annexes

Localisé au carrefour de la route 117 avec son ancien tracé (devenu rue locale), ce petit secteur industriel d'une superficie de vingt-six (26) hectares revêt une importance significative pour le développement de cette petite communauté.

La présence de la zone agricole entourant ailleurs le périmètre urbain du village et le faible potentiel de développement des terrains longeant l'ancien tracé de la route 117 font en sorte que les facteurs de localisation pour l'entreprise sont dans l'ensemble peu avantageux à La Conception.

Les aires d'affectation industrielle et commerciale dans la municipalité de Labelle

Quatre (4) secteurs distincts réfèrent à ces aires d'affectation dont la vocation prédominante est l'industrie lourde, principalement axée sur les activités de transformation du bois et la récupération des matières recyclables.

À l'intérieur du périmètre urbain de Labelle, tel que montré sur la **planche 5-K** (chapitre 4), on retrouve le **secteur 10** situé au nord du village. Ce secteur pour lequel le CLD Laurentides réalisera éventuellement une étude de faisabilité, englobe une extension des activités industrielles et para-industrielles existantes, jusqu'à la limite de la future route de contournement de la 117 projetée par le MTQ.

Pouvant être facilement desservi par le réseau municipal d'infrastructure, le **secteur 10** pourrait accueillir au moins une vingtaine de petites ou moyennes entreprises de type para-industriel, tels atelier de réparation de véhicules, d'usinage et entrepôts.

Le **secteur 11**, également illustré sur la **planche 5-K**, s'étend sur une superficie de plus de soixante (60) hectares du côté est de la rivière Rouge. Ce secteur, contigu à la zone agricole, représente un site industriel qui convient très bien (vaste terrain plat, éloignement des quartiers résidentiels) à l'accueil d'une industrie à très gros gabarit, notamment pour l'entreprise de transformation du bois.

Quant au **secteur 9**, localisé dans l'environnement de l'intersection route 117/chemin de la Minerve (voir **planche 3**), sa reconnaissance au schéma révisé vise à y confirmer les activités d'extraction et de transformation en présence, soit deux (2) grosses bétonnières.

Le **secteur 8**, situé à l'extrémité nord de la MRC des Laurentides et de la municipalité de Labelle, est voué à l'occupation d'entreprises d'entreposage, de traitement et de récupération de matières résiduelles. L'inscription au schéma révisé de ce secteur d'une superficie d'environ cinquante (50) hectares fait suite à une demande de la MRC d'Antoine-Labelle et de la municipalité de Labelle.¹ afin de reconnaître ce secteur sur le plan régional à titre de projet intermunicipal créateur de nouveaux emplois industriels.

¹ Cette demande a été acheminée à la MRC des Laurentides dans le cadre du processus de révision des schémas.

Connexe au site de gestion des déchets de Canton Marchand, ce secteur fait partie d'un vaste projet de mise en valeur d'un parc industriel, lequel est piloté par la Corporation de développement économique de la Rouge (CDER), en collaboration avec les centres locaux de développement des MRC d'Antoine-Labelle et des Laurentides.

3.3.2 Usages compatibles dans l'affectation industrielle et commerciale

Seuls les usages qui font partie des groupes d'usages suivants¹ sont compatibles dans les aires délimitées par l'affectation industrielle et commerciale:

- **COMMERCE 1:** commerces de vente au détail
 - * Les commerces 1 de cette catégorie sont toutefois interdits dans le secteur est de Labelle (secteur 11).
- **COMMERCE 2:** commerces de type routier et touristique / sous condition
 - * Les commerces d'hôtellerie et d'hébergement sont interdits dans cette affectation, sauf pour l'aire d'affectation industrielle et commerciale située dans le secteur sud de Sainte-Agathe-des-Monts (secteur 1).
- **COMMERCE 3:** commerces de type para-industriel
- **SERVICE 2:** services et administration / sous condition
 - * Les services de cette catégorie sont toutefois interdits dans le secteur est de Labelle (secteur 11).
 - * Voir section 3.3.4
- **INDUSTRIE 1:** industries à contraintes limitées
- **INDUSTRIE 2:** industries à contraintes plus élevées / sous condition
 - * Tout nouveau lieu d'élimination des déchets ou de dépôt en tranchée est interdit dans cette affectation.
- **AGRICULTURE / sous condition**
 - * Seules la culture du sol et l'agriculture sans établissement de production animale sont compatibles dans cette affectation.
- **EXTRACTION / sous condition**
 - * Les sites d'extraction sont uniquement autorisés dans les secteurs de la municipalité de Labelle ainsi que dans le secteur de Saint-Faustin-Lac-Carré (voir tableau 3-E).
- **RÉCRÉATION 1:** récréation intensive
- **RÉCRÉATION 2:** récréation extensive
- **UTILITÉS PUBLIQUES ET INFRASTRUCTURES**

3.3.3 Usages dominants

Afin de respecter l'essentiel des objectifs relatifs à cette affectation, les plans d'urbanisme et règlements de zonage des municipalités doivent autoriser minimalement dans les territoires visés par les aires d'affectation industrielle et commerciale, des usages de même nature ou comparables à ceux compris dans les groupes d'usages "INDUSTRIE 1". Cette prescription n'est toutefois pas applicable dans le cas du secteur sud de Sainte-Agathe-des-Monts.

¹ Voir tableau 3-A pour une description plus détaillée des groupes et d'usages

TABLEAU 3-E IDENTIFICATION DES AIRES D'AFFECTATION INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE

SECTEURS	N° SECTEUR (planche 3)	MUNICIPALITÉS VISÉES	LOCALISATION ET SUPERFICIE EN HECTARE (ha)
SECTEUR SUD, STE-AGATHE	1	Ste-Agathe-des-Monts	Sud de la route 117, à l'ouest de l'échangeur no. 86. Superficie: 17 ha
SECTEUR CENTRE, STE-AGATHE	2	Ste-Agathe-des-Monts	Rue Brissette, à l'ouest de l'autoroute 15 et site environnant l'édifice Courchesne longeant la rivière du Nord. Superficie: 45 ha
SECTEUR STE-AGATHE-NORD	3	Ste-Agathe-Nord Ste-Agathe-des-Monts	Secteur de l'intersection autoroute 15 / route 117 (sortie 89). Superficie: 92 ha
SECTEUR ST-FAUSTIN-LAC-CARRÉ	4	St-Faustin-Lac-Carré	Secteur des grandes sablières le long de la route 117. Superficie: 169 ha
SECTEUR CENTRE, ST-JOVITE	5	St-Jovite Ville St-Jovite Paroisse	Secteur environnant de l'édifice Hydro-Québec, sud de la route 117. Superficie: 66 ha
SECTEUR DE LA DIABLE	6	St-Jovite Ville	Secteur environnant de l'intersection route 327 / route 117, sud de la route 117, est de la rivière du Diable. Superficie: 23 ha
SECTEUR DE LA CONCEPTION	7	La Conception	Une (1) petite zone située à l'ouest du village de La Conception, le long du nouveau tracé de la route 117. Superficie: 26 ha
SECTEUR NORD, LABELLE	8	Labelle	Zone industrielle projetée dont le développement s'effectuera graduellement par le Centre de récupération de la Régie intermunicipale des déchets de la Rouge, situé dans la municipalité de Canton Marchand (MRC Antoine-Labelle). Superficie : 51 ha
SECTEUR CHEMIN DE LA MINERVE, LABELLE	9	Labelle	Grande étendue de terrain située dans les environs de l'intersection route 117/chemin de La Minerve. Superficie : 103 ha
SECTEUR CENTRE, LABELLE	10	Labelle	Petite zone industrielle de la rue de l'aéroport, sud de la rivière Rouge. Superficie: 31 ha
SECTEUR EST, LABELLE	11	Labelle	Site longeant la rue du Moulin, à l'est de la rivière Rouge. Superficie: 64 ha
		TOTAL	687 ha

3.3.4 Concentration des services d'envergure dans les pôles de Saint-Jovite et de Sainte-Agathe

Les usages et équipements structurants d'envergure régionale et extra-régionale, tel qu'identifiés au tableau 3-D du présent chapitre doivent être localisés exclusivement dans les aires d'affectation urbaine et industrielle et commerciale situées dans les villes de Saint-Jovite et Sainte-Agathe-des-Monts. Les conditions régissant l'implantation de ces types d'usages et d'équipements sont identiques à celles décrites à la section 3.2.5 du présent chapitre.

3.3.5 Planification d'ensemble de certaines aires d'affectation industrielle et commerciale

Le schéma révisé **retient quatre (4) secteurs** se retrouvant dans une aire d'affectation industrielle et commerciale **devant faire l'objet d'une planification plus détaillée** par les municipalités concernées: **Sainte-Agathe-Nord, Saint-Faustin-Lac-Carré, Saint-Jovite Ville et Labelle.**

Cette planification s'avère nécessaire compte tenu des exigences particulières en desserte routière et d'organisation de l'espace qu'implique l'aménagement des vastes terrains qui restent à développer.

Les secteurs s'identifient comme suit:

- **le secteur 3** compris dans la municipalité de Sainte-Agathe-Nord, et localisé de par et d'autre de la route 329, immédiatement au nord de la sortie 89 de l'autoroute 15¹;
- **le secteur 4** localisé à même les sites des sablières et de l'usine de sciage, à l'est du village de Saint-Faustin-Lac-Carré²;
- **le secteur 6** compris à Saint-Jovite, délimité entre les routes 117 et 327, la rivière du Diable ainsi que la limite municipale³;
- **le secteur 10** compris dans le périmètre urbain de Labelle, dans l'environnement de la rue de l'aéroport situé entre la route 117 actuelle et la voie de contournement projetée⁴.

Les plans d'urbanisme des municipalités concernées doivent identifier ces secteurs pour des fins de planification d'ensemble; les plans doivent préciser le tracé des principales voies de circulation et leurs raccordements au réseau routier principal ainsi que les principaux objectifs et critères d'aménagement (ex: morcellement des espaces par fonctions, espaces tampons, desserte en infrastructures d'aqueduc et/ou d'égout lorsque possible).

Des documents de planification⁵ plus explicites (si requis), ainsi que la réglementation d'urbanisme doivent reconduire un contenu normatif conforme aux objectifs de planification du plan d'urbanisme pour les secteurs en question.

* **Référence au document complémentaire : articles 18, 18.1, 64.1 et 64.2**

¹ Identifié comme l'intervention numéro 2 sur le plan des affectations du sol (planche 3).

² Identifié comme l'intervention numéro 2.1 sur le plan des affectations du sol (planche 3)

³ Identifié comme l'intervention numéro 4 sur le plan des affectations du sol (planche 3).

⁴ Identifié comme l'intervention numéro 6 sur le plan des affectations du sol (planche 3).

⁵ Programme particulier d'urbanisme, plan d'aménagement d'ensemble ou plan d'implantation et d'intégration architecturale.

3.3.6 Normes et critères applicables à l'affectation industrielle et commerciale

GABARITS ET BÂTIMENTS

Sous réserve des usages et équipements structurants situés à l'extérieur des aires d'affectation industrielle et commerciale de Saint-Jovite Ville et de Sainte-Agathe-des-Monts (voir section 3.3.4), le schéma révisé n'impose aucune condition particulière relative à la superficie de plancher par bâtiment pour tout type d'usage autorisé dans une aire d'affectation industrielle et commerciale.

DIMENSION DES TERRAINS, ACCÈS ET AMÉNAGEMENTS EXTÉRIEURS

Le document complémentaire fixe des dispositions particulières pour les terrains et les accès le long des routes 117 et 329, de façon à assurer une circulation confortable et sécuritaire le long de ces axes routiers d'importance; des dispositions régissent aussi la qualité des implantations le long de ces mêmes routes.

* Référence au document complémentaire: articles 8, 18, 18.1, 70 et articles de la sous-section 4.7

3.3.7 Intentions de mise en œuvre

Le Centre local de développement Laurentides entend préciser les modalités de mise en œuvre quant à la promotion, l'accessibilité et la visibilité des aires d'affectation industrielle et commerciale afin d'en optimiser leur développement. De plus, des incitatifs à la consolidation d'entreprises existantes ou à la venue de nouvelles pour ces aires seront envisagés.

3.4 L'AFFECTION RÉSIDENIELLE ET DE RÉCRÉATION

Cette affectation facilitera l'atteinte des orientations sectorielles suivantes identifiées au chapitre 2:

- ⇒ adaptation des normes de lotissement et de densité afin de faciliter la réalisation de projets résidentiels plus novateurs et la consolidation des secteurs urbanisés (**orientation 4.2**);
- ⇒ meilleure compatibilité des usages dans les milieux résidentiels et de villégiature (**orientation 4.3**);
- ⇒ mise en place de mesures additionnelles afin de bonifier l'intégration visuelle et naturelle des implantations/usages dans les principaux corridors et secteurs touristiques (**orientation 5.3**);
- ⇒ réduction des impacts générés par les sites d'extraction, le climat sonore de l'autoroute 15 et de la route 117 ainsi que par les autres usages/activités contraignants pour le voisinage (**orientation 5.4**).

3.4.1 Caractérisation de l'affectation résidentielle et de récréation

Le schéma révisé réserve de vastes territoires à cette affectation qui est principalement destinée à l'habitation et à diverses formes de développement de la villégiature (ex: résidences secondaires, hôtels touristiques). Un choix plus sélectif des usages et des contrôles plus rigoureux sur les usages contraignants (ex: site d'extraction) caractérise cette affectation qui se destine aux secteurs les plus propices à l'accueil d'ensembles résidentiels et de villégiature de qualité.

Le contrôle plus rigoureux des usages industriels et commerciaux (autres que touristiques) dans cette affectation se traduit notamment par :

- l'interdiction d'aménager tout nouveau site d'extraction (gravière, sablière), sauf à l'intérieur des aires déjà exploitées à cette fin;
- l'exclusion des usages à caractère industriel, des commerces de vente au détail et des services administratifs dont le rayon de desserte dépasse la communauté locale;
- la mise en application éventuelle d'une réglementation sur l'abattage d'arbres;
- un contrôle sur les emplacements destinés aux maisons mobiles et roulottes;

3.4.2 Usages compatibles

Seuls les usages qui font partie des groupes d'usages suivants sont compatibles dans les aires délimitées par l'affectation résidentielle et de récréation :

- **HABITATION 1:** habitations de très faible densité
- **HABITATION 2:** habitations de faible, moyenne et forte densité / sous condition
 - * L'habitation avec densité plus élevée peut être compatible à cette catégorie d'affectation à la condition qu'elle réponde à des normes et critères sur les opérations d'ensemble situées hors périmètre urbain.
- **COMMERCE 1:** commerces de vente au détail / sous condition
 - * L'implantation des commerces de vente au détail est limitée aux bâtiments de très petit gabarit (superficie maximum de plancher de 100 m²).
- **COMMERCE 2:** commerces de type routier et touristique
- **SERVICE 1:** services communautaires / sous condition
 - * Les services communautaires sont interdits dans les aires d'affectation résidentielle et de récréation, sauf dans le cas de situations particulières qui répondent aux critères de localisation définis à l'item "localisation des services communautaires" de la section 3.4.4.
- **AGRICULTURE / sous condition**
 - * Seuls la culture du sol ainsi que les établissements de production animale à contraintes environnementales limitées sont autorisés.
 - * Les établissements de production animale à plus fortes contraintes environnementales tels porcherie, animaux à fourrure, veaux en réclusion ou volailles excédant chacun 30 unités animales, et tout autre type de production excédant 100 unités animales par établissement sont incompatibles avec l'affectation résidentielle et de récréation.
- **FORESTERIE**
- **RÉCRÉATION 1:** récréation intensive
- **RÉCRÉATION 2:** récréation extensive
- **UTILITÉS PUBLIQUES ET INFRASTRUCTURES**

3.4.3 Usages dominants

Pour respecter la finalité de cette affectation, les plans d'urbanisme et règlements de zonage des municipalités doivent autoriser minimalement sur les territoires visés par l'aire d'affectation résidentielle et de récréation, des usages résidentiels et de récréation qui peuvent être compris dans les groupes "HABITATION 1" et "RÉCRÉATION 2".

3.4.4 Normes et critères applicables à l'affectation résidentielle et de récréation

LOCALISATION DES SERVICES COMMUNAUTAIRES

Dans les aires d'affectation résidentielle et de récréation, les plans et règlements d'urbanisme des municipalités peuvent autoriser, lorsque requis, des services communautaires (groupe "SERVICE 1") à l'intérieur de secteurs bien circonscrits :

- soit pour des usages strictement rattachés à des services municipaux, à la condition que ceux-ci soient localisés le long d'une route importante ou d'une rue collectrice;
- soit pour des services communautaires intégrés à un projet d'opération d'ensemble à des fins résidentielles, pourvu que ces services s'adressent exclusivement à la population implantée sur le territoire visé par un tel projet.

* Référence au document complémentaire : article de la sous-section 4.2

USAGES COMPLÉMENTAIRES À CARACTÈRE INDUSTRIEL

Malgré que les groupes d'usages de catégories "COMMERCE 3" et "INDUSTRIE 1" soient considérés incompatibles dans une aire d'affectation résidentielle et de récréation, une réglementation d'urbanisme d'une municipalité peut néanmoins y autoriser des **usages complémentaires** associables à ces deux (2) catégories si les deux (2) conditions suivantes sont respectées :

- 1° l'usage doit être complémentaire à un usage principal faisant partie du groupe "HABITATION 1" tel que défini au tableau 3-A du présent chapitre;
- 2° la superficie totale de plancher de l'usage complémentaire ne doit pas excéder la superficie de l'emprise au sol du bâtiment d'habitation, sans ne jamais dépasser cent (100) mètres carrés.

DENSITÉS RÉSIDENTIELLES

Les implantations résidentielles localisées à l'extérieur des périmètres d'urbanisation doivent respecter les normes et critères relatifs aux densités maximales et espaces communautaires (ou publics) fixés au document complémentaire.

* Référence au document complémentaire: articles de la sous-section 4.2

GABARITS DES BÂTIMENTS COMMERCIAUX

Un usage compris dans le groupe "COMMERCE 1" (vente au détail) est autorisé, à la condition de se retrouver dans un bâtiment principal occupé à cette même fin ou de façon mixte (habitation, commerce, service et/ou industrie) dont la superficie totale de plancher n'excède pas cent mètres carrés (100 m²).

RECONNAISSANCE DES USAGES NON COMPATIBLES À L'AFFECTATION RÉSIDENIELLE ET DE RÉCRÉATION

Le document complémentaire précise les conditions réglementaires à respecter pour la reconnaissance, en vertu de la réglementation d'urbanisme locale, des usages commerciaux, industriels, de services ou d'extraction identifiés comme incompatibles par le schéma révisé. Une municipalité peut notamment prévoir des dispositions particulières pour l'agrandissement des usages dérogatoires ou un zonage spécifique afin de permettre l'opération sans nouvelle restriction d'usages existants considérés comme incompatibles au schéma révisé, sur un territoire visé par l'affectation résidentielle et de récréation.

* Référence au document complémentaire: articles 87 et 92

ESPACES TAMPONS AVEC LES SITES D'EXTRACTION ET LES USAGES À CONTRAINTES PLUS ÉLEVÉES

Dans une aire d'affectation résidentielle et de récréation, toute nouvelle habitation, tout nouvel usage communautaire visé à la sous-section 3.12 du document complémentaire doit être localisé à une distance minimale par rapport à certaines sections de la route 117, un site d'extraction ou tout autre usage contraignant, tel que défini au document complémentaire.

* Référence au document complémentaire: articles de la sous-section 3.12

IMPLANTATIONS RÉSIDENIELLES EN MONTAGNE

Le document complémentaire contient des dispositions visant à réduire l'impact visuel des nouvelles implantations de résidences sur les sommets et versants de montagne qui se retrouvent dans les secteurs touristiques.

* Référence au document complémentaire: article 71

CONTRÔLE DES IMPLANTATIONS DANS LES RAVAGES DE CERFS DE VIRGINIE

Le document complémentaire émet des conditions particulières sur le lotissement et les implantations lorsque l'on se retrouve à l'intérieur d'une zone de ravage de cerfs de Virginie située dans une aire d'affectation résidentielle et de récréation, exclusivement pour les territoires des municipalités de Mont-Tremblant et Saint-Jovite Paroisse.

* Référence au document complémentaire: article 56

DÉBOISEMENT DANS LES RAVAGES DE CERFS DE VIRGINIE

Le document complémentaire précise l'encadrement réglementaire sur les activités sylvicoles et les pratiques d'aménagement forestier, afin de maintenir les principales composantes de l'habitat du cerf de Virginie.

* Référence au document complémentaire: articles de la sous-section 4.6

ZONE PÉRIPHÉRIQUE DE LA STATION MONT-TREMBLANT

Le schéma révisé émet à la section 3.12 du présent chapitre des objectifs et moyens plus spécifiques relatifs à la planification de l'aire d'affectation résidentielle et de récréation se retrouvant dans la zone périphérique de la Station Mont-Tremblant.

3.4.5 Intentions de mise en œuvre

Le prélèvement des bois à des fins commerciales dans les aires d'affectation résidentielle et de récréation, si l'on se réfère à l'emplacement actuel des producteurs forestiers (reconnus par le MRN à des fins d'aide gouvernementale) constituent une activité économique non négligeable. À cet effet, la MRC des Laurentides désire proposer un cadre d'intervention identifiant les intervenants en cause et les critères qui conduiront à l'implantation dans le schéma (à modifier ultérieurement) de mesures particulières sur l'abattage d'arbres et l'exploitation forestière en forêt privée.

3.5 L'AFFECTION MIXTE

L'affectation mixte vise plus particulièrement les secteurs moins densément développés de la MRC des Laurentides, sur des territoires à caractère plus rural où la villégiature se concentre principalement autour des lacs. L'affectation mixte désigne des territoires bien circonscrits, soit à proximité des villages et/ou le long de grands axes routiers, lesquels sont destinés à accueillir une gamme variée d'usages qui pour des raisons de voisinage, d'accessibilité ou de disponibilité en terrains vacants, peuvent difficilement se concentrer à l'intérieur des noyaux villageois ou des secteurs de villégiature.

3.5.1 Caractérisation de l'affectation mixte

Cette affectation concerne des territoires qui se retrouvent exclusivement dans les municipalités suivantes:

- Amherst;
- Arundel;
- Brébeuf;
- Huberdeau;
- Lantier;
- La Minerve;
- Sainte-Agathe-Nord;
- Sainte-Lucie-des-Laurentides.

L'affectation mixte est la catégorie d'affectation pour laquelle le schéma révisé exerce le plus de souplesse puisque la plupart des usages sont évalués comme compatibles. Néanmoins, les services communautaires et d'administration ainsi que les habitations à densité plus élevée doivent s'implanter à l'extérieur de cette catégorie d'affectation, pour plutôt se concentrer dans les affectations urbaines (ou périmètre d'urbanisation) ou dans les noyaux de services compris dans les aires d'affectation rurale.

Les aires d'affectation mixte de plus grande étendue qui se retrouvent dans les municipalités d'Amherst, de Sainte-Agathe-Nord et de Sainte-Lucie-des-Laurentides, ont une vocation actuelle axée sur l'extraction et le potentiel minier; ces secteurs pourraient être reconvertis éventuellement pour d'autres usages industriels à plus fortes contraintes environnementales.

3.5.2 Usages compatibles

Les usages inclus dans les groupes suivants sont compatibles dans une aire d'affectation mixte:

- HABITATION 1: habitations de très faible densité
- COMMERCE 1: commerces de vente au détail

- COMMERCE 2: commerces de type routier et touristique
- COMMERCE 3: commerces de type para-industriel
- INDUSTRIE 1: industries à contraintes limitées
- INDUSTRIE 2: industries à contraintes plus élevées / sous condition
 - * Tout nouveau lieu d'élimination des déchets ou dépôt en tranchée est interdit dans cette affectation.
- AGRICULTURE / sous condition
 - * Seuls la culture du sol ainsi que les établissements de production animale à contraintes environnementales limitées sont autorisés;
 - * Les établissements de production animale à plus fortes contraintes environnementales tels porcherie, animaux à fourrure, veaux en réclusion ou volailles excédant chacun 30 unités animales, et tout autre type de production excédant 100 unités animales par établissement sont incompatibles avec l'affectation mixte.
- FORESTERIE
- EXTRACTION
- RÉCRÉATION 1: récréation intensive
- RÉCRÉATION 2: récréation extensive
- UTILITÉS PUBLIQUES ET INFRASTRUCTURES

3.5.3 Usages dominants

L'affectation mixte n'implique aucune exigence particulière quant aux usages dominants.

3.5.4 Normes et critères applicables à l'affectation mixte

DENSITÉS RÉSIDENTIELLES

Les implantations résidentielles localisées à l'extérieur des périmètres d'urbanisation ne doivent pas dépasser les densités maximales fixées au document complémentaire.

* Référence au document complémentaire: articles 50 et 51

RECONNAISSANCE DES USAGES NON COMPATIBLES À L'AFFECTION

Le document complémentaire précise les conditions réglementaires à respecter pour la reconnaissance, en vertu de la réglementation d'urbanisme locale, des usages commerciaux, industriels ou de services identifiés comme incompatibles par le schéma révisé. Une municipalité peut notamment prévoir des dispositions particulières pour l'agrandissement des usages dérogatoires ou un zonage spécifique afin de permettre l'opération sans nouvelle restriction d'usages existants considérés comme incompatibles au schéma révisé, sur un territoire visé par l'affectation mixte.

* Référence au document complémentaire: articles 87 et 92

3.6 LES AFFECTATIONS EN ZONE AGRICOLE

Les orientations régionales en matière d'aménagement du territoire agricole

La politique d'aménagement de la MRC des Laurentides est articulée sur le plan territorial en fonction de deux (2) grandes catégories d'affectation comprises dans la zone agricole régie par la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ), soit l'affectation agricole et l'affectation agroforestière.

Rappelons que la zone agricole avec une superficie totale de 15 494 hectares représente seulement six pour cent (6%) de l'ensemble du territoire de la MRC des Laurentides.

Ces deux (2) grandes affectations découlent des orientations sectorielles indiquées ci-dessous:

- ⇒ priorisation en zone agricole des activités agricoles et usages connexes à l'agriculture tel l'agrotourisme (**orientation 1.2**);
- ⇒ coexistence accrue entre les usages agricoles et non agricoles en zone agricole par le biais d'un contrôle plus rigoureux sur l'occupation du sol et les inconvénients inhérents aux pratiques agricoles (**orientation 1.3**);
- ⇒ développement de l'agrotourisme dans les secteurs agricoles et agroforestiers de la vallée de la rivière Rouge et de La Minerve (**orientation 3.3**);
- ⇒ aménagement multi-ressources de la forêt et consolidation de l'agriculture axés sur les principes du développement durable (**orientation 5.5**).

Plus spécifiquement, la MRC des Laurentides s'est dotée, à l'aide des travaux de son comité consultatif agricole (CCA) d'une approche globale de l'organisation et de la gestion du territoire et des activités agricoles qui peut être articulée comme suit:

- 1° considérer l'agriculture comme activité dominante en zone agricole eu égard à l'importance de celle-ci dans le développement économique régional des Laurentides;
- 2° restreindre les usages autres qu'agricoles potentiellement contraignants pour l'agriculture, notamment en regard de la faible proportion qu'occupe la zone agricole sur l'ensemble du territoire de la MRC des Laurentides;
- 3° permettre sous certaines conditions certains usages liés au milieu ressource qui peuvent bien compléter l'activité économique d'une communauté rurale, sans nuire nécessairement au maintien et au développement des activités agricoles;
- 4° favoriser le développement du potentiel acéricole (érablières) des activités agrotouristiques et de petits établissements agricoles à l'extérieur de la zone agricole, ces activités étant encore sous-exploitées sur le territoire de la MRC des Laurentides;
- 5° protéger les caractéristiques actuelles du territoire agricole afin de maintenir une qualité de paysage favorable au tourisme.

Rappel des orientations gouvernementales

L'entrée en vigueur en juin 1997 de la Loi modifiant la Loi sur la protection du territoire et d'autres dispositions législatives afin de favoriser la protection des activités agricoles (1996, chapitre 26, projet de loi 23) a passablement modifié les règles du jeu en ce qui a trait aux responsabilités du milieu municipal en matière de protection et de gestion de la zone agricole.

À cet égard, le contenu du schéma révisé en matière d'aménagement du territoire agricole contribuera à l'atteinte des objectifs fondamentaux qui sont visés par la nouvelle Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA):

- 1° favoriser l'utilisation prioritaire du sol aux fins d'activités agricoles;
- 2° assurer la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture;
- 3° et, favoriser dans une perspective de développement durable, la protection et le développement des activités agricoles dans la zone agricole.

La réforme gouvernementale sous-tend une gestion plus rigoureuse de la zone agricole afin d'assurer une coexistence accrue entre l'agriculture et les usages autres qu'agricoles et vise à atténuer les contraintes environnementales liées aux pratiques agricoles d'aujourd'hui:

- le schéma d'aménagement, puis les réglementations d'urbanisme, comprennent des paramètres de distances séparatrices à respecter entre les usages agricoles et non agricoles afin de minimiser l'impact des odeurs générées par l'agriculture;
- le règlement sur la réduction de la pollution d'origine agricole, qui reste dans le cas des activités agricoles d'importance sous l'autorité du ministère de l'Environnement (ME), édicte des prescriptions particulières sur l'épandage d'engrais et de déjections animales ainsi que sur les aménagements et les constructions agricoles;
- les inconvénients relatifs aux bruits et poussières générés par l'agriculture sont également sous l'autorité réglementaire du ME.

3.7 L'AFFECTATION AGRICOLE

L'affectation agricole couvre avec une superficie de 13 013 hectares environ 84% du total de la zone agricole et touche les territoires municipaux de Arundel, Brébeuf, Huberdeau, Labelle, La Conception, La Minerve, Montcalm et Saint-Jovite Paroisse.

3.7.1 Caractérisation du territoire / affectation agricole

- Territoire utilisé intensivement par les établissements agricoles, la culture, les pâturages et l'exploitation des boisés de fermes.
- Potentiel des sols élevé:
 - des sols à plus faible potentiel qui font l'objet d'améliorations et d'entretien régulier peuvent être inclus dans cette catégorie d'affectation.
- Territoire agricole homogène au relief relativement plat ou vallonné, peu morcelé où les usages autres qu'agricoles restent marginaux.
- Capital agricole relativement élevé et dynamique:
 - bonne valeur foncière des entreprises agricoles;
 - investissements dans les bâtiments, les équipements de production et la machinerie.

3.7.2 Principaux objectifs d'aménagement / affectation agricole

- Assurer à long terme la prédominance des activités agricoles dans leurs milieux les plus dynamiques.
- Favoriser les activités complémentaires diversifiant les revenus agricoles et non nuisibles à l'agriculture.
- Limiter et compléter les secteurs résidentiels déjà construits (secteurs déstructurés).
- Décourager le reboisement sur les bons sols agricoles.

3.7.3 Usages compatibles / affectation agricole

Seuls les usages compris dans les groupes suivants, avec les conditions s'y rattachant, sont compatibles dans une aire d'affectation agricole:

■ HABITATION 1: habitations de très faible densité / sous condition

- * Résidence liée à une exploitation agricole (art. 40, LPTAA).
- * Résidence sur un terrain avec droit acquis en vertu de la LPTAA (articles 101, 102, 103 et autres, LPTAA) liée à des services d'hébergement commercial léger, tel qu'autorisé dans le groupe COMMERCE 2.
- * Résidence sur un terrain dont la superficie est d'au moins 100 hectares (art.31.1, LPTAA).
- * Résidence sur un terrain déjà autorisée par la CPTAQ, à la date d'entrée en vigueur d'un règlement de concordance d'une municipalité au schéma révisé.
- * Résidence sur un terrain situé dans un secteur déstructuré identifié et régi au plan et à la réglementation d'urbanisme de la municipalité (voir section 3.7.6).

- **COMMERCE 1: commerces de vente au détail / sous condition**
 - * Usage de vente au détail connexe à l'exploitation agricole et situé sur la même propriété que celle-ci (ex: vente de produits de la ferme).
 - * L'usage est limité à une superficie de plancher n'excédant pas 150 mètres carrés.
- **COMMERCE 2: commerces de type routier et touristique / sous condition**
 - * Hébergement commercial léger d'un maximum de neuf (9) chambres opérant dans la résidence principale de l'exploitation agricole et situé sur la même propriété que celle-ci (ex: gîte touristique, séjour à la ferme).
 - * Hébergement commercial léger d'un maximum de neuf (9) chambres opérant dans un bâtiment déjà existant à la date d'entrée en vigueur d'un règlement de concordance d'une municipalité au schéma révisé.
 - * Service de restauration mettant en valeur les produits de la ferme situé dans une résidence faisant partie du groupe HABITATION 1 ou un bâtiment complémentaire à l'exploitation agricole et situé sur la même propriété que celle-ci (ex : table champêtre, érablière de ferme).
- **COMMERCE 3: commerces de type para-industriel / sous condition**
 - * Usage para-industriel connexe à l'exploitation agricole et situé sur la même propriété que celle-ci (ex: entreposage de produits de la ferme, atelier de réparation et/ou de vente de machinerie agricole et d'équipements aratoires).
 - * L'usage est limité à une superficie de plancher n'excédant pas 200 mètres carrés.
- **INDUSTRIE 1: industries à contraintes limitées / sous condition**
 - * Usage lié à des activités de transformation et de conditionnement de produits connexes à l'exploitation agricole et situé sur la même propriété que celle-ci (ex: atelier artisanal de conserverie de petits fruits).
 - * L'usage est limité à une superficie de plancher n'excédant pas 200 mètres carrés.
- **AGRICULTURE / sous condition**
 - * Tout type d'agriculture est compatible dans cette affectation, sous réserve de certaines catégories de production plus contraignantes dans des secteurs prévus au plan et règlement d'urbanisme d'une municipalité (voir section 3.7.7).
- **FORESTERIE / sous condition**
 - * Tout type d'exploitation commerciale de la forêt.
 - * La coupe des érables est régie en vertu de la LPTAA.
 - * La coupe commerciale des arbres à l'intérieur de ravages de cerfs de Virginie est régie en vertu de la section 4.6 au document complémentaire du schéma révisé.
- **EXTRACTION / sous condition**
 - * Extraction compatible sur un site déjà exploité ou bénéficiant d'un certificat d'autorisation du ministère de l'Environnement, à la date d'entrée en vigueur d'un règlement de concordance au schéma révisé.
 - * Extraction sur un nouveau site pour des activités temporaires ayant pour objet le nivellement de buttes ou de dépressions du terrain afin d'améliorer les pratiques culturales d'une exploitation agricole.

■ RÉCRÉATION 2: récréation extensive/sous condition

- * Usage récréatif très extensif lié à la mise en valeur du milieu naturel et forestier tel sentiers de randonnée, parc public, piste cyclable, belvédères, abri sommaire, site d'observation et camping rustique.
- * Pour l'affectation agricole, des usages à caractère plus intensif tel golf ou camping sont exclus de cette catégorie et dans l'affectation agricole.

■ UTILITÉS PUBLIQUES ET INFRASTRUCTURES

NOTE : Tous les usages bénéficiant d'une autorisation de la CPTAQ, à la date d'entrée en vigueur d'un règlement de concordance d'une municipalité au schéma révisé sont réputés compatibles à l'affectation agricole, et ce, malgré les restrictions énoncées ci-dessus.

* Référence au document complémentaire: articles 87 et 92

3.7.4 Normes et critères sur les densités résidentielles

Dans le cas des implantations résidentielles existantes à la date d'entrée en vigueur d'un règlement de concordance d'une municipalité au schéma révisé, ou de nouvelles implantations résidentielles bénéficiant de droits acquis ou d'autorisations autres qu'agricoles en vertu de la LPTAA, celles-ci doivent se conformer minimalement aux normes de densité et de lotissement régulières hors périmètre urbain, telles que fixées au document complémentaire.

* Référence au document complémentaire: articles de la sous-section 3.2

3.7.5 Normes et critères sur les distances séparatrices

Les municipalités visées par une zone agricole doivent inclure dans leurs règlements de zonage des paramètres sur les distances séparatrices afin de régir la localisation des usages/activités agricoles (établissement de production animale, lieu d'entreposage et d'épandage d'engrais de ferme) visant à atténuer l'impact des odeurs inhérentes à certaines activités agricoles.

La municipalité doit intégrer ces normes de distances séparatrices en étroite conformité avec celles prévues au document complémentaire du schéma révisé et ce, dans le respect de l'application du principe de réciprocité. Toute personne qui désire construire en zone agricole un bâtiment autre qu'agricole doit respecter, à l'égard des exploitations agricoles avoisinantes, les normes de distances imposées à ces dernières dans l'application d'un règlement d'urbanisme relatif aux odeurs.

Aussi, la municipalité ne peut délivrer le permis de construction requis si le requérant ne respecte pas, par rapport aux exploitations agricoles avoisinantes, la distance séparatrice prescrite; toutefois, un tel permis peut être délivré, même dans le cas de non respect de la norme, si le requérant renonce à toute poursuite contre les autres producteurs agricoles avoisinants par le biais d'une déclaration à cet effet publiée au Bureau de la publicité des droits.

* Référence au document complémentaire: articles de la sous-section 4.11

3.7.6 Normes et critères sur les secteurs déstructurés

PRINCIPAUX OBJECTIFS

La reconnaissance et la planification de secteurs déstructurés visent à favoriser la consolidation de petites concentrations d'usages résidentiels existants en zone agricole de façon à:

- éviter leur extension potentiellement nuisible au maintien et développement des activités agricoles situées à proximité;
- combler les espaces vacants dans des secteurs à dominance résidentielle irrécupérables pour l'agriculture à condition que les usages projetés soient compatibles avec les activités agricoles et le potentiel de développement de nouvelles activités agricoles dans le secteur environnant.

RÔLE DES MUNICIPALITÉS

En concertation avec le comité consultatif agricole (CCA), une municipalité concernée par une zone agricole peut procéder à l'identification d'un (1) ou de plusieurs secteurs isolés à dominance résidentielle situé(s) dans une aire d'affectation agricole ou agroforestière pour lesquels des règles particulières de zonage et de lotissement peuvent y être prescrites.

Pour ce faire, les municipalités concernées doivent définir, délimiter et régir ces secteurs dans le respect des critères définis ci-après.

Dans un deuxième temps, la conformité au schéma révisé de règles d'urbanisme et d'aménagement spécifiques à un secteur déstructuré peut permettre à une municipalité locale de conclure une entente avec la CPTAQ afin de pouvoir bénéficier des conditions prévues à l'article 59 de la LPTAA (autorisation en bloc pour les demandes d'autorisation dans un secteur déstructuré).

Notons que la reconnaissance d'un secteur déstructuré en zone agricole au sens de l'article 59 de la LPTAA n'a pas pour effet d'exclure ledit secteur de la zone agricole.

CARACTÉRISATION D'UN SECTEUR DÉSTRUCTURÉ EN ZONE AGRICOLE

De façon générale, un secteur déstructuré en zone agricole se caractérise par la présence:

- d'une concentration minimale d'usages autres qu'agricoles à l'intérieur d'un espace relativement restreint:
 - le secteur peut comprendre des espaces vacants bénéficiant de droits acquis ou d'autorisations autres qu'agricoles en vertu de la CPTAQ et/ou des terrains construits non résidentiels;
 - des usages compatibles avec l'habitation pourront être autorisés dans ces secteurs à dominance résidentielle, tel les équipements récréatifs légers (ex: parc municipal) ou les commerces de voisinage de petite taille répondant aux besoins courants des résidents du secteur.
 - le secteur déstructuré doit comprendre une forte densité d'utilisation non agricole de façon à ce qu'au moins la moitié de la superficie soit déjà utilisée à des fins non agricoles.
- de terrains vacants circonscrits à l'intérieur du périmètre du secteur déstructuré qui sont desservis par des rues existantes et irrécupérables à des fins agricoles;

- d'une localisation dissociée d'un village ou d'un noyau urbain en zone blanche et qui ne peut être considéré comme une extension du périmètre urbain au sens de la LPTAA.

AUTRES CONSIDÉRATIONS POUR LA DÉLIMITATION D'UN SECTEUR DÉSTRUCTURÉ

De plus, l'exercice de délimitation des secteurs déstructurés dans les plans et règlements d'urbanisme doit tenir compte des éléments suivants:

- le secteur déstructuré doit être une entité géographique ponctuelle et délimitée de manière à éviter son expansion territoriale dans le milieu agricole environnant;
- état du morcellement des terrains vacants;
- décisions de la CPTAQ dans les demandes d'autorisation à des fins autres qu'agricole;
- état du milieu agricole environnant:
 - proximité et nature des exploitations agricoles ainsi que des pratiques culturales et d'épandage d'engrais sur les terres environnantes.
- présence d'érablières à potentiel acéricole;
- classification des sols agricoles selon l'Inventaire des Terres du Canada.

3.7.7 Zonage de production en zone agricole

De façon générale, les municipalités où se retrouvent des aires d'affectation agricole et/ou agroforestière doivent autoriser par le biais de leurs réglementations d'urbanisme tous les types de production agricole. À priori, une municipalité ne peut limiter l'envergure (nombre d'unités animales) ou le type de production, qu'il s'agisse de l'implantation d'un nouvel établissement ou de l'agrandissement d'un établissement agricole existant, pour des motifs autres que ceux découlant de l'application des normes sur les distances séparatrices édictées dans le document complémentaire du schéma révisé ou du règlement sur la pollution d'origine agricole.

Néanmoins, une municipalité peut établir un zonage de production des activités agricoles si elle démontre que des mesures particulières d'aménagement, pour un secteur donné, sont requises au développement harmonieux et à la protection de la qualité de vie et de l'environnement naturel de sa collectivité.

Afin d'être approuvé conforme au schéma révisé de la MRC des Laurentides, un plan et une réglementation d'urbanisme d'une municipalité qui prévoit un zonage de production en zone agricole doivent faire l'objet d'un avis à cette fin de la part du comité consultatif agricole (CCA) qui sera transmis par la suite au Conseil de la MRC des Laurentides; le CCA doit prendre en considération les éléments suivants ou tout autre qu'il juge approprié:

- le respect des orientations gouvernementales en matière de protection du territoire et des activités agricoles;
- la prise en compte de l'application des mesures sur les distances séparatrices versus les immeubles ou les bâtiments protégés, tel que décrits au document complémentaire du schéma révisé; l'application des distances séparatrices pourrait démontrer par exemple qu'il pourrait être impossible d'implanter certains types de production animale sur un territoire donné;

- le besoin de protéger un équipement, une infrastructure ou un site d'intérêt régional, notamment lorsqu'on ne peut envisager de sites alternatifs pour la communauté locale concernée;
- le zonage de production ne doit viser dans ses restrictions additionnelles à l'agriculture que les établissements de production porcine, d'animaux à fourrure, de veaux en réclusion ou de volailles ainsi que l'épandage de déjections animales;
- l'impact potentiel sur l'intégrité d'un élément local spécifique, pouvant générer une perte très significative pour la communauté;
- l'atteinte, voire le dépassement pour une portion significative ou pour l'ensemble du territoire de la municipalité de la capacité des sols à absorber les charges polluantes d'origine agricole.

Pour ce dernier item, le CCA de la MRC des Laurentides pourra se référer à un calcul sur la capacité de support des sols à assimiler les engrais organiques, notamment en regard de l'importance du phosphore contenu dans ces engrais. Il s'agit d'éviter les charges excessives de phosphore originant de production animale qui peuvent présenter des risques élevés de contamination pour le milieu, en particulier pour l'eau et le sol.

3.7.8 Intentions de mise en œuvre

LE COMITÉ CONSULTATIF AGRICOLE

Créé depuis l'automne 1997, le comité consultatif agricole (CCA) a pour mandat d'étudier, à la demande du Conseil de la MRC des Laurentides ou de sa propre initiative, toute question ayant trait à l'aménagement du territoire agricole, à la pratique des activités agricoles et aux aspects environnementaux qui leur sont rattachés, en plus de faire les recommandations qu'il juge nécessaires à ce Conseil.

Le CCA, dans ses recommandations, doit tenir compte des orientations et objectifs du schéma d'aménagement ainsi que des orientations gouvernementales en matière de protection du territoire et des activités agricoles.

GESTION DES USAGES EN ZONE AGRICOLE

Le CCA de la MRC des Laurentides sur lequel siègent des maires et producteurs agricoles analyse et fait les recommandations ayant trait à l'aménagement en zone agricole, notamment sur les points suivants:

- les demandes d'inclusion;
- les demandes d'exclusion;
- les demandes d'autorisation pour des usages autres qu'agricoles qui doivent être acheminées par les municipalités au CCA pour fins d'avis au Conseil de la MRC;
- les modifications aux plans et règlements d'urbanisme des municipalités touchant la zone agricole, pour lesquelles le CCA doit donner un avis au Conseil de la MRC des Laurentides pour fins de délivrance de certificats de conformité au schéma d'aménagement.

À cet effet, le CCA dans la formulation de ses avis et recommandations s'est donné une méthodologie d'évaluation des demandes et dossiers touchant la zone agricole, laquelle repose notamment sur les objectifs, critères et normes énoncés dans le présent chapitre.

ACTIONS POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'AGRICULTURE EN RÉGION

En collaboration avec les organismes locaux et régionaux de développement économique et communautaire et les intervenants du milieu agricole (ex: UPA, MAPAQ et CLD), la MRC des Laurentides entend se donner des objectifs spécifiques en matière de mise en valeur intégrée de l'activité agricole (ex: production, mise en marché et promotion, stratégie environnementale). Sur cet aspect, le Centre local de développement de la MRC des Laurentides et le CCA sont appelés à jouer un rôle de tout premier plan à titre d'intervenants privilégiés en matière de concertation entre le monde municipal et agricole.

3.8 L'AFFECTATION AGROFORESTIÈRE

Cette affectation représente avec une superficie de 2 481 hectares, environ 16% de la zone agricole et concerne les territoires des municipalités d'Arundel, Brébeuf, Huberdeau, Labelle, La Conception, Lac-Supérieur, La Minerve, Saint-Jovite Paroisse et Val-des-Lacs.

3.8.1 Caractérisation du territoire / affectation agroforestière

- Peut être constitué soit de territoires exclusivement boisés situés en périphérie de l'affectation agricole, soit de secteurs où les activités agricoles plus marginales cohabitent avec l'exploitation forestière et les activités récréotouristiques.
- Territoire composé de secteurs de plus faible étendue où prédomine la forêt et/ou une activité agricole plus marginale.
- Faiblesse du potentiel des sols:
 - peut comprendre dans certains cas des sols à potentiel plus élevé dont l'étendue restreinte et le contexte économique local rendent leur mise en culture pratiquement impossible.
- Présence de bons potentiels acéricoles.
- Territoire dont les propriétés agricoles sont plus restreintes où les champs alternent avec de vastes espaces boisés dans un relief plus accidenté.
- Capital agricole moins important ou absent.
- Présence de terres en friche avancée ou reboisées.
- Présence possible dans le secteur environnant d'activités récréotouristiques liées au grand plein air (ex: pourvoirie, camps de vacances).

3.8.2 Principaux objectifs d'aménagement / affectation agroforestière

- Assurer le maintien, voire le redéveloppement de l'agriculture dans les milieux aux potentiels agricoles plus marginaux par:
 - le maintien d'une faible occupation du territoire propice à la mise en valeur intégrée des milieux ressources;
 - une diversification accrue des productions agricoles en substitution à des activités plus traditionnelles (ex: fermes laitières).

- Répondre au besoin de développer l'agrotourisme à titre d'activité économique de support au développement des petites collectivités locales (ex: fermettes, pourvoies);
- Autoriser de façon restrictive des usages autres qu'agricoles liés à la mise en valeur multi-ressources de la forêt, en cohabitation harmonieuse avec l'agriculture.

3.8.3 Usages compatibles / affectation agroforestière

Seuls les usages compris dans les groupes suivants, avec les conditions s'y rattachant, sont compatibles dans une aire d'affectation agroforestière:

■ HABITATION 1: habitations de très faible densité / sous condition

- * Résidence liée à une exploitation agricole (art. 40, LPTAA).
- * Résidence sur un terrain avec droit acquis en vertu de la LPTAA (articles 101, 102, 103 et autres, LPTAA) liée à des services d'hébergement commercial léger, tel qu'autorisé dans le groupe COMMERCE 2.
- * Résidence sur un terrain dont la superficie est d'au moins 100 hectares (art.31.1, LPTAA).
- * Résidence sur un terrain déjà autorisée par la CPTAQ, à la date d'entrée en vigueur d'un règlement de concordance d'une municipalité au schéma révisé.
- * Résidence sur un terrain contigu à une rue existante à la date d'entrée en vigueur d'un règlement de concordance d'une municipalité au schéma révisé, d'une superficie d'au moins un (1) hectare et d'une largeur minimale de 120 mètres mesurée sur la ligne avant du terrain.
- * Résidence sur un terrain situé dans un secteur déstructuré identifié et régi au plan et à la réglementation d'urbanisme de la municipalité (voir section 3.7.6).

■ COMMERCE 1: commerces de vente au détail / sous condition

- * Usage de vente au détail connexe à l'agriculture ou à l'exploitation des ressources naturelles du milieu, non nécessairement intégré à une exploitation agricole existante (ex: pisciculture, machinerie agricole ou forestière, produits maraîchers).
- * L'implantation d'un commerce de vente au détail est limitée à un bâtiment dont la superficie de plancher n'excède pas 150 mètres carrés.
- * L'implantation d'un commerce de détail doit être réalisée sur un terrain contigu à une rue existante à la date d'entrée en vigueur d'un règlement de concordance d'une municipalité au schéma révisé, d'une superficie d'au moins un (1) hectare et d'une largeur minimale de 120 mètres mesurée sur la ligne avant du terrain.
- * Service de restauration lié à une exploitation agricole et à de l'hébergement commercial ou à un usage de récréation extensive, situé sur la même propriété que l'exploitation.

■ COMMERCE 2: commerces de type routier et touristique / sous condition

- * Hébergement commercial léger d'un maximum de neuf (9) chambres connexe à l'agriculture ou à l'exploitation des ressources naturelles du milieu, non nécessairement intégré à une exploitation agricole (ex: gîte du passant, hébergement d'une pourvoirie ou d'un centre de plein air).

- * L'implantation d'un commerce d'hébergement léger doit être située sur un terrain d'une superficie d'au moins un (1) hectare et d'une largeur minimale de 120 mètres mesurée sur la ligne avant du terrain.
- **COMMERCE 3: commerces de type para-industriel / sous condition**
 - * Usage para-industriel connexe à l'agriculture ou l'exploitation des ressources naturelles du milieu, non nécessairement intégré à une exploitation agricole (ex: entreposage de billes de bois ou de bois ouvré).
 - * L'implantation du commerce de type para-industriel doit être située sur un terrain d'une superficie d'au moins un (1) hectare et d'une largeur minimale de 120 mètres mesurée sur la ligne avant du terrain.
- **INDUSTRIE 1: industries à contraintes limitées / sous condition**
 - * Usage lié à des activités de transformation et de conditionnement de produits de l'agriculture ou de l'exploitation des ressources naturelles du milieu, non nécessairement intégré à une exploitation agricole (ex: atelier artisanal de transformation du bois).
 - * L'implantation de l'industrie doit être située sur un terrain d'une superficie d'au moins un (1) hectare et d'une largeur minimale de 120 mètres mesurée sur la ligne avant du terrain.
- **AGRICULTURE / sous condition**
 - * Tout type d'agriculture est compatible dans cette affectation, sous réserve de certaines catégories de production plus contraignantes dans des secteurs prévus au plan et règlement d'urbanisme d'une municipalité (voir section 3.7.7).
- **FORESTERIE / sous condition**
 - * Tout type d'exploitation commerciale de la forêt.
 - * La coupe des érables est régie en vertu de la LPTAA.
 - * La coupe commerciale des arbres à l'intérieur de ravages de cerfs de Virginie est régie en vertu de la section 4.6 au document complémentaire du schéma révisé.
- **EXTRACTION / sous condition**
 - * Extraction compatible dans l'aire d'exploitation sur un site déjà utilisé ou bénéficiant d'un certificat d'autorisation du ministère de l'Environnement, à la date d'entrée en vigueur d'un règlement de concordance d'une municipalité au schéma révisé.
 - * Extraction sur un nouveau site pour des activités temporaires ayant pour objet le nivellement de buttes ou de dépressions du terrain afin d'améliorer les pratiques culturales d'une exploitation agricole.
 - * Nouveau site d'extraction se trouvant sur des sols incultes, non cultivés ou en friche avancée et irrécupérables à des fins agricoles, lequel doit être identifié et régi dans une zone spécifique prévue à la réglementation d'urbanisme d'une municipalité.
- **RÉCRÉATION 2: récréation extensive / sous condition**
 - * Usage récréatif très extensif lié à la mise en valeur du milieu naturel et forestier tel sentier de randonnée, parc public, piste cyclable, belvédère, abri sommaire, site d'observation et camping.
 - * Les terrains de golf sont interdits dans cette affectation.

■ UTILITÉS PUBLIQUES ET INFRASTRUCTURES

NOTE: Tous les usages bénéficiant d'une autorisation de la CPTAQ, à la date d'entrée en vigueur d'un règlement de concordance d'une municipalité au schéma révisé sont réputés compatibles à l'affectation agroforestière, et ce, malgré les restrictions énoncées ci-dessus.

* Référence au document complémentaire: articles 87 et 92

3.8.4 Normes et critères sur les densités résidentielles

Les normes et critères sur les densités résidentielles sont identiques à ceux prescrits à la sous-section 3.7.4.

3.8.5 Normes et critères sur les distances séparatrices

Les normes et critères sur les distances séparatrices sont identiques à ceux prescrits à la sous-section 3.7.5.

3.8.6 Normes et critères sur les secteurs déstructurés

Les normes et critères sur les secteurs déstructurés sont identiques à ceux prescrits à la sous-section 3.7.6.

3.8.7 Zonage de production en zone agricole

Les normes et critères pour le zonage de production dans l'aire d'affectation agroforestière sont identiques à ceux énumérés à la sous-section 3.7.7

3.8.8 Intentions de mise en œuvre

LE COMITÉ CONSULTATIF AGRICOLE

L'intention de mise en œuvre pour ce volet est identique à celle décrite à la sous-section 3.7.8

GESTION DES USAGES EN ZONE AGRICOLE

L'intention de mise en œuvre pour ce volet est identique à celle décrite à la sous-section 3.7.8

ACTIONS POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'AGRICULTURE EN RÉGION

L'intention de mise en œuvre pour ce volet est identique à celle décrite à la sous-section 3.7.8

3.9 L'AFFECTATION FORESTIÈRE ET DE CONSERVATION

L'affectation forestière et de conservation qui représente la catégorie d'affectation la plus étendue sur le territoire de la MRC des Laurentides est tributaire des orientations sectorielles indiquées ci-après:

- ⇒ exploitation forestière accrue sur les terres privées afin d'atteindre un rendement soutenu des prélèvements des bois (**orientation 1.4**);
- ⇒ reconnaissance de secteurs forestiers spécifiques où les aménagements sylvicoles et la conservation des habitats sensibles doivent prédominer (**orientation 1.5**);
- ⇒ implantations résidentielles mieux planifiées dans les secteurs plus isolés des centres de services et les milieux plus sensibles (**orientations 4.4**);
- ⇒ ouverture contrôlée de nouveaux secteurs de villégiature en terres publiques (**orientation 4.5**);
- ⇒ aménagement multi-ressources de la forêt et consolidation de l'agriculture axés sur les principes du développement durable (**orientation 5.5**);

3.9.1 Caractérisation de l'affectation forestière et de conservation

L'affectation forestière et de conservation englobe les secteurs de la MRC des Laurentides où la forêt prédomine et l'occupation humaine devient plus marginale.

Cette affectation comprend **des terres publiques** exclusivement destinées aux activités de coupes forestières et d'aménagement sylvicole, à la protection des habitats fauniques ainsi qu'à des activités récréatives de grand plein air (ex : randonnée et observation en forêt, chasse et pêche dans la Réserve faunique Papineau-Labelle). Des secteurs limités autour des lacs sont également ouverts au développement d'une villégiature de résidences secondaires contrôlé selon les modalités du MRN sur les terres publiques.

Les prélèvements forestiers en terres publiques sont encadrés selon le principe de rendement soutenu de la forêt publique et soumis à un régime de contrôle en vertu des plans d'aménagement forestiers et du **Règlement sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine public**; les bénéficiaires de contrats d'aménagement et d'approvisionnement forestier (CAAF) doivent se conformer à ce règlement.

Quant aux **terres privées**, le schéma révisé y prévoit également une affectation forestière et de conservation couvrant des territoires forestiers relativement restreints qui se situent en retrait des milieux plus densément occupés. Cette affectation recoupe toutes les terres privées où l'on retrouve les aires de ravages de cerfs de Virginie reconnues par la Société de la faune et des parcs du Québec (FAPAQ) de même que d'importantes superficies de milieux humides (marais, marécages, tourbières).

Dans la plupart des situations, l'affectation forestière en terres privées se retrouve en continuité avec la forêt publique, de blocs de lots publics isolés (ou lots intramunicipaux) ou d'une zone agricole. Le découpage des aires d'affectation forestière et de conservation vise plus particulièrement à former des blocs forestiers homogènes, plus facilement associables à des exploitations forestières de plus grande envergure et d'un seul tenant (rentabilisation accrue des opérations de coupe et d'aménagement) ainsi qu'à consacrer de nombreux lots

intramunicipaux à des fins d'aménagement forestier et de récréation extensive en forêt.

Le schéma révisé prescrit pour l'affectation forestière et de conservation certaines conditions particulières au développement résidentiel, commercial et de villégiature afin d'éviter un morcellement et une occupation excessive en forêt, laquelle pourrait s'avérer néfaste à long terme pour la protection des habitats sensibles et la rentabilité des services municipaux en secteurs éloignés.

Précisons également que les aires d'affectation forestière et de conservation recèlent de vastes étendues de peuplements d'éra blières dont l'essentiel du potentiel acéricole reste encore peu exploité.

3.9.2 Usages compatibles

Seuls les usages faisant partie des groupes suivants sont considérés comme compatibles à une aire d'affectation forestière et de conservation:

- **HABITATION 1:** habitations de très faible densité / sous condition
 - * Autorisation liée à certaines conditions d'accessibilité routière et de lotissement.
- **COMMERCE 1:** commerces de vente au détail / sous condition
 - * Usage connexe à la foresterie tel une érablière commerciale.
 - * Commerce de petite taille répondant aux besoins courants des résidents d'un secteur de villégiature (ex: dépanneur).
- **COMMERCE 2:** commerces de type routier et touristique/sous condition
 - * Usage connexe à la foresterie tel une pourvoirie
- **COMMERCE 3:** commerces de type para-industriel / sous condition
 - * Usage connexe à la foresterie tel l'entreposage de bois.
- **INDUSTRIE 1:** industries à contraintes limitées / sous condition
 - * Usage connexe à la foresterie tel un atelier de transformation du bois.
- **INDUSTRIE 2:** industries à contraintes plus élevées / sous condition
 - * Usage connexe à la foresterie tel une scierie.
 - * Tout nouveau lieu d'élimination des déchets, dépôt en tranchée ou de déchets solides est interdit dans cette affectation.
- **AGRICULTURE:** agriculture de tout type
- **FORESTERIE**
- **EXTRACTION**
- **RÉCRÉATION 2:** récréation extensive
- **UTILITÉS PUBLIQUES ET INFRASTRUCTURES**

3.9.3 Usages dominants

Dans les aires d'affectation forestière et de conservation, les plans et règlements d'urbanisme des municipalités doivent autoriser minimalement l'exploitation forestière (catégorie "FORESTERIE") sur une base commerciale.

3.9.4 Normes et critères applicables à l'affectation forestière et de conservation

DENSITÉS RÉSIDENTIELLES ET CONTRÔLE DES IMPLANTATIONS

Les implantations résidentielles localisées à l'extérieur des périmètres d'urbanisation ne doivent pas dépasser les densités maximales fixées au document complémentaire.

* Référence au document complémentaire: articles de la sous-section 3.2

Le document complémentaire ajoute également des conditions particulières à respecter pour l'implantation d'un bâtiment principal, ceci dans le but d'éviter un morcellement et une occupation du territoire trop intensive, dans un milieu où l'environnement naturel et le capital forestier doivent prédominer.

Ces conditions sont modulées en fonction de la présence ou l'absence de rues publiques et de normes de lotissement plus exigeantes et de la protection du couvert forestier, notamment lorsque l'on se retrouve à l'intérieur ou à l'extérieur d'une zone de ravage de cerfs de Virginie.

* Référence au document complémentaire: articles des sous-sections 4.3 et 4.4

DÉBOISEMENT DANS LES RAVAGES DE CERFS DE VIRGINIE

Le document complémentaire précise l'encadrement réglementaire sur les activités sylvicoles et les pratiques d'aménagement forestier, lequel contribuera au maintien des principales composantes d'un habitat propice au cerf de Virginie.

* Référence au document complémentaire: articles de la sous-section 4.6

3.9.5 Intentions de mise en œuvre

MISE EN VALEUR DE LA FORÊT

La MRC des Laurentides appuie les principes et grands objectifs qui ressortent de la "**stratégie de protection des forêts**" (domaine public) énoncée par le MRN en 1994 ainsi que ceux du dernier "**sommet sur la forêt privée**" de 1995; lors de ce sommet, un consensus s'est dégagé entre les différents intervenants (municipalités, industriels, propriétaires de lots boisés et gouvernement) afin de procéder à une refonte majeure de la gestion de la forêt sur les terres privées.

La MRC des Laurentides entend collaborer activement avec l'Agence de la mise en valeur des forêts privées des Laurentides et les organismes forestiers du milieu (OGC, syndicats) de façon à améliorer la production forestière sur les lots privés. Sur l'aspect de la planification des ressources forestières, la MRC des Laurentides entend mener à terme au cours des prochaines années les dossiers suivants :

- participation au plan de protection et de mise en valeur (PPMV) des forêts privées, celui-ci devant respecter les objectifs du schéma révisé (y compris ses futurs amendements);
- élaboration d'une réglementation cadre sur l'abattage d'arbres qui serait éventuellement intégrée au schéma révisé, laquelle permettrait dans un second temps l'harmonisation des réglementations locales; cette réglementation aurait comme principaux objectifs l'encadrement de saines pratiques de récolte et d'aménagement en milieu forestier, le maintien d'un

contexte d'exploitation viable pour le producteur forestier ainsi que la protection des paysages sensibles et des érablières à bon potentiel acéricole;

- sensibilisation des élus et formation des officiers municipaux sur les questions relatives à l'aménagement durable de la forêt et aux prescriptions réglementaires qui s'y rattachent.

De plus, la MRC des Laurentides pourrait conclure éventuellement une entente avec le gouvernement du Québec (MRN) portant sur la délégation en sa faveur de la gestion des lots intramunicipaux situés sur son territoire, lesquels totalisent une superficie de près de 3 000 hectares¹.

L'orientation liée à ce projet peut être résumée comme suit:

- réinvestir les fonds provenant de l'exploitation commerciale de la forêt pour des projets récréatifs ou de conservation structurants à l'échelle régionale;
- conserver les secteurs d'intérêt régional pour les activités de grand plein air et les réseaux récréatifs;
- réaliser un aménagement multi-ressources de la forêt.

DÉVELOPPEMENT DE LA VILLÉGIATURE EN TERRES PUBLIQUES

L'ouverture de nouveaux secteurs de villégiature en terres publiques qui se retrouvent dans l'affectation forestière et de conservation devra être inscrite par la municipalité concernée dans le processus de planification suivant:

- 1° la priorité doit être donnée à la consolidation des secteurs de villégiature (ou de résidences) où les chemins publics sont déjà entretenus par la municipalité ainsi qu'à des projets de villégiature commerciale ou communautaire à incidence touristique;
- 2° le plan d'urbanisme de la municipalité doit localiser à l'aide du plan des affectations du sol, les secteurs de villégiature en terres publiques ainsi que leurs accès routiers que la municipalité désire développer prioritairement, pour des regroupements comprenant au moins cinq (5) terrains (densité minimum 1,25 unités d'habitation à l'hectare net ou un terrain pour chaque 0,8 hectare);

Les nouveaux projets de villégiature privée doivent également respecter des conditions d'aménagement particulières afin d'assurer leur viabilité et leur intégration optimale au milieu naturel environnant :

- seuls les projets de villégiature regroupés d'au moins cinq (5) unités d'habitation et d'une densité nette maximale de 1,25 logements à l'hectare dans un corridor riverain peuvent être acceptés;
- les terrains doivent être situés en bordure d'un chemin public ou d'une rue publique;
- les projets doivent être conformes à toutes les conditions de planification et d'aménagement contenues dans le **guide de développement de la villégiature sur les terres du domaine public** du MRN;

¹ Excluant le territoire du Centre touristique et éducatif des Laurentides de Saint-Faustin-Lac-Carré.

- dans le cas de tout nouveau projet de villégiature (développement ou consolidation) de plus de cinq (5) terrains nécessitant le prolongement d'une rue ou d'un chemin public, des conditions additionnelles doivent être réalisées:
 - la signature d'une entente entre le MRN, la municipalité et promoteur (si requis);
 - l'analyse de faisabilité financière projetant les coûts et revenus d'un tel projet pour la municipalité, en y incluant les coûts en services municipaux (voirie, collecte des déchets et autres) et précisant les conditions à rencontrer pour atteindre l'équilibre revenus-dépenses liés au projet;
 - l'identification des impacts relatifs à l'utilisation d'une voie de circulation à double vocation villégiature forestière;
 - l'identification et l'analyse des principaux impacts sur l'environnement naturel et visuel du milieu (ex: faune, flore, eau, air, strate arborescente, milieux sensibles, paysages, ...).

COUPES FORESTIÈRES ET ZONES DE VILLÉGIATURE EN TERRES PUBLIQUES

Afin d'améliorer les conditions de cohabitation entre les activités forestières commerciales en terres publiques et les zones de villégiature, la MRC des Laurentides et les municipalités plus particulièrement concernées par cette problématique entendent faire valoir leurs préoccupations auprès du ministère des Ressources naturelles (MRN).

Le **règlement sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine public** (RNI) dont l'application relève du MRN régit les conditions de l'exploitation forestière sous CAAF en termes de protection des lacs et cours d'eau, de l'encadrement visuel des sites de villégiature et de corridor touristique, de construction de chemins forestiers, d'aires d'empilement, de traitements sylvicoles et de protection des habitats essentiels au cerf de Virginie.

L'application du RNI permet d'atténuer efficacement dans la majorité des situations les conflits visuels et d'usages entre les zones d'exploitation forestière en terres publiques et les secteurs touristiques ou de villégiature situés à proximité de celles-ci.

Néanmoins, le MRN suite à des demandes justifiées de municipalités ou de la population d'un secteur de villégiature, peut bonifier dans certains cas ses mesures d'atténuation afin de réduire davantage les impacts des activités forestières; ces mesures additionnelles peuvent entraîner pour les bénéficiaires de CAAF des modifications à leurs interventions projetées dans le cadre de la révision d'un plan quinquennal ou annuel d'aménagement forestier.

La MRC des Laurentides offre son entière collaboration au MRN et aux municipalités dans la poursuite d'ententes particulières (lorsque justifiées) avec le milieu pour l'ajout de mesures additionnelles d'atténuation dans les zones sous CAAF; ces mesures additionnelles peuvent donc être appliquées en complémentarité avec le contenu de base du RNI, soit par exemple :

- la répartition de la superficie des aires de coupes d'un seul tenant (type CPRS) et l'adoption de patrons de coupe, lorsqu'il y a impact sur la perception visuelle à partir d'un lieu concentré de villégiature ou touristique et ce, même si ce lieu ne répond pas toujours aux critères de définition du RNI;

- la reconnaissance de certains chemins d'accès principaux à des secteurs de villégiature afin qu'ils puissent également bénéficier des mesures d'atténuation visuelle qui sont déjà prévues par le RNI pour les routes désignées corridors routiers (ex.: isolement visuel des aires d'empiement, d'ébranchage et de tronçonnage);
- l'aménagement d'un peuplement d'érablière à des fins acéricoles et son harmonisation avec les opérations forestières, advenant la viabilité d'un tel projet en accord avec les intervenants impliqués.

3.10 L'AFFECTION RÉCRÉATION EXTENSIVE

Les orientations sectorielles rattachées à l'affectation récréation extensive s'identifient comme suit:

- ⇒ maintien de l'exploitation et du pouvoir d'attraction des grands équipements de plein air existants (**orientation 3.1**);
- ⇒ mise en place d'un réseau récréotouristique de grande renommée s'appuyant sur le Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord et le Parc régional du corridor aérobique (**orientation 3.2**);
- ⇒ mise en valeur des milieux riverains de qualité à des fins publiques et récréatives (**orientation 3.4**);
- ⇒ protection plus globale et concrète des lacs, cours d'eau, milieux humides et habitats fauniques (**orientation 5.1**).

3.10.1 Caractérisation de l'affectation récréation extensive

Cette affectation couvre principalement les grands espaces publics voués à la récréation de grand plein air ainsi qu'à une protection plus intégrale de certains secteurs forestiers plus sensibles sur le plan écologique:

- ⇒ le parc du Mont-Tremblant y compris une partie de la station de ski que l'on y retrouve;
- ⇒ le Centre touristique et éducatif des Laurentides de Saint-Faustin-Lac-Carré;
- ⇒ le secteur récréotouristique du Mont Labelle, à Labelle;
- ⇒ le secteur du Mont Kaaïkop (Mont Legault) à Sainte-Lucie-des-Laurentides;
- ⇒ le secteur de la montagne Grise à Val-des-Lacs et Lac-Supérieur, en continuité avec le parc du Mont-Tremblant;
- ⇒ le secteur récréatif Val-David/Val-Morin où se concentre un réseau de ski de randonnée de grande renommée et plusieurs activités en montagne;
- ⇒ la Réserve écologique Jackrabbit à Montcalm destinée à une conservation intégrale d'un milieu boisé et des espèces végétales de qualité exceptionnelle qui s'y retrouvent;
- ⇒ la plage publique du lac des Sables à Sainte-Agathe;
- ⇒ le secteur récréotouristique du lac Wagamung et de la Tour à feu à Amherst;
- ⇒ le secteur de la chute Archambault situé à Lac-Supérieur.

Pour l'ensemble de ces espaces, les usages et activités ont généralement un caractère extensif. La reconnaissance au schéma de ces espaces de grand plein air exprime la volonté régionale des intervenants du milieu municipal et des affaires de conserver leur caractère de récréation extensive et de préservation naturelle, en relation avec une exploitation raisonnée de leur potentiel d'attraction touristique (sauf pour la Réserve Jackrabbit).

À l'exception du secteur du parc du Mont-Tremblant faisant l'objet d'une entente pour l'exploitation d'un centre de ski, les usages/activités compatibles au schéma révisé doivent avoir un caractère extensif, la coupe forestière sur les terres publiques doit y être contrôlée avec parcimonie et le développement de chalets ou résidences interdit. Dans le cas exclusif du secteur récréatif Val-David/Val-Morin, la résidence y est exceptionnellement autorisée sous des restrictions très sévères.

3.10.2 Usages compatibles

Les usages qui font partie des groupes suivants sont compatibles dans les aires d'affectation récréation extensive:

- **HABITATION 1:** habitations de très faible densité / sous condition
 - * Habitation autorisée uniquement dans le secteur récréatif Val-David/Val-Morin, conditionnelle à la présence de rues existantes ou à l'approbation d'un plan d'aménagement d'ensemble.
- **COMMERCE 1:** commerces de vente au détail / sous condition
 - * Usage commercial connexe à la récréation telle boutique d'articles de sport.
- **COMMERCE 2:** commerces de type routier et touristique / sous condition
 - * Usage commercial connexe à la récréation de grand plein air tel hébergement lié à un centre de plein air.
- **SERVICE 1:** services communautaires / sous condition
 - * Usage communautaire connexe à la récréation de grand plein air tel centre municipal récréatif ou culturel.
- **AGRICULTURE / sous condition**
 - * Seuls la culture du sol ainsi que les établissements de production animale à contraintes environnementales limitées sont autorisés.
 - * Les établissements de productions animale à plus fortes contraintes environnementales tel porcherie, animaux à fourrure, veaux en réclusion ou volaille excédant chacun 30 unités animales, et tout autre type de production excédant 100 unités animales par établissement sont incompatibles avec l'affectation de récréation extensive.
- **FORESTERIE**
- **RÉCRÉATION 2:** récréation extensive
- **UTILITÉS PUBLIQUES ET INFRASTRUCTURES**

Précisons que les équipements liés à un centre de ski sont considérés comme compatibles dans cette affectation, uniquement pour le secteur de la station de ski Mont-Tremblant.

3.10.3 Usages dominants

Pour atteindre les objectifs que sous-tend cette affectation, les plans d'urbanisme et règlements de zonage des municipalités doivent autoriser minimalement sur les territoires visés par cette aire d'affectation des usages pouvant faire partie du groupe "RÉCRÉATION 2".

3.10.4 Normes et critères applicables à l'affectation récréation extensive

AMÉNAGEMENT DU SECTEUR RÉCRÉATIF VAL-DAVID/VAL-MORIN¹

Le document complémentaire contient des prescriptions particulières régissant l'aménagement du secteur récréatif Val-David/Val-Morin, lesquelles permettront de maintenir à long terme la vocation d'activités de grand plein air quatre (4) saisons. Ces prescriptions commandent notamment une planification intermunicipale qui assurera la pérennité de la fonction récréative du secteur tant sur les terres publiques que privées, tout en laissant une certaine ouverture aux implantations résidentielles et touristiques (sous certaines conditions très strictes).

Notons par exemple que l'habitation est autorisée à la condition que le terrain sur lequel elle est projetée se retrouve contigu à une rue existante ou dans une zone faisant l'objet d'un plan d'aménagement d'ensemble (PAE).

* Référence au document complémentaire: articles 57 et 58

DENSITÉS RÉSIDENTIELLES

Les implantations résidentielles localisées à l'extérieur des périmètres d'urbanisation ne doivent pas dépasser les densités maximales fixées au document complémentaire et doivent être régies par des mesures particulières lorsqu'elles font l'objet de projets d'opération d'ensemble.

* Référence au document complémentaire: articles des sous-sections 3.2 et 4.2

3.11 L'AFECTATION RURALE

Cette affectation facilitera l'atteinte des orientations sectorielles suivantes identifiées au chapitre 2 :

- ⇒ meilleure compatibilité des usages dans les milieux résidentiels et de villégiature (**orientations 4.3**);
- ⇒ orientation du développement dans les secteurs de moindre impact environnemental (**orientation 5.8**).

3.11.1 Caractérisation de l'affectation rurale

L'affectation rurale a pour objectif d'offrir un cadre de planification plus souple comparativement à l'affectation résidentielle et de récréation, en identifiant des territoires situés plus en retrait des secteurs à vocation touristique ou de villégiature.

¹ Identifié comme l'intervention numéro 1 sur le plan des affectations du sol (planche 3).

Les mesures particulières d'implantation régissant cette catégorie d'affectation permettent d'assurer le maintien d'une cohabitation harmonieuse des activités et le développement contrôlé de la petite entreprise à caractère artisanal en milieu rural.

Cette affectation qui couvre des territoires relativement restreints situés à l'écart des grands axes routiers, confirme également la présence de petits noyaux villageois non desservis par des réseaux d'aqueduc et/ou d'égout (sans périmètre urbain), lesquels représentent néanmoins des points de services rapprochés pour la population environnante.

Ces noyaux de services s'identifient aux villages de Vendée et de Rockway Valley dans la municipalité d'Amherst, de Weir dans la municipalité de Montcalm, d'Arundel dans la municipalité du même nom, ainsi qu'aux petites concentrations de services dans les municipalités de Lantier, de Lac-Supérieur, d'Ivry-sur-le-Lac, de Sainte-Agathe-Nord et de Val-des-Lacs.

3.11.2 Usages compatibles

Seuls les usages qui font partie des groupes d'usages suivants sont compatibles dans les aires délimitées par l'affectation rurale :

- **HABITATION 1** : habitations de très faible densité
- **COMMERCE 1** : commerces de vente au détail / sous condition
 - * L'implantation des commerces de vente au détail est limitée aux bâtiments de petit gabarit (superficie maximum de plancher de 150 m²)
- **COMMERCE 2** : commerces de type routier et touristique
- **COMMERCE 3** : commerces de type para-industriel / sous-condition
 - * Seuls les usages à contraintes limitées sont autorisés afin de minimiser les impacts (odeurs, bruit, poussière, contamination sur l'environnement).
 - * L'implantation des commerces de type para-industriel est limitée aux bâtiments de petit gabarit (superficie maximum de plancher de 200 m²)
- **SERVICE 1** : services communautaires / sous condition
 - * Les services communautaires sont interdits dans les aires d'affectation rurale, sauf dans le cas de situations particulières qui répondent aux critères de localisation définis à l'item "concentration des services communautaires et administratifs" de la section 3.11.4
- **SERVICE 2** : services et administration / sous condition
 - * L'implantation des établissements d'administration et de services est limitée aux bâtiments de petit gabarit (superficie maximum de plancher de 150 m²) et aux critères de localisation définis à l'item "concentration des services communautaires et administratifs" de la section 3.11.4
- **INDUSTRIE 1** : industries à contraintes limitées / sous condition
 - * Restrictions de même nature que pour le groupe "COMMERCE 3".
 - * L'implantation des industries de cette catégorie est limitée aux bâtiments de petit gabarit (superficie maximum de plancher de 200 m²)

■ **AGRICULTURE / sous condition**

- * Seuls la culture du sol ainsi que les établissements de production animale à contraintes environnementales limitées sont autorisés.
- * Les établissements de production animale à plus fortes contraintes environnementales tels porcherie, animaux à fourrure, veaux en réclusion ou volailles excédant chacun 30 unités animales, et tout autre type de production excédant 100 unités animales par établissement sont incompatibles avec l'affectation résidentielle et de récréation.

■ **FORESTERIE**

■ **RÉCRÉATION 1: récréation intensive**

■ **RÉCRÉATION 2: récréation extensive**

■ **UTILITÉS PUBLIQUES ET INFRASTRUCTURES**

3.11.3 Usages dominants

L'affectation rurale n'implique aucune exigence particulière quant aux usages dominants.

3.11.4 Normes et critères applicables à l'affectation rurale

CONCENTRATION DES SERVICES COMMUNAUTAIRES ET ADMINISTRATIFS

Dans le cas des municipalités qui possèdent des noyaux de services situés à l'intérieur d'une aire d'affectation rurale, soit pour Vendée et Rockway Valley dans la municipalité d'Amherst, Weir dans la municipalité de Montcalm ainsi que pour les municipalités d'Arundel, de Lantier, de Lac-Supérieur, d'Ivry-sur-le-Lac, de Sainte-Agathe-Nord et de Val-des-Lacs, les plans et règlements d'urbanismes doivent favoriser la concentration des services communautaires (groupe "SERVICE 1") et des services et administration (groupe "SERVICE 2") en tenant compte du critère suivant :

- concentrer ces services à l'intérieur ou en périphérie immédiate des noyaux villageois ou de services, où se retrouvent historiquement des services et commerces déjà implantés tels bureau de poste, école primaire, bibliothèque municipale, centre d'hébergement pour personnes âgées et dépanneur.

DENSITÉ RÉSIDENTIELLE

Les implantations résidentielles localisées à l'extérieur des périmètres d'urbanisation ne doivent pas dépasser les densités maximales fixées au document complémentaire.

* Référence au document complémentaire : articles 50 et 51

GABARITS DES BÂTIMENTS COMMERCIAUX ET INDUSTRIELS

Un usage compris dans les groupes "COMMERCE 1" (vente au détail) est autorisé, à la condition de se retrouver dans un bâtiment principal occupé à cette même fin ou de façon mixte (habitation, commerce, service et/ou industrie) dont la superficie totale de plancher n'excède pas cent cinquante mètres carrés (150 m²).

Un usage compris dans les groupes "COMMERCE 3" et "INDUSTRIE 1" est autorisé, à la condition de se retrouver dans un bâtiment principal occupé à cette même fin dont la superficie total de plancher n'excède pas deux cents mètres carrés (200 m²).

RECONNAISSANCE DES USAGES NON COMPATIBLES À L'AFFECTATION RURALE

Le document complémentaire précise les conditions réglementaires à respecter pour la reconnaissance, en vertu de la réglementation d'urbanisme locale, des usages commerciaux, industriels, de services ou d'extraction identifiés comme incompatibles par le schéma révisé. Une municipalité peut notamment prévoir des dispositions particulières pour l'agrandissement des usages dérogatoires ou un zonage spécifique afin de permettre l'opération sans nouvelle restriction d'usages existants considérés comme incompatibles au schéma révisé, sur un territoire visé par l'affectation rurale.

* Référence au document complémentaire: articles 87 et 92

3.11.5 Intentions de mise en œuvre

Le prélèvement des bois à des fins commerciales dans les aires d'affectation rurale, si l'on se réfère à l'emplacement actuel des producteurs forestiers (reconnus par le MRN à des fins d'aide gouvernementale) constituent une activité économique non négligeable. À cet effet, la MRC des Laurentides désire proposer un cadre d'intervention identifiant les intervenants en cause et les critères qui conduiront à l'implantation dans le schéma (à modifier ultérieurement) de mesures particulières sur l'abattage d'arbres et l'exploitation forestière en forêt privée.

3.12 OBJECTIFS SPÉCIFIQUES / ZONE PÉRIPHÉRIQUE DE LA STATION MONT-TREMBLANT**3.12.1 Mise en situation**

Le schéma révisé encadre de façon plus spécifique les conditions de planification pour la zone périphérique de la Station Mont-Tremblant en raison de la très forte pression au développement en périphérie engendrée par les investissements colossaux réalisés et projetés par la Société Intrawest. La zone périphérique de la Station Mont-Tremblant fait l'objet d'enjeux majeurs en ce qui a trait au développement immobilier, au réseau routier, à la protection de l'environnement et à la consolidation des noyaux de services existants de Mont-Tremblant, Saint-Jovite et Saint-Faustin-Lac-Carré; ces enjeux interpellent donc les municipalités concernées à se donner une vision commune d'aménagement à l'échelle intermunicipale.

Les objectifs et moyens d'aménagement énoncés dans la présente section viennent donc compléter et préciser ceux qui sont déjà décrits pour les aires d'affectation résidentielle et de récréation, forestière et de conservation et de récréation extensive qui sont comprises sur le territoire de la zone périphérique de la Station Mont-Tremblant¹. L'analyse de conformité au schéma révisé des plans et règlements d'urbanisme municipaux doit tenir compte des éléments d'orientation contenus dans la présente section, lesquels ont préséance sur les conditions et prescriptions liées aux aires d'affectation visées lorsque ces dernières s'avèrent plus permissives ou inconciliables.

¹ Identifié comme l'intervention numéro 5 sur le plan des affectations du sol (planche 3).

3.12.2 Localisation de la zone périphérique de la Station Mont-Tremblant

Globalement, la zone périphérique de la Station Mont-Tremblant est délimitée comme suit:

- ⇒ Au sud par la route 117;
- ⇒ au nord par les limites du parc du Mont-Tremblant;
- ⇒ à l'ouest par les limites municipales de Saint-Jovite Paroisse et Mont-Tremblant;
- ⇒ à l'est, par la limite municipale de Lac-Supérieur et le corridor de l'axe chemin du Lac-Supérieur / rue Principale.

Le territoire concerné qui est illustré sur la **planche 4** en fin de chapitre touche les municipalités de **Lac-Supérieur, Mont-Tremblant, Saint-Faustin-Lac-Carré, Saint-Jovite Paroisse et Saint-Jovite Ville.**

3.12.3 Les objectifs généraux

Les objectifs généraux retenus pour fins d'aménagement de la zone périphérique de la Station Mont-Tremblant s'identifient comme suit:

- valoriser une image de marque compatible à une destination touristique de calibre international;
- conserver les caractéristiques essentielles des corridors panoramiques et paysages les plus remarquables;
- subordonner le développement au respect des milieux naturels et de l'équilibre des écosystèmes;
- favoriser le développement de liens récréatifs quatre (4) saisons entre les pôles de services, les attraits et les établissements hôteliers;
- structurer le développement commercial et de services de manière à favoriser les pôles urbains existants de Saint-Jovite, Saint-Faustin-Lac-Carré ainsi que celui du village d'origine de Mont-Tremblant;
- assurer à long terme l'efficacité des accès à la Station Mont-Tremblant.

3.12.4 Éléments de planification

Concentration de la structure commerciale et de services

Les municipalités doivent prévenir par le biais de leurs plans et règlements d'urbanisme un éparpillement des activités commerciales et de services à caractère non touristique à l'extérieur de leurs périmètres urbains, de manière à consolider leurs pôles de services existants et éviter l'éparpillement de ces types d'établissements en milieux touristiques et de villégiature.

Dans l'aire d'affectation résidentielle et de récréation, les usages principaux classés dans les commerces de vente au détail (COMMERCE 1), et des services communautaires (SERVICE 1) doivent être limités hors des périmètres urbains et des aires d'affectation industrielle et commerciale; les commerces et services liés aux véhicules motorisés (ex: poste d'essence, vente au détail de véhicules) sont également visés par cette mesure.

En bordure de la Montée Ryan et du chemin du Lac-Supérieur, ces usages lorsque autorisés à l'extérieur des périmètres urbains doivent être localisés dans des zones restreintes, à la hauteur des principaux carrefours routiers ou à l'intérieur de noyaux de services existants hors périmètre urbain; ces zones doivent être configurées de façon à éviter un zonage commercial linéaire par bande sur de trop longues distances. Précisons que les commerces et services à caractère touristique ou récréatif (ex: golf, hébergement commercial) ne sont pas visés par cette mesure.

Vocation le long de nouveaux axes routiers

Dans l'hypothèse d'une nouvelle route d'accès vouée principalement à la desserte de la Station Mont-Tremblant ou d'une nouvelle section de route située dans le prolongement de la Montée Ryan ou du chemin du Lac-Supérieur vers la Station, les terrains limitrophes à ces nouvelles voies doivent faire l'objet d'un zonage exclusivement destiné aux groupes d'usages HABITATION (HABITATION 1 et 2), AGRICULTURE, FORESTERIE, RÉCRÉATION (RÉCRÉATION 1 et 2) ainsi qu'à de l'hébergement commercial léger (maximum 9 chambres par établissement). D'autres groupes d'usages faisant partie de COMMERCE 1, COMMERCE 2, et SERVICE (SERVICE 1) peuvent être autorisés exceptionnellement le long d'un nouvel axe routier projeté si les deux (2) conditions suivantes sont remplies au plan et à la réglementation d'urbanisme:

- localisation d'une zone commerciale et de services d'étendue restreinte, à l'intersection d'une rue collectrice ou d'une route principale reconnue au plan d'urbanisme;
- planification de la zone commerciale et de services à l'aide d'un plan d'aménagement d'ensemble (PAE) au sens de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Développement résidentiel et de villégiature

À l'extérieur des périmètres urbains, le territoire de la zone périphérique de la Station Mont-Tremblant se prête bien à des développements résidentiels de très faible densité et à l'implantation d'établissements d'hébergement commercial de petit gabarit qui peuvent être reliés à des attraits naturels et touristiques par des sentiers récréatifs bien intégrés.

De plus, le développement de projets intégrés de villégiature doit être encouragé dans la zone périphérique de la Station puisque ceux-ci ont la faculté de bien performer lorsque le territoire comporte des enjeux importants en matière d'intégration à des réseaux récréatifs, de protection de milieux naturels et de paysages montagneux.

Le document complémentaire fixe des prescriptions particulières relatives à la réalisation des projets d'ensemble à des fins résidentielles.

* Référence au document complémentaire: articles de la sous-section 4.2

Mise en place d'un réseau de sentiers récréatifs

La mise en place graduelle d'un réseau de sentiers récréatifs à vocation multiple (sentiers de randonnée, vélo, ski de fond) mettant à profit les attraits naturels et équipements touristiques existants permettra de diversifier l'offre de séjour touristique et le marché domiciliaire.

Le développement d'un réseau récréatif quatre (4) saisons se réalisera à partir des grands espaces verts suivants:

- le Parc régional linéaire " Le P'tit Train du Nord ";
- le Domaine Saint-Bernard et la rivière du Diable à partir desquels pourrait se développer un corridor vert panoramique d'est en ouest, reliant le village de Mont-Tremblant au secteur de Lac-Supérieur où passe à proximité le **Sentier National au Québec**:
 - le corridor vert peut comprendre des sentiers de randonnée, des pistes cyclables, des accès et parcs riverains à la rivière, une très faible densité résidentielle ainsi qu'une protection maximale du couvert forestier en place;
 - ce corridor remplit également une mission écologique stratégique puisqu'il constitue également un axe majeur de déplacement pour le Cerf de Virginie et est occupé par d'importantes zones de contraintes (ex: zones d'inondation, sols à risque de mouvement de terrain);
 - la rivière Le Boulé dans la municipalité de Lac-Supérieur pourrait également constituer le prolongement de ce corridor vert en direction est.
- les massifs montagneux qui constituent des points dominants du paysage (repères visuels) et des potentiels pour la récréation extensive (observation, sentiers de randonnée):
 - montagne à Léonard à Saint-Jovite Ville;
 - Mont Bellevue à Mont-Tremblant;
 - Mont Saint-Bernard et Mont de l'Indien à Saint-Jovite Paroisse;
 - Mont Latuque et Mont Éléphant à Lac-Supérieur.

Afin de préserver les liens collecteurs de sentiers récréatifs actuels et potentiels qui sont illustrés sur la **planche 3**, le schéma révisé exige que les municipalités prévoient:

- **à leurs plans d'urbanisme**, l'identification et la localisation approximative de ces liens collecteurs et du sentier de longue randonnée " Sentier National au Québec " ainsi que les objectifs de protection qui y sont rattachés;
- **à leurs réglementations d'urbanisme**, lorsque requis, des dispositions particulières permettant d'assurer l'intégrité fonctionnelle et visuelle des sentiers récréatifs, en conformité avec les objectifs des plans d'urbanisme.

Protection des milieux naturels sensibles

La zone périphérique de la Station Mont-Tremblant recèle plusieurs milieux naturels sensibles d'importance qui doivent faire l'objet d'une attention particulière lors de la planification du réseau routier et des projets de développement.

C'est dans le secteur du Domaine Saint-Bernard et le corridor de la rivière du Diable que l'on retrouve les zones d'habitats fauniques et de contraintes naturelles les plus stratégiques, en ce sens que celles-ci sont soumises de plus en plus aux fortes pressions de développement générées par la station touristique de Mont-Tremblant.

Dans le cadre d'une approche concertée de planification, les municipalités doivent se doter de plans et règlements d'urbanisme qui énoncent clairement des objectifs, critères et normes qui appuieront des concepts d'aménagement où la protection des ravages de cerfs de Virginie (dont les corridors de déplacement), des espaces bleus (lacs, cours d'eau, milieux humides, zones inondables) et des paysages doivent être étroitement liés à la mise en valeur des grands réseaux récréatifs et espaces verts.

Plus précisément, les municipalités doivent inclure dans leurs plans et règlements d'urbanisme des objectifs, moyens et/ou critères visant à atteindre les buts suivants:

- 1° préservation des espaces essentiels aux ravages de cerfs de Virginie constitués de peuplements d'abris, de nourriture, de nourriture-abri ainsi que du principal corridor de déplacement situé le long de la rivière du Diable à la hauteur du Domaine Saint-Bernard ainsi qu'à l'ouest du village de Tremblant (voir **planche 10**); le document complémentaire émet des prescriptions particulières sur l'abattage d'arbres, le lotissement, la densité résidentielle, les bandes riveraines et les espaces essentiels à la survie de cet habitat.

* Référence au document complémentaire: articles 55 et 56

- 2° protection intégrale des zones à risques d'inondation, de mouvement de terrain et des milieux humides;

* Référence au document complémentaire: articles des sous-sections 3.6, 3.7 et 3.9

- 3° règles particulières sur l'abattage d'arbres dans les ravages de cerfs de Virginie;

* Référence au document complémentaire: articles de la sous-section 4.6

- 4° protection intégrale d'une héronnière et de son environnement immédiat situé à proximité du chemin du Lac-Gauthier, dans la municipalité de Saint-Jovite Paroisse.

* Référence au document complémentaire: article 35

Protection des paysages

Le cadre paysager de la zone périphérique de la Station Mont-Tremblant constitue un atout essentiel pour le potentiel de mise en valeur récréotouristique et de villégiature de ce territoire. Le schéma révisé qui contient des dispositions générales sur l'affichage, l'abattage d'arbres, la qualité des implantations en bordure des principaux axes routiers ainsi que sur les implantations résidentielles en montagne devrait être éventuellement bonifié sur l'aspect des paysages.

* Référence au document complémentaire: articles des sous-sections 4.9 et 4.10

PLANCHE 3

**GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET PROJETS
RÉGIONAUX**

Planche à insérer en pochette

PLANCHE 4-

**ZONE PÉRIPHÉRIQUE DE LA STATION
MONT-TREMBLANT**

CHAPITRE 4

LES PÉRIMÈTRES D'URBANISATION

* Référence à la LAU: article 5, 1^{er} alinéa, paragraphe 3

4.1 OBJECTIFS ET PRINCIPES GÉNÉRAUX

L'exercice de délimitation des périmètres d'urbanisation, dans le cadre du schéma révisé, entend donner une portée plus opérationnelle à cet instrument de contrôle du développement intensif. Malgré les bonnes intentions du premier schéma, les orientations et objectifs de ce dernier ne se sont traduits que très partiellement, en matière d'une gestion rationnelle du développement urbain sur le territoire de la MRC des Laurentides.

La délimitation des nouveaux périmètres urbains, grâce à des consensus plus fermes et d'une expérience de planification accrue de la part des municipalités, s'inscrit dans une approche régionale de développement des pôles dotés de vocations mieux ciblées. De plus, cette approche nous a conduit à l'emploi de critères plus explicites, dans le cadre d'une planification par agglomération où la dynamique de développement peut englober plus d'une municipalité à la fois.

Le concept de périmètre d'urbanisation délimite des secteurs développés (ou à développer) qui relève d'une approche de "gestion urbaine" d'un territoire, où les préoccupations des municipalités sont axées vers l'implantation et l'entretien des infrastructures et équipements à caractère urbain.

4.2 IDENTIFICATION DES PÉRIMÈTRES D'URBANISATION

La localisation des périmètres d'urbanisation retenus au schéma révisé apparaît sur les **planches 5-A à 5-L** à la fin du présent chapitre:

- **planche 5-A:** Val-David et Val-Morin;
- **planche 5-B:** Ste-Agathe-des-Monts et Ste-Agathe-Nord;
- **planche 5-C:** Ste-Lucie-des-Laurentides;
- **planche 5-D:** St-Faustin-Lac-Carré et Lac-Supérieur;
- **planche 5-E:** Mont-Tremblant;
- **planche 5-F:** St-Jovite Ville et St-Jovite Paroisse;
- **planche 5-G:** Huberdeau;
- **planche 5-H:** Amherst;
- **planche 5-I:** Brébeuf;
- **planche 5-J:** La Conception;
- **planche 5-K:** Labelle;
- **planche 5-L:** La Minerve;

Ces périmètres d'urbanisation cernent d'une part les territoires à caractère urbain et de développement plus intensif qui se retrouvent dans le corridor de l'autoroute 15 / route 117 et le secteur touristique de la Station Mont-Tremblant.

Les secteurs inclus dans les périmètres d'urbanisation délimités dans les municipalités de Val-Morin, Val-David, Sainte-Agathe-des-Monts, Sainte-Agathe-Nord, Saint-Faustin-Lac-Carré, Lac-Supérieur, Saint-Jovite Paroisse, Saint-Jovite Ville, Mont-Tremblant, La Conception et Labelle, sont appelés à jouer un rôle encore plus déterminant et spécialisé dans la structuration de l'espace urbain et touristique de cet axe majeur de développement.

D'autre part, le schéma révisé identifie des périmètres d'urbanisation à caractère villageois qui se retrouvent plus en retrait des principaux pôles de développement. L'objectif est d'y reconnaître et maintenir la vocation communautaire et de services à proximité de la population locale pour les villages en milieu rural et/ou de villégiature, là où des réseaux d'aqueduc et/ou d'égout sont déjà implantés à Amherst, Brébeuf, Huberdeau, La Conception, La Minerve et Sainte-Lucie-des-Laurentides.

TABLEAU 4-A IDENTIFICATION DES PÉRIMÈTRES D'URBANISATION

MUNICIPALITÉS	AFFECTATIONS PRÉVUES À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE	SUPERFICIE EN HECTARES (ha)
ZONE STE-AGATHE		
VAL-DAVID	Urbaine	1 130 ha
VAL-MORIN	Urbaine	1 116 ha
STE-AGATHE-DES-MONTS	Urbaine, Industrielle et commerciale	1 391 ha
STE-AGATHE-NORD	Urbaine, Industrielle et commerciale	75 ha
STE-LUCIE-DES-LAURENTIDES	Urbaine	188 ha
ZONE ST-JOVITE/TREMBLANT		
ST-FAUSTIN-LAC-CARRÉ	Urbaine, Industrielle et commerciale	1 205 ha
ST-JOVITE PAROISSE	Urbaine, Industrielle et commerciale	56 ha
ST-JOVITE VILLE	Urbaine, Industrielle et commerciale	995 ha
LAC-SUPÉRIEUR	Urbaine	24 ha
MONT-TREMBLANT	Urbaine	358 ha
ZONE LABELLE		
LABELLE	Urbaine, Industrielle et commerciale	408 ha
LA CONCEPTION	Urbaine, Industrielle et commerciale	175 ha
LA MINERVE	Urbaine	90 ha
ZONE OUEST		
AMHERST	Urbaine	59 ha
BRÉBEUF	Urbaine	263 ha
HUBERDEAU	Urbaine	91 ha
	GRAND TOTAL	7 624 ha

4.3 CRITÈRES POUR LE CHOIX ET LA DÉLIMITATION DES PÉRIMÈTRES D'URBANISATION

Le schéma révisé prend en compte des critères spécifiques afin de déterminer le choix et la délimitation des périmètres d'urbanisation (ou périmètres urbains). Ces critères peuvent être regroupés comme suit:

- **présence d'un réseau d'aqueduc et/ou d'égout;**
- **densité d'occupation;**
- **concentration d'usages commerciaux et de services;**
- **potentiel de développement.**

PRÉSENCE D'UN RÉSEAU D'AQUEDUC ET/OU D'ÉGOUT

De façon générale, seuls des secteurs desservis par un réseau d'aqueduc et/ou d'égout sanitaire peuvent être inclus dans un périmètre d'urbanisation. Des terrains non desservis en leur frontage par un réseau d'aqueduc et/ou d'égout sanitaire peuvent être également englobés dans un périmètre, à la condition qu'ils soient reconnus comme éventuellement viabilisables.¹ et nécessaires aux besoins de consolidation ou d'expansion d'un secteur urbain.

Des espaces non desservis ou non viabilisables par un réseau d'aqueduc et/ou d'égout sanitaire, mais qui sont localisés au schéma révisé dans les "aires d'affectation industrielle et commerciale", ont été intégrés dans la majorité des cas à l'intérieur de périmètres d'urbanisation.

Aussi, tout développement desservi par un réseau d'aqueduc et/ou d'égout sanitaire n'est pas nécessairement inclus dans un périmètre d'urbanisation, dans les cas où des normes/critères fixés par une réglementation d'urbanisme assurent une très faible densité d'occupation, conforme aux prescriptions du document complémentaire du schéma révisé.

Notons enfin que le document complémentaire accompagnant le schéma révisé stipule que l'émission d'un permis de construction en faveur d'un terrain situé à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation, est soumis à certaines conditions relatives à la présence d'un réseau d'aqueduc et/ou d'égout.

* Référence au document complémentaire: **article 8**

DENSITÉ D'OCCUPATION RÉSIDENTIELLE

Le schéma révisé concentre les implantations d'habitation à densité plus élevée à l'intérieur des périmètres d'urbanisation.

Par le biais de son document complémentaire, le schéma révisé précise les normes de lotissement et les critères de densité résidentielle que les réglementations d'urbanisme doivent intégrer à leur contenu normatif applicable dans les périmètres d'urbanisation, comme à l'extérieur de ceux-ci.

* Référence au document complémentaire: **articles de la sous-section 4.2**

¹ C'est-à-dire relativement faciles à desservir compte tenu de la proximité des infrastructures existantes, des investissements raisonnables qu'impliquent leur desserte et des caractéristiques du milieu physique.

CONCENTRATION D'USAGES COMMERCIAUX ET DE SERVICES

Le territoire désigné dans un périmètre urbain doit se caractériser par la présence d'usages commerciaux et/ou de services ou du moins offrir un potentiel de développement à ces fins. Le schéma révisé renforcera le rôle des secteurs urbains au niveau des services de nature communautaire, administratif et public et du développement de l'emploi grâce à un contrôle plus rigoureux (tel que proposé dans le chapitre 3) sur la localisation des établissements liés à ces vocations à caractère plus urbain (ou villageois). Exceptionnellement, des petites concentrations destinées exclusivement à l'habitation pourront être également désignées dans un périmètre d'urbanisation, à la condition toutefois de pouvoir répondre aux critères de densité résidentielle et de desserte en infrastructures d'aqueduc et/ou d'égout.

POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT

Les périmètres d'urbanisation délimitent les secteurs déjà bâtis ou en voie de consolidation, mais également des espaces vacants voués à l'expansion résidentielle, commerciale et industrielle et ce, à l'intérieur d'un horizon de planification de l'ordre d'une quinzaine d'années.

L'exercice d'allocation des nouveaux espaces à développer, dans le contexte laurentien où les contraintes au développement sont davantage d'ordre topographique et visuel¹, ne résulte pas d'un calcul précis des superficies à développer en fonction d'une projection de la demande (basée sur une étude socio-démographique poussée ou une étude de marché). L'approche privilégiée repose sur une connaissance pratique des conditions au développement des espaces vacants se retrouvant en continuité avec l'espace bâti actuel, notamment en considérant les facteurs physiques et environnementaux des sites (ex : bassins versants, pentes, sols, paysages et milieux visuels sensibles), les conditions de desserte par les réseaux d'aqueduc et/ou d'égout, de même que les projets de développement pouvant être amorcés dans un avenir prévisible.

Le périmètre d'urbanisation ne se limite donc pas à circonscrire le domaine bâti actuel des villages et secteurs urbains de la MRC des Laurentides, mais fait également un exercice de planification volontaire en orientant dans l'espace les nouveaux secteurs d'expansion ou de consolidation.

C'est également à l'intérieur de ces pôles, dans les aires d'affectation industrielle et commerciale, que se développera principalement la structure industrielle de la MRC des Laurentides.

DEMANDES D'AGRANDISSEMENT D'UN PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

Après l'entrée en vigueur du schéma révisé, une municipalité qui désire procéder à l'agrandissement de son périmètre d'urbanisation doit présenter une demande de modification à la MRC des Laurentides. En plus de devoir respecter les critères de délimitation d'un périmètre, tel qu'énoncés précédemment, une demande d'agrandissement d'un périmètre doit comprendre un rapport qui tient compte des objectifs suivants:

- 1° bilan positif d'une analyse coûts/bénéfices liés à la viabilisation et à la desserte en services des terrains visés par l'agrandissement;

¹ Comparativement aux secteurs urbains dans les basses terres du Saint-Laurent où la contrainte principale est la présence des bonnes terres agricoles, protégées en vertu de la Loi sur la protection du territoire agricole.

- 2° justification du développement des terrains visés par l'agrandissement, eu égard à l'état du marché (offre, demande) en terrains à développer situés à l'intérieur du périmètre urbain actuel;
- 3° avis favorable du comité consultatif agricole de la MRC des Laurentides, lorsqu'il s'agit d'une demande d'agrandissement en zone agricole;
- 4° orientation du périmètre, dans la mesure du possible, dans les secteurs de moindre impact sur le plan visuel, des paysages, de la gestion des corridors routiers, de l'agriculture, de la nature des sols, des zones de contraintes (ex: inondations, marécages, tourbières, marais, mouvements de terrains, industries) et des potentiels récréatifs du milieu environnant.

4.4 CONTEXTE DU DÉVELOPPEMENT URBAIN ET RÉSIDENTIEL

Sur le territoire de la MRC des Laurentides, le contexte géographique (topographie accidentée, milieux humides), les caractéristiques du marché résidentiel ainsi que la faible occupation du territoire par l'agriculture sont tous des facteurs qui favorisent peu la localisation résidentielle dans les secteurs urbains.

La nouvelle construction résidentielle se réalise majoritairement hors des périmètres urbains, sur des sites d'intérêt naturel récréatif ou panoramique (versants et sommets de montagne, lacs et cours d'eau) et à même des terrains de grande superficie (3 000 ou 4 000 m², bénéficiant de services individuels de puits et d'installations septiques). De plus, l'offre excédentaire en terrains résidentiels desservis dans bon nombre de périmètres urbains ne constitue pas nécessairement un facteur d'attraction pour la construction résidentielle en milieu urbain en raison d'un niveau de taxation parfois élevé et de la présence d'infrastructures déficientes dans plusieurs secteurs (ex.: pression et qualité de l'eau, réseau d'égout à compléter).

De façon générale, on peut estimer que la construction domiciliaire se réalise majoritairement de l'extérieur des périmètres d'urbanisation, tels que définis dans le premier schéma d'aménagement de la MRC des Laurentides.

4.5 LE RÔLE DU SCHÉMA RÉVISÉ DANS LA PLANIFICATION DES ESPACES URBAINS

Le schéma révisé donne au concept de périmètre urbain un rôle déterminant dans l'organisation de l'espace urbain dans la MRC des Laurentides, en ce sens qu'il est appuyé concrètement par une gamme de mesures de localisation relatives à l'occupation du sol, aux densités résidentielles plus élevées et à l'implantation des équipements structurants à caractère régional et extra-régional.

À l'intérieur des périmètres urbains des villes et villages, doivent se retrouver notamment :

- les implantations résidentielles caractérisées par des densités plus élevées à l'hectare brut;
- les commerces, services et entreprises de plus gros gabarit, de manière à maintenir, voire accroître le marché de l'emploi et les services dans les milieux urbains, et indirectement susciter un nouvel intérêt pour un plus grand nombre de ménages à venir s'établir en ville ou dans le village;
- les services communautaires;

- les équipements institutionnels, publics et centres administratifs de plus grande envergure (ex.: hôpital, bureaux avec superficie de plancher de 500 m² et plus), lesquels doivent être localisés exclusivement dans les périmètres urbains des villes de Sainte-Agathe-des-Monts et de Saint-Jovite.

Enfin, les mesures prévues au schéma révisé sur la gestion des corridors routiers, notamment en regard des agglomérations situées dans l'axe stratégique de développement de l'autoroute 15/route 117, favoriseront davantage l'occupation commerciale (non touristique) sur des terrains déjà desservis par les réseaux d'aqueduc et/ou d'égout en milieu urbanisé.

4.6 CARACTÉRISATION DES PRINCIPALES AGGLOMÉRATIONS

La présente section fait une brève description du contexte de développement et de l'occupation du sol de chacune des agglomérations d'importance situées dans l'axe stratégique de l'autoroute 15/route 117 et du secteur Tremblant.

4.6.1 Agglomération de Sainte-Agathe

Ville de Sainte-Agathe-des-Monts et Sainte-Agathe-Nord (voir planche 5-B)

- croissance démographique et résidentielle plutôt faible depuis 1991;
- l'essentiel du potentiel de développement résidentiel à moyen et long terme se localise dans les secteurs du Mont-Catherine et du Lac à la Truite;
- importance de réanimer et repositionner le centre-ville de Sainte-Agathe-des-Monts et sa zone de contact avec le lac des Sables, afin de donner un second souffle aux activités économiques et touristiques;
- offre d'un grand nombre de terrains vacants à vocation résidentielle répondant plus ou moins adéquatement aux exigences et nouvelles tendances du marché dans les Laurentides (ex. : taxes relativement élevées, desserte en infrastructures problématique le long de plusieurs rues, faible intégration des projets aux milieux naturels et réseaux récréatifs);
- excroissance des activités commerciales et industrielles en périphérie, notamment à la hauteur de l'échangeur no. 89 de l'autoroute 15, à Sainte-Agathe-Nord;
- la réanimation du centre-ville (accueil touristique, patrimoine, événements, espaces verts et mobilier urbain), un développement plus accessible et mieux organisé des secteurs industriels ainsi que le réaménagement de l'échangeur no. 86 (nouvelle sortie de l'autoroute 15 en direction sud) sont tous des projets-clés qui pourraient favoriser le redéploiement de l'activité économique, touristique et résidentielle de Sainte-Agathe-des-Monts.

Val-David et Val-Morin (voir planche 5-A)

- présence d'un vaste territoire desservi par les réseaux d'aqueduc et/ou d'égout, plus particulièrement dans le cas de réseaux d'aqueduc parcourant de longs trajets en bordure desquels de nombreux terrains restent vacants;

- certains secteurs posent des problèmes aigus de desserte, compte tenu de la qualité et de la conception déficiente des réseaux d'aqueduc en place;
- la zone inondable affecte de vastes terrains non développables le long de la rivière du Nord à Val-Morin;
- l'animation culturelle très intense et la mise en valeur du nouveau parc régional de Val-David/Val-Morin ont permis au village de Val-David de renouveler son image et sa clientèle touristique;
- offre croissante constatée pour l'hébergement commercial léger et les activités de court séjour, notamment dans les villages de Val-David et Val-Morin;
- les projets d'amélioration de voirie et d'embellissement des abords de la route 117 bonifieront l'accueil aux visiteurs et l'aspect visuel des entrées de villages.

4.6.2 Agglomération de Saint-Faustin-Lac-Carré

Saint-Faustin-Lac-Carré et Lac-Supérieur (voir planche 5-D)

- périmètre urbain relativement étendu longeant l'axe de la route 117;
 - vaste secteur à l'extrémité est à vocation industrielle lourde;
 - secteur résidentiel du Domaine Lauzon situé à l'extrémité ouest, occupé par plusieurs anciens chalets sur de petits terrains non conformes non desservis, (posant des problèmes de salubrité).
- d'importants travaux d'infrastructures devront être éventuellement réalisés afin d'assurer une desserte de qualité et équilibrée entre les deux (2) noyaux villageois (Saint-Faustin-Lac-Carré) et dans certains secteurs résidentiels périphériques (ex.: Domaine Lauzon);
- très peu de nouveaux permis de construction résidentielle sont accordés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation;
- présence d'un petit secteur urbanisé (avec réseau d'aqueduc privé) à Lac-Supérieur, désigné "Domaine Roger" qui est englobé dans le périmètre d'urbanisation;
- tous les terrains longeant la section de la route 117 localisée à l'intérieur du périmètre d'urbanisation sont également visés par les mesures de contrôle (largeur des terrains et accès) sur la gestion des corridors routiers;
- le potentiel de développement résidentiel dans le périmètre urbain, notamment pour le marché de la maison à coût abordable et le logement locatif, pourrait être amélioré sensiblement au cours des prochaines années sous l'influence des investissements majeurs de la Station Mont-Tremblant et d'un nouvel accès routier;
- l'intégration plus étroite des noyaux villageois de Saint-Faustin-Lac-Carré aux équipements touristiques en place (station Mont-Blanc, parc linéaire Le P'tit Train du Nord), la revitalisation du village de Saint-Faustin et les retombées locales d'un nouvel accès routier vers la Station Mont-Tremblant sont tous des facteurs-clés qui influenceront le potentiel de développement futur de cette agglomération.

4.6.3 Agglomération de Saint-Jovite / Tremblant

Ville de Saint-Jovite, Saint-Jovite Paroisse (voir planche 5-F)

- le développement résidentiel et commercial de Saint-Jovite connaît une croissance significative depuis les dernières années, celle-ci étant en bonne partie attribuable aux retombées de la Station Mont-Tremblant;
- Saint-Jovite est appelé à connaître une activité résidentielle sans cesse croissante, notamment grâce à l'apport d'une proportion importante de nouveaux ménages (environ 2 000 entre 1998 et 2006) générés par les emplois directs et indirects liés aux investissements à la Station Mont-Tremblant;
- cette croissance des ménages se traduira par une hausse significative pour le logement locatif et la résidence à coût abordable pour les jeunes familles en milieu urbain;
- présence d'un centre-ville dynamique dont la qualité de l'animation et des services commerciaux attirent un nombre sans cesse croissant de touristes qui transitent dans la région de Tremblant;
- nombreux projets résidentiels prévus dans les secteurs déjà desservis par les réseaux d'aqueduc et d'égout;
- le corridor de la route 117 fait l'objet de plusieurs nouvelles implantations commerciales et entrées privées, sans véritable planification d'ensemble faisant en sorte que celle-ci connaît des problèmes croissants de fluidité et de sécurité;
- le ministère des Transports du Québec (MTQ) projette des investissements majeurs (viaducs, bretelles d'accès, réaménagements de carrefours) afin de conserver à long terme la vocation de transit de la route 117 et de la Montée Ryan, à la hauteur de Saint-Jovite;
- le schéma révisé réserve pour Saint-Jovite d'importantes superficies de terrain à des fins industrielles et commerciales pour l'implantation d'entreprises à plus gros gabarit, de manière à appuyer le rôle de ville-centre de Saint-Jovite et à ralentir de façon significative l'excroissance du développement commercial hors de l'agglomération;
- le développement urbain accéléré de Saint-Jovite pose des problèmes de capacité de desserte en infrastructures, notamment en ce qui a trait au traitement des eaux usées.

Mont-Tremblant (voir planche 5-E)

- la municipalité de Mont-Tremblant a bénéficié et bénéficiera d'investissements immobiliers colossaux engendrés par la société Intrawest à la Station Mont-Tremblant, pour totaliser au cours de la période 1992-2002 un montant de l'ordre de un (1) milliard de dollars ou plus;
- les deux (2) périmètres d'urbanisation délimités au schéma révisé se destinent à recevoir de façon exclusive l'implantation des projets résidentiels et commerciaux à plus forte densité d'occupation :
 - le premier périmètre délimite le village d'origine de Tremblant alors que le second correspond à la Station Mont-Tremblant (Intrawest) où se concentre une place touristique multifonctionnelle à très forte densité d'occupation;

- les projets résidentiels situés à l'extérieur des périmètres urbains, même desservis par les réseaux d'aqueduc et/ou d'égout, doivent être maintenus en très faible densité afin de préserver le caractère de villégiature du milieu.
- marché résidentiel très dynamique axé principalement sur la copropriété et la résidence haut de gamme;
- présence d'infrastructures parcourant de grandes distances afin de desservir des ensembles domiciliaires et complexes hôteliers ponctuels situés en retrait des périmètres d'urbanisation :
 - cette desserte peut être néanmoins viable sur le plan de la fiscalité municipale en raison des revenus élevés en taxes que génèrent les projets immobiliers de prestige et l'hôtellerie d'envergure;
- le petit village d'origine de Mont-Tremblant semble bien se repositionner sur le plan de sa vocation résidentielle et commerciale, par rapport au pôle de la Station Mont-Tremblant ;
- les retombées économiques et fiscales du projet de la Station Mont-Tremblant et de son développement périphérique ont permis jusqu'à présent à la communauté locale de bénéficier d'un milieu de vie de qualité et de réseaux récréatifs de renommée ;
- le schéma révisé prévoit à l'extérieur des périmètres urbains des mesures de contrôle sur l'intensité d'occupation du sol, le maintien des réseaux récréatifs et la protection des sites naturels fragiles (ex: ravages de cerfs de Virginie), de façon à assurer un bon équilibre entre le développement et la protection de la nature.

4.6.4 Agglomération de Labelle

Labelle (voir planche 5-K)

- petite agglomération de commerces et services desservant la partie nord de la MRC des Laurentides ainsi que l'extrémité sud du territoire de la MRC Antoine-Labelle;
- faible croissance depuis le début des années 1990 des activités commerciales et industrielles dans le secteur urbain de Labelle, alors que le développement domiciliaire se réalise surtout autour des lacs de villégiature (ex.: lacs Labelle et Joly);
- deux (2) nouvelles zones industrielles à caractère régional sont planifiées à l'intérieur du périmètre urbain de Labelle;
- le pouvoir d'attraction de Labelle auprès des clientèles de passage se destinant à la Réserve faunique Papineau-Labelle et à la partie nord du Parc Mont-Tremblant ainsi que l'industrie lourde (notamment liée à la transformation des ressources naturelles) pourraient contribuer éventuellement à un nouvel essor du pôle de services de Labelle;
- présence d'un grand nombre de terrains vacants à vocation résidentielle déjà desservis par les réseaux d'aqueduc et/ou d'égout;
- la mise en service de la route de contournement projetée déviant à l'ouest le village, aura un impact significatif sur le développement de la structure commerciale existante (consolidation ou dévitalisation des commerces du village)

PLANCHE 5-A - PÉRIMÈTRE D'URBANISATION / VAL-DAVID ET VAL MORIN

PLANCHE 5-B - PÉRIMÈTRE D'URBANISATION / STE-AGATHE-DES-MONTS ET STE AGATHE-NORD

PLANCHE 5-C - PÉRIMÈTRE D'URBANISATION / STE-LUCIE-DES-LAURENTIDES

PLANCHE 5-D - PÉRIMÈTRE D'URBANISATION / SAINT-FAUSTIN-LAC-CARRÉ ET LAC-SUPÉRIEUR

PLANCHE 5-E - PÉRIMÈTRE D'URBANISATION / MONT-TREMBLANT

PLANCHE 5-F - PÉRIMÈTRE D'URBANISATION / VILLE DE SAINT-JOVITE ET SAINT-JOVITE PAROISSE

PLANCHE 5-G - PÉRIMÈTRE D'URBANISATION / HUBERDEAU

PLANCHE 5-H - PÉRIMÈTRE D'URBANISATION / AMHERST

PLANCHE 5-I - PÉRIMÈTRE D'URBANISATION / BRÉBEUF

PLANCHE 5-J - PÉRIMÈTRE D'URBANISATION / LA CONCEPTION

PLANCHE 5-K - PÉRIMÈTRE D'URBANISATION / LABELLE

PLANCHE 5-L - PÉRIMÈTRE D'URBANISATION / LA MINERVE

CHAPITRE 5

LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS

* Référence à la LAU: article 5, paragraphe 7

Le présent chapitre décrit les principaux enjeux, objectifs et projets que le schéma révisé met de l'avant afin d'assurer le maintien d'une accessibilité adéquate au territoire de la MRC, que ce soit à des fins utilitaires, récréatives ou touristiques.

Le schéma révisé accorde une attention plus particulière au dossier transport en regard des orientations suivantes:

- ⇒ amélioration des accès routiers principaux aux pôles de développement (**orientation 2.2**);
- ⇒ réduction des impacts générés par les sites d'extraction, le climat sonore de l'autoroute 15 et de la route 117 ainsi que par les autres usages / activités contraignants pour le voisinage (**orientation 5.4**);
- ⇒ maintien de la vocation première de transit et des capacités de l'axe de l'autoroute 15 / route 117 ainsi que des routes régionales (**orientation 6.1**);
- ⇒ contrôle accru du réseau routier dédié au camionnage de transit et à l'exploitation forestière (**orientation 6.2**);
- ⇒ maintien de services aéroportuaires adéquats (**orientation 6.3**).

5.1 CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU RÉSEAU ROUTIER PRINCIPAL

5.1.1 Structure du réseau

L'axe de l'autoroute 15 / route 117 constitue la voie majeure de pénétration des Laurentides, lien unique et stratégique reliant la région sud du Québec aux Hautes-Laurentides et à l'Abitibi-Témiscamingue. Cet axe supporte des débits élevés de circulation, marqués par d'importantes fluctuations saisonnières dans la deuxième région la plus visitée au Québec par les touristes; à la hauteur de Saint-Jovite, on enregistre par exemple en 1997 un volume journalier moyen, sur l'ensemble de l'année (J.M.A.), de plus de 16 000 véhicules alors que durant la période estivale, le trafic présente une augmentation très significative de l'ordre de 30% (J.M.E. de 20 000 véh./jour).

Reconnue comme l'une des principales destinations au Québec pour les activités récréatives hivernales, la MRC des Laurentides ne connaît pas de baisses très marquées de son trafic routier durant cette saison, du moins pour les routes 117 et celles desservant la Station Mont-Tremblant.

Se raccordant à l'autoroute 15 / route 117, les routes régionales 323, 327, 364 et 329 ainsi que la Montée Ryan, le chemin du Lac-Supérieur et le chemin de La Minerve complètent l'ossature principale du réseau routier; la vocation et l'importance respective de ces axes routiers sont décrits plus précisément au tableau 5-A et illustrés sur la **planche 6**.

TABLEAU 5-A VOCATIONS ET CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER PRINCIPAL, MRC DES LAURENTIDES

IDENTIFICATION DE LA ROUTE	CLASSIFICATION ¹ ET VOCATION DES ROUTES	VOLUME DE CIRCULATION JOURNALIÈRE EN 1995 ²		
		J.M.A	J.M.E.	LOCALISATION DES SECTIONS DE ROUTES
AUTOROUTE 15 (A-15)	AUTOROUTE - relie le sud du Québec au secteur Sainte-Agathe	17 580 (1992)	22 530 (1992)	Val-Morin
ROUTE 117	ROUTE NATIONALE - constitue, dans le prolongement nord de l'A-15, l'axe routier majeur reliant la région sud du Québec aux Hautes-Laurentides et à l'Abitibi-Témiscamingue	12 600	17 800	St-Faustin-Lac-Carré (limite ouest)
		8 700	11 000	Labelle (secteur sud)
ROUTE 329	ROUTE RÉGIONALE - lien principal entre les régions des Laurentides et de Lanaudière, via les agglomérations de Sainte-Agathe et Saint-Donat	2 800 6 800	3 500 8 800	Lantier Sainte-Agathe-Nord
ROUTE 327	ROUTE RÉGIONALE ET COLLECTRICE - relie le secteur de Lachute au pôle Saint-Jovite/Tremblant	1 810 2 800 (1993)	1 960 3 200 (1993)	Au sud de la route 117 Mont-Tremblant / lac Ouimet
ROUTE 364	ROUTE COLLECTRICE - lien inter-régional entre Saint-Sauveur et le secteur sud-ouest de la MRC	1 120	1 330	Arundel
ROUTE 323	ROUTE RÉGIONALE - axe routier principal reliant le pôle Saint-Jovite/Tremblant à la région d'Ottawa/Hull	3 200	3 800	Brébeuf (secteur nord)
MONTÉE RYAN	ROUTE RÉGIONALE - axe majeur de pénétration à la Station touristique Mont-Tremblant, dans le prolongement de la route 323	5 150 (1997)	6 682 (1997)	Au nord de St-Jovite Ville
CHEMIN DU LAC-SUPÉRIEUR	ROUTE COLLECTRICE - lien principal entre la route 117 et le parc du Mont-Tremblant et le versant nord du Centre de ski Mont-Tremblant	1 810 (1997)	2 348 (1997)	Lac-Supérieur
CHEMIN DE LA MINERVE	ROUTE COLLECTRICE - lien principal entre la route 117, le village de La Minerve et la Réserve faunique Papineau-Labelle	Données récentes non disponibles		Labelle La Minerve

¹ Selon la classification fonctionnelle du ministère des Transports du Québec (MTQ)

² Source des données: MTQ, Direction de la circulation et des aménagements

J.M.A. = nombre moyen de véhicules par jour, sur une base annuelle.

J.M.E. = nombre moyen de véhicules par jour, observé durant la période estivale.

J.M.H. = nombre moyen de véhicules par jour, observé durant la période hivernale.

**PLANCHE 6 - CLASSIFICATION ROUTIÈRE ET GESTION DES
CORRIDORS ROUTIERS**

VOIR MARTIN CHABOT (11 x17)

Feuille endos - PLANCHE 5 (11 X 17)

5.1.2 Évolution de la circulation

Tel qu'illustré sur les **graphiques 2, 3 et 4**, le réseau routier principal a connu depuis le début des années 1980 une forte croissance de son achalandage: les volumes de circulation ont pratiquement doublé sur l'autoroute 15 et la route 117 durant la période 1982-1995; et les indicateurs plus récents montrent que le trafic tend à s'accroître sensiblement dans l'axe autoroute 15 / route 117 ainsi que sur la route 323 et la Montée Ryan, ces dernières constituant l'axe principal de pénétration pour la Station Mont-Tremblant. Le développement intensif de la Station Mont-Tremblant sollicite de plus en plus le réseau routier du secteur Saint-Jovite/Tremblant et plus particulièrement le lien avec la région de l'Outaouais/Ontario (routes 323, 327 et Montée Ryan) où origine quarante pour cent (40%) de la clientèle skieurs de la Station.

Dans le cas des autres routes d'importance, les données semblent confirmer une évolution plutôt stable de la circulation routière.

5.1.3 Le camionnage

Le camionnage, qui représente plus de dix pour cent (10%) du total des véhicules sur une base annuelle, voire jusqu'à seize pour cent (16%) sur la route 117 à la hauteur de La Conception, constitue une autre donnée à retenir. Dans une région dépourvue en transport ferroviaire depuis l'abandon du chemin de fer du Canadien Pacifique " P'tit train du Nord ", l'axe de l'autoroute 15 / route 117 et les routes régionales doivent supporter un important volume de circulation lourde, dû principalement aux échanges commerciaux inter-régionaux ainsi qu'au transport des bois originant des vastes secteurs de ressources forestières des Hautes-Laurentides.

Afin de rendre le réseau routier provincial plus fonctionnel, sécuritaire et réduire les coûts d'entretien des routes à caractère plus local, le ministère des Transports (MTQ) émet des restrictions sur la circulation des véhicules lourds. La **planche 7** montre la classification du réseau de camionnage en relation avec le niveau de restriction imposé par le MTQ:

routes de transit (vert)

Routes dont l'accès est autorisé à tout véhicule lourd. Ces routes comportent un minimum de restrictions à la circulation des véhicules lourds.

Le niveau de restriction minimale pour le camionneur sur ce réseau fait en sorte que ce dernier devrait être incité à l'emprunter le plus souvent possible.

routes restreintes (jaune)

Routes dont l'accès est autorisé à tout véhicule lourd. Ces routes comportent certaines restrictions à la circulation des véhicules lourds.

routes interdites (rouge)

Routes dont l'accès est interdit aux véhicules lourds. Des exceptions sont prévues essentiellement pour les fins de transport local. Ces routes comportent de nombreuses restrictions à la circulation des véhicules lourds.

Ces routes sont identifiées par le panneau de signalisation "Accès interdit aux véhicules lourds" auquel est joint un panneau "Excepté livraison locale".

5.1.4 Les accidents

Sur une période de trois (3) années (1991 à 1993), un total de 1 746 accidents, soit pour une moyenne annuelle de 582 accidents, ont été enregistrés sur l'autoroute 15 et les routes numérotées traversant le territoire de la MRC des Laurentides. Dans 20% des cas, il s'agirait d'accidents avec blessures principalement relevés sur la route 117. Fait à signaler, vingt-neuf (29) de ces accidents ont occasionné au cours de cette même période des blessures graves ou des décès (7); les tronçons situés sur les territoires des municipalités de La Conception, Saint-Faustin-Lac-Carré et Saint-Jovite Ville ressortent comme les plus problématiques sur la route 117.

TABEAU 5-B LES ACCIDENTS SUR LE RÉSEAU ROUTIER PRINCIPAL / MRC DES LAURENTIDES

RÉSEAU ROUTIER	KM	# ACCIDENTS AVEC TRAUMATISME	# TOTAL D'ACCIDENTS 1991-1993	# MOYEN D'ACCIDENTS PAR ANNÉE
AUTOROUTE 15	13	65	285	95
ROUTE 117	73	224	1 087	362
ROUTE 323	24	12	68	23
ROUTE 327	37	28	31	44
ROUTE 329	24	40	153	51
ROUTE 364	12	3	22	7
TOTAL	183	372	1 746	582

Note: Sept (7) accidents mortels ont été relevés sur la route 117.
 Source: Ministère des Transports du Québec, Service de la sécurité dans les transports.

- GRAPHIQUE 2** **ÉVOLUTION DU VOLUME DE CIRCULATION SUR
L'AUTOROUTE 15 ET LA ROUTE 117 / 1982 À 1995**
- GRAPHIQUE 3** **ÉVOLUTION DU VOLUME DE CIRCULATION SUR LA
ROUTE 329 / 1982 À 1995**
- GRAPHIQUE 4** **ÉVOLUTION DU VOLUME DE CIRCULATION SUR LES
ROUTES 323 ET 327 / 1982 À 1995**

TABLEAU 5-C

**ÉVOLUTION DU VOLUME DE CIRCULATION SUR LE
RÉSEAU ROUTIER PRINCIPAL / 1982 À 1997 / MRC DES
LAURENTIDES**

TABLEAU 5-D DÉBITS JOURNALIERS DE CIRCULATION ROUTIÈRE SUR LA MONTÉE RYAN

- Débits approximatifs exprimés en J.M.A. (journée de fin de semaine en 1998)

DATE	PLEINE SAISON DE SKI	AUTRES PÉRIODES
14-02-1998	6 800	
28-02-1998	7 500	
14-03-1998	6 600	
28-03-1998	6 500	
11-04-1998	8 000	
25-04-1998	4 500	
09-05-1998		4 100
23-05-1998		5 000
06-06-1998		4 900
20-06-1998		6 100
17-07-1998		7 200
01-08-1998		10 900
03-08-1998		14 000
15-08-1998		8 900
29-08-1998		6 800
07-11-1998		4 800
21-11-1998		6 000
05-12-1998		5 800

Source : Ministère des Transports du Québec, Direction de la circulation et des aménagements

Feuille endos Tableau 5D

PLANCHE 7-

**RÉSEAU DE CAMIONNAGE ET D'ACCÈS AU MILIEU
RESSOURCE**

(81/2 x 11 COULEUR)

Feuille endos - PLANCHE 7 (8 1/2 X 11 - couleur)

5.1.5 Performance du réseau routier principal

La performance du réseau routier principal est évaluée ici en fonction des caractéristiques techniques et géométriques des routes¹ (profil et dimension des chaussées, pentes, courbes) ainsi que des capacités et des niveaux de service² de tronçons routiers qui s'avèrent plus problématiques sur le plan de la mobilité ou de la sécurité des usagers de la route.

Le lecteur pourra consulter les tableaux suivants décrivant les niveaux de services et principales déficiences des routes concernées.

TABLEAU 5-E AUTOROUTE 15 / Principales caractéristiques

CATÉGORIE DE ROUTE
<ul style="list-style-type: none"> • Route rapide à quatre (4) voies de type autoroute avec servitude de nonaccès et viaducs dont le haut standard de conception permet de canaliser de très hauts débits de circulation. • Dessert très efficacement la circulation de transit dans la partie sud de la MRC des Laurentides jusqu'à la hauteur de Sainte-Agathe-Nord, au carrefour autoroute 15 / routes 117 et 329.
PRINCIPALES DÉFICIENCES
<ul style="list-style-type: none"> • Impact sonore significatif aux abords de l'autoroute 15 (voir section 5.1.6 pour plus de détails). • L'absence d'une sortie en direction sud sur tout le parcours de l'autoroute 15, de Sainte-Agathe-Nord jusqu'à Val-Morin, défavorise le potentiel d'accessibilité et de développement du cœur de l'agglomération de Sainte-Agathe où l'on retrouve la plus forte concentration de population et d'activités commerciales et industrielles à l'échelle de la MRC des Laurentides. • L'entrée nord de l'agglomération via la route 117 exige notamment un trajet parsemé d'arrêts à travers des rues résidentielles, avant d'atteindre le centre ville de Sainte-Agathe-des-Monts; l'entrée nord de la route 117 se prête mal aux habitudes contemporaines de déplacement des usagers d'une route nationale à débit rapide où accessibilité rapide et visibilité pour la consommation de services routiers constituent deux (2) facteurs importants.

¹ Source des données: Ministère des Transports du Québec, Direction des Laurentides-Lanaudière; Inventaire sur la capacité-courbes-pentes des routes et autres données.

² La capacité (théorique) d'une route est définie en fonction du nombre maximum de véhicules qui peuvent passer dans un temps donné (par heure ou par jour). Le niveau de service représente les conditions de meilleures (niveau A) à mauvaises (congestion niveau F) sur une route ou à une intersection. Plus la valeur du rapport débit de circulation/capacité se rapproche de l'unité, plus la route se rapproche de son point de saturation (ou capacité).

Le niveau de service "D" qui exprime des conditions instables de circulation et d'inconfort dans la conduite (manœuvres difficiles sur une section de route ou congestion marquée à une intersection) est utilisée comme indice afin d'évaluer qu'une route pourrait atteindre dans un avenir prévisible sa capacité, nécessitant donc dès maintenant la planification des correctifs, s'il y a lieu.

TABLEAU 5-F ROUTE 117 / Principales caractéristiques

CATÉGORIE DE ROUTE	CAPACITÉ ET NIVEAU DE SERVICE
<ul style="list-style-type: none"> • Route nationale à débit élevé de circulation, pouvant être caractérisée selon trois (3) grandes sections: <p>"A" boulevard urbain intermunicipal de trois (3) voies à quatre (4) voies dans l'agglomération Sainte-Agathe (de Val-Morin à Sainte-Agathe-Nord) jusqu'au Carrefour autoroute 15, routes 117/323.</p> <p>"B" route à quatre (4) voies avec chaussées séparées, de Sainte-Agathe-Nord jusqu'au sud du village de Labelle.</p> <p>"C" route à deux (2) voies en milieu rural et suburbain, du village de Labelle jusqu'à l'extrémité nord de la MRC des Laurentides.</p> • Longueur totale: 73 kilomètres. <p>Note: L'autoroute 15, dans l'agglomération de Sainte-Agathe canalise la majeure partie du volume de circulation de transit jusqu'à son point d'intersection avec la route 117 à quatre (4) voies à la hauteur de Sainte-Agathe-Nord.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Route à très bon niveau de service, bénéficiant sur la majeure partie de son parcours d'une infrastructure à gros gabarit au nord de Sainte-Agathe, dans le prolongement de l'autoroute 15. • À Saint-Jovite, le niveau de service tend à se dégrader où la route se transforme graduellement en artère urbaine, la mobilité de la route nationale perd sa fonction au profit des accès locaux. • À Labelle, au nord du village, la route 117 a atteint un niveau de service "D", où le débit en J.M.A. en 1995 fut de 6 800 véhicules/jour. • Sur l'ensemble du trajet de l'axe autoroute 15 / route 117, la circulation n'est arrêtée obligatoirement (1997) que dans le village de Labelle où est installé un feu tricolore; la capacité de cette section en milieu suburbain serait atteinte à long terme, lorsqu'on y enregistrera un débit approximatif J.M.A. d'au moins 15 000 véhicules/jour.
<p>PRINCIPALES DÉFICIENCES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Section entre la rue Curé-Corbeil à Val-Morin et le village de Val-David: <ul style="list-style-type: none"> - fluidité et confort déficients en raison de la présence d'une géométrie inadéquate d'intersections (ex: rue de l'Église à Val-David) et une chaussée de largeur irrégulière et mal délimitée; • Section dans la Ville de Saint-Jovite: <ul style="list-style-type: none"> - fluidité et sécurité de la route 117, à la hauteur de Saint-Jovite, de plus en plus compromise: <ul style="list-style-type: none"> - forte croissance de la circulation depuis 1993, avec un J.M.A. pour 1997 de 15,600 véhicules/jour jusqu'à l'intersection de la Montée Ryan; - débits élevés aux heures de pointe et sécurité problématique aux carrefours de la route 323, de la rue Ouimet et de la Montée Ryan; - les interférences entre le trafic de transit sur la route 117 et la circulation locale sont également occasionnées par l'augmentation des accès privés dans un secteur où le potentiel de développement commercial demeure très important. • Section village de Labelle: <ul style="list-style-type: none"> - la circulation est passablement ralentie en période estivale durant les fins de semaine et périodes de congé; - l'étroitesse de la chaussée, l'importance de la circulation lourde associée aux débits de circulation relativement importants et la présence d'un feu font en sorte que la mobilité de la circulation de transit d'une route nationale y est particulièrement affectée. • Section au nord du village de Labelle: <ul style="list-style-type: none"> - le confort et la sécurité de conduite (visibilité et dépassements) sont affectés par la présence de pentes excessives. 	

TABLEAU 5-G ROUTE 329 / Principales caractéristiques

<p>CATÉGORIE DE ROUTE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Route régionale à deux (2) voies contiguës. • Longueur totale: 25 kilomètres. 	<p>CAPACITÉ ET NIVEAU DE SERVICE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bon niveau de service en général. • La section de la route à Sainte-Agathe-Nord pourrait atteindre dans un avenir rapproché sa capacité, pour un niveau de service "D", évalué à un débit en J.M.A. de 7 000 véhicules/jour.
<p>PRINCIPALES DÉFICIENCES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fluidité et sécurité problématiques à l'approche de la route 117 (sortie 89), compte tenu du volume élevé de la circulation estivale (J.M.E. de 8 800 en 1995) et de la présence de nombreux accès privés. • Sécurité et confort déficients sur les sections des lacs Brûlé (Sainte-Agathe-Nord) et Ludger (Lantier): courbes sous-standards et géométrie inadéquate à certaines intersections de rues. 	

TABLEAU 5-H CHEMIN DU LAC-SUPÉRIEUR / Principales caractéristiques

<p>CATÉGORIE DE ROUTE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Route collectrice de faible gabarit desservant le parc du Mont-Tremblant comportant deux (2) voies contiguës ; traverse un milieu rural et suburbain à la hauteur des noyaux villageois de Saint-Faustin-Lac-Carré. • Longueur totale de 24 kilomètres dont une section de 2,4 kilomètres a été reconstruite selon les standards contemporains au sud de la municipalité de Lac-Supérieur. 	<p>CAPACITÉ ET NIVEAU DE SERVICE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capacité de la route pourrait être insuffisante à long terme dans le cas où la circulation de pointe, générée par le versant nord de la Station Mont-Tremblant et le parc du Mont-Tremblant, dépasserait plus de 1 000 véhicules/heure.
<p>PRINCIPALES DÉFICIENCES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Confort et sécurité inadéquats en raison de la piètre qualité de la fondation, de l'étroitesse, ainsi que de la sinuosité et des pentes de la route. <p>Réduction importante de la fluidité et de la vitesse permise de la circulation dans les noyaux villageois de Saint-Faustin-Lac-Carré en raison du faible gabarit de la route dans un milieu plus intensément construit.</p>	

Note: Dans la municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré jusqu'à son point de raccordement avec la route 117, la route est désignée successivement rue Principale et rue Saint-Faustin.

TABLEAU 5-I ROUTE 327 / Principales caractéristiques

<p>CATÉGORIE DE ROUTE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Route régionale à deux (2) voies contiguës en milieu rural jusqu'à la Ville de Saint-Jovite. • Route collectrice de gabarit intermédiaire à deux (2) voies contiguës en milieu urbain et suburbain, au nord de la Ville de Saint-Jovite jusqu'au village de Mont-Tremblant. • Longueur totale: 37 kilomètres. 	<p>CAPACITÉ ET NIVEAU DE SERVICE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bon niveau de service en général. • Cette route doit demeurer une voie de pénétration secondaire pour le secteur Tremblant, compte tenu de son gabarit intermédiaire (chaussée étroite et plus petits accotements sur certaines sections au nord de Saint-Jovite). • Capacité d'intersection non limitée à la hauteur de la route 117, celle-ci étant traversée par un viaduc.
<p>PRINCIPALES DÉFICIENCES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le dépassement fréquent par les automobilistes des vitesses affichées (permises), combiné à la présence de courbes, de petits accotements et de multiples accès riverains expliquent les problèmes de confort et de sécurité de la route 327 à la hauteur du lac Ouimet et du village de Mont-Tremblant. • Courbes prononcées à Arundel à la hauteur du chemin Labrosse affectant la sécurité de conduite de la route 327 à cet endroit. • Courbes très prononcées, chaussées et accotements étroits à la hauteur du lac Batesville à Montcalm, réduisant sensiblement la visibilité et la vitesse de conduite. 	

TABLEAU 5-J ROUTE 364 / Principales caractéristiques

<p>CATÉGORIE DE ROUTE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Route collectrice de faible gabarit à deux (2) voies contiguës en milieu rural, reliant Saint-Sauveur au secteur Ouest de la MRC des Laurentides par Montcalm. • Longueur totale: 12 kilomètres. 	<p>CAPACITÉ ET NIVEAU DE SERVICE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capacité de la route généralement adéquate, compte tenu d'un volume de circulation restreint. • Capacité totale de la charge (véhicules et charge utile) limitée à quinze (15) tonnes métriques, pour le pont d'Huberdeau traversant la rivière Rouge (1999).
<p>PRINCIPALES DÉFICIENCES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Géométrie déficiente de l'intersection routes 364/327 à Montcalm, laquelle engendre des problèmes évidents de sécurité dans la conduite (visibilité, manœuvrabilité). • Confort et vitesse de conduite très affectés sur la route 364 dans le secteur est de Montcalm, où l'on retrouve des courbes et pentes très prononcées. • La faible capacité et le petit gabarit du pont temporaire « Bailey » d'Huberdeau (1999) nuisent au développement des échanges commerciaux de la zone Ouest de part et d'autre de la rivière Rouge; la circulation de véhicules lourds y est détournée à l'ouest, souvent sur le chemin de la Rivière-Rouge ou sur des chemins municipaux. 	

TABLEAU 5-K ROUTE 323 / Principales caractéristiques

<p>CATÉGORIE DE ROUTE</p> <ul style="list-style-type: none"> Route régionale à deux (2) voies contiguës en milieu rural. Le gabarit de la route est intermédiaire au sud du village d'Amherst, ne répondant pas aux standards (largeur de la chaussée et des accotements) reconnus pour une route de cette catégorie. Longueur totale: 24 kilomètres 	<p>CAPACITÉ ET NIVEAU DE SERVICE</p> <ul style="list-style-type: none"> Bon niveau de service en général. La section de route, comprise entre Brébeuf et Saint-Jovite, où l'on estimait en 1997 un débit de circulation de 3 500 véhicules/jour (J.M.A.)¹, ne pose plus de problèmes de capacité et de sécurité depuis qu'un viaduc y a été construit (1998) en surélévation dans l'axe de la route 117.
<p>PRINCIPALES DÉFICIENCES</p> <ul style="list-style-type: none"> Courbes sous-standards, intersection à angle (chemin Boileau) et camionnage élevé affectent le confort et la sécurité de conduite sur la route 323 au sud du village d'Amherst ainsi que sur certaines autres sections. 	

TABLEAU 5-L MONTÉE RYAN / Principales caractéristiques

<p>CATÉGORIE DE ROUTE</p> <ul style="list-style-type: none"> Route régionale à deux (2) voies contiguës, à haut standard, assurant la liaison entre la route 117 et la Station Mont-Tremblant. Longueur totale: 8,5 kilomètres. 	<p>CAPACITÉ ET NIVEAU DE SERVICE</p> <ul style="list-style-type: none"> Niveau de service adéquat en trajet continu, mais problématique au carrefour Montée Ryan / route 117, notamment lorsque des débits horaires de plus de 1 000 véhicules/heure sont enregistrés en période de pointe lors des fins de semaine très achalandées de la Station Mont-Tremblant. La capacité de la Montée Ryan, en trajet continu, est atteinte lorsque des débits horaires de circulation (en période de pointe et à une fréquence plus régulière) atteignent 2 000 véhicules/heure
<p>PRINCIPALES DÉFICIENCES</p> <ul style="list-style-type: none"> Le carrefour Montée Ryan / route 117 pose déjà des problèmes de fluidité et de sécurité durant les périodes de pointe lors d'un achalandage élevé des automobilistes constaté fréquemment durant les fins de semaine: <ul style="list-style-type: none"> le taux d'accident et les débits de circulation (J.M.A. de 11 700 véh./jour en 1993) y justifient, durant certains mois de l'année, l'installation de feux de circulation à cette intersection, d'après les critères du MTQ. La section de la Montée Ryan, au nord de la rivière du Diable, caractérisée par un gabarit plus limité, pose également des problèmes significatifs de congestion durant les périodes de pointe. 	

¹ Selon les analyses du MTQ, la route 323 générerait (en 1994) 60% du débit total de circulation routière, empruntant la Montée Ryan pour se diriger au Mont-Tremblant

TABLEAU 5-M CHEMIN DE LA MINERVE / Principales caractéristiques

CATÉGORIE DE ROUTE	CAPACITÉ ET NIVEAU DE SERVICE
<ul style="list-style-type: none"> • Route collectrice de faible gabarit à deux (2) voies contiguës reliant la route 117 au village de La Minerve ainsi qu'à la Réserve faunique Papineau-Labelle. • Longueur totale:13 kilomètres. 	<ul style="list-style-type: none"> • Capacité de la route généralement adéquate en raison d'un volume de circulation restreint.
<p>PRINCIPALES DÉFICIENCES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Confort et sécurité inadéquats compte tenu de la capacité limitée de la fondation, de la sinuosité et de l'étroitesse de la chaussée à certains endroits, notamment dans le secteur du lac Labelle où les courbes sont très prononcées. • La visibilité et la vitesse de conduite peuvent être particulièrement problématiques pour cette route très sollicitée par les touristes (chasse et pêche) et les camionneurs se dirigeant dans la Réserve faunique Papineau-Labelle. 	

5.1.6 Impact sonore de l'axe autoroute 15 / route 117

L'impact sonore généré par le volume important de circulation constitue la contrainte environnementale la plus perceptible et constante, en ce qui a trait à la qualité du milieu de vie aux abords de l'axe autoroute 15 / route 117.

D'après les critères généralement acceptés en ce domaine, on considère comme peu acceptable un niveau moyen de bruit par jour sur 24 heures (Leq) ¹, dépassant 55 décibels (dBA)⁽¹⁾ générés par la circulation routière, pour une résidence située en bordure d'une route. Quant le niveau sonore atteint 65dBA ou plus, l'impact est alors inacceptable pour maintenir un minimum de qualité du milieu de vie.

Le degré de perturbation engendré par l'impact sonore d'une route peut s'établir comme suit:

- Leq ≥ 65 dBA = fort
- 60 dBA ≤ Leq < 65 dBA = moyen
- 55 dBA ≤ Leq < 60 dBA = faible
- Leq < 55dBA = acceptable

À partir d'une méthodologie reconnue², le calcul des impacts sonores les plus significatifs engendrés par le grand réseau routier, qui se localisent exclusivement dans l'axe autoroute 15 / route 117, fait ressortir des indices variables d'intensité du bruit et ce, en fonction des débits moyens de circulation par jour durant l'été.

À environ 50 mètres de l'emprise de l'autoroute 15 (ou 100 mètres de la ligne centre de l'A-15), de Val-Morin jusqu'à la hauteur de la route 329 à Sainte-Agathe-Nord, le bruit ambiant dans une journée généré par la circulation varie de 60 à un peu plus de 65 décibels (dBA).

Plus au nord, l'impact sonore sur la route 117 durant une journée d'été, peut atteindre en période estivale un niveau de bruit moyen approximatif de 60 dBA à une distance moyenne de 50 mètres de l'emprise de la route.

¹ Leq (24h) moyenne de l'énergie sonore perçue sur une période de 24 heures.

dBA indice mesurant l'intensité pondérée du bruit, en nombre de décibels.

² Société canadienne d'hypothèques et de logement. Le bruit du trafic routier et ferroviaire: ses effets sur l'habitation, deuxième édition, 1981, 121 pages.

Enfin, à la hauteur de Labelle, le niveau de bruit moyen en été est d'environ 55 dBA.

5.2 CARACTÉRISATION DU RÉSEAU ROUTIER SECONDAIRE

Le réseau routier de la MRC des Laurentides est également constitué de routes à caractère intermunicipal. Nous nous limiterons ici aux principales routes où l'on relève des débits journaliers de circulation d'au moins 500 véhicules et/ou un trafic de camionnage important; quelques routes sous responsabilité du MTQ qui constituent des liens indispensables entre de petites localités et le réseau provincial numéroté ont également été retenues.

Le réseau routier secondaire (**voir planche 6**) est très développé sur le territoire de la MRC des Laurentides, dans un contexte où la villégiature est omniprésente un peu partout et les accès aux grands secteurs forestiers sont parfois utilisés plus intensivement.

Le réseau routier secondaire se retrouve à plusieurs endroits dans un état médiocre, faisant ainsi ressortir l'ampleur des coûts à assumer par les municipalités pour leur réfection, notamment en regard de l'abandon du programme gouvernemental d'aide à l'amélioration du réseau local. De plus, les municipalités doivent entretenir un nombre élevé d'ouvrages d'art sur leur réseau routier, où le MTQ recensait en 1994 un total de quatre-vingt-sept (87) ponts municipaux.

D'autre part, des chemins municipaux donnant accès à d'importants secteurs de coupe forestière en terres publiques sont très sollicités par le trafic de camionnage, entraînant dans plusieurs cas une détérioration accélérée de la chaussée et des fondations.

Aucun accès à des secteurs d'exploitation de ressources forestières ou minières sur chemin municipal ne bénéficie présentement du statut de "chemin à double vocation" et de la compensation financière du MTQ s'y rattachant.

Le réseau d'accès aux secteurs d'exploitation forestière (actuels et futurs) comprend les routes municipales suivantes:

- ⇒ chemin des Pionniers à La Minerve dans le secteur de la réserve faunique Papineau-Labelle, dans le prolongement du chemin de La Minerve;
- ⇒ chemin des Érables à La Conception dans le secteur du lac Simon;
- ⇒ chemins de Vendée et des Érables à Amherst dans le secteur des lacs Cameron et de la Sucrierie;
- ⇒ chemin Larose à Montcalm dans le secteur du lac des Écorces;
- ⇒ chemin du Lac-de-l'Original à Val-des-Lacs, dans le prolongement du chemin Val-des-Lacs.

En somme, l'état actuel du réseau routier municipal qui est de plus en plus sollicité par les villégiateurs et le transport lourd, pose un défi très important en termes de financement et de gestion de la voirie locale. Par exemple, le dossier du transport par camionnage démontre qu'il devient impératif de développer une approche de planification régionale (ou concertée entre les municipalités), de manière à ce que la circulation lourde emprunte d'une municipalité à l'autre les trajets les plus logiques et de moindre impact¹.

¹ En termes de coûts d'entretien et de qualité de vie des résidents ayant domicile en bordure de ces routes.

5.3 OBJECTIFS ET PROJETS RELATIFS AU RÉSEAU ROUTIER PRINCIPAL

Les objectifs et projets liés aux infrastructures routières visent à répondre aux orientations sectorielles déjà définies au chapitre 2, compte tenu de l'état du réseau routier actuel et de ses caractéristiques de circulation.

5.3.1 Gestion des corridors routiers

En raison de son rôle de tout premier plan dans le développement socio-économique de la région, le réseau routier principal doit pouvoir continuer à assurer efficacement la mobilité et la sécurité de la circulation des véhicules de même qu'un accès adéquat aux pôles majeurs de développement.

Plus particulièrement dans le cas de **l'autoroute 15**, de la **route nationale 117** et de certains autres axes routiers stratégiques, il est primordial que ces liens puissent conserver en priorité leur vocation première de route de transit.

5.3.1.1 Mesures de protection des corridors routiers

Dans le but d'assurer la vocation de transit et la sécurité sur le réseau routier principal, tout en minimisant ses impacts sur les usages se retrouvant en bordure de ce dernier, le schéma révisé met de l'avant plusieurs moyens de planification routière pour les axes routiers suivants:

- 1° **route 117**, pour toute sa section située au nord-ouest de son point de raccordement avec l'autoroute 15, à la hauteur de Sainte-Agathe-Nord, jusqu'à la limite nord de la municipalité de Labelle:
 - excluant toutefois la partie comprise entre les deux (2) points de jonction de la voie de contournement projetée à l'ouest du village de Labelle (voir planche 5-K).
- 2° **montée Ryan**, section située entre la route 117 et la rivière du Diable;
- 3° **route 323**, seulement pour les sections comprises à l'extérieur des périmètres d'urbanisation de Saint-Jovite Ville, Brébeuf et Amherst;
- 4° **route 329**, section comprise entre l'échangeur no. 89 de l'autoroute 15 et la limite nord de la MRC des Laurentides;
- 5° **chemin du Lac-Supérieur**, pour l'ensemble du territoire de la municipalité du Lac-Supérieur à l'exception de la section située entre le chemin Tour-du-Lac et le chemin de la Vallée-de-la-Grise.

La mise en place d'une gestion intégrée de ces corridors routiers implique des actions concertées entre le milieu municipal et le ministère des Transports du Québec. Une combinaison de moyens de planification et de gestion des corridors routiers est contenue dans le schéma révisé:

- l'élaboration de plans d'aménagement de corridors routier (PACR) dans les sections les plus problématiques de la route 117, au nord du secteur Sainte-Agathe;
- la procédure d'autorisation partagée entre le MTQ et les municipalités relatives aux nouveaux accès et aux raccordements de rues donnant sur les routes visées;
- le contrôle du lotissement riverain;
- la localisation et la conception technique de ces accès et raccordements de rues;

- la limitation de nouvelles traverses du terre-plein central de la route 117;
- la protection des nouveaux tracés et réaménagements routiers prévus dans le corridor de la route 117;
- la fin d'un étalement commercial et industriel excessif hors périmètre urbain le long de la route 117.

Procédure d'autorisation pour les accès et raccordements de rues

Les nouveaux accès et les nouvelles rues se raccordant au réseau routier protégé défini précédemment devront faire l'objet au préalable d'une autorisation du MTQ, avant de pouvoir bénéficier d'un certificat d'autorisation ou d'un permis municipal de construction.

* Référence au document complémentaire: article 8

Contrôle sur le lotissement riverain

Le schéma révisé exige que le morcellement des terrains à des fins de construction donnant accès sur les routes protégées respectent des largeurs plus importantes, de façon à distancer le plus possible les occupations et les accès riverains.

La largeur minimale prescrite sur la ligne avant d'un terrain est de cent cinquante (150) mètres pour la route 117 et de cent (100) mètres pour la Montée Ryan, pour être diminuée à quatre-vingt (80) mètres dans le cas des autres routes protégées. Cette norme de frontage pourra être substituée à d'autres moyens de contrôle, suite à l'acceptation d'un plan d'aménagement de corridor routier (PACR) par le MTQ.

Cette norme de frontage est portée à deux cent (200) mètres dans la section stratégique de la route 117 située à Saint-Faustin-Lac-Carré et Saint-Jovite, dans le cas des établissements pouvant générer une circulation transversale plus intense.

* Référence au document complémentaire: articles 18, 18.1 et 19

Aménagement des accès véhiculaires

En concordance avec les règles sur le lotissement, de nouvelles dispositions sur les accès véhiculaires (entrées charretières) sont introduites au schéma révisé dans le but de mieux régulariser les accès aux occupations longeant les routes protégées.

Le document complémentaire comprend à cet effet des dispositions quant à la localisation et à la conception technique relatives aux accès.

* Référence au document complémentaire: articles 66 et 67

Ouverture de nouvelles rues

Le document complémentaire du schéma révisé émet également des dispositions afin de faire en sorte que le développement du réseau routier municipal tienne compte les attentes gouvernementales en matière de protection des grands axes de transit.

D'une part, le raccordement de nouvelles rues au réseau routier protégé doit être limité le plus possible et doit faire l'objet d'une planification particulière à travers le plan d'urbanisme et/ou une réglementation conforme aux normes de conception et de sécurité routière du MTQ. D'autre part, les intersections de rues avec les routes protégées doivent respecter des normes de conception reconnues (largeur d'emprise, pente, angle de croisement).

* Référence au document complémentaire: articles 63, 64, 64.1 et 64.2

Protection des nouveaux tracés et de réaménagements routiers

Les municipalités visées par de nouveaux tracés routiers, en relation avec les projets de consolidation de l'échangeur de l'autoroute 15 à Sainte-Agathe-des-Monts, d'une nouvelle desserte d'une zone industrielle de Saint-Jovite via la bretelle du viaduc de la route 327 (au sud de la route 117) et de la voie de contournement de la route 117 à la hauteur de Labelle, doivent identifier ces projets à leurs plans d'urbanisme et prévoir des mesures particulières de protection (si requises) afin de préserver les corridors de leurs tracés respectifs.

* Référence au document complémentaire: article 65

Atténuation du bruit

L'atténuation du bruit routier le long des principaux axes routiers constitue un autre objectif important en matière de gestion de corridor routier, notamment en ce qui a trait à l'impact sonore généré par la circulation le long de l'autoroute 15.

En conformité avec la **Politique sur le bruit routier** du ministère des Transports, le schéma révisé utilise le critère de niveau de bruit de 55dBA afin d'atténuer l'impact sonore le long de l'autoroute 15 traversant les territoires des municipalités de Val-David, Val-Morin, Sainte-Agathe-Nord et de la Ville de Sainte-Agathe-des-Monts. Le document complémentaire prescrit à cet effet une norme minimale de distance de 150 mètres qui doit être respectée entre la limite de l'emprise de cette autoroute et les usages plus sensibles au bruit routier tels habitation, centre d'hébergement communautaire ou école.

L'application de cette norme peut être remplacée par l'emploi de critères contenus dans une réglementation sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) ou les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), ces critères s'appuyant sur la localisation d'un isophone de 55dBA (lorsque disponible).

Le document complémentaire prescrit également une marge de recul plus restrictive de quarante (40) mètres le long de la route 117 au nord de Sainte-Agathe, alors qu'elle est de trente (30) mètres pour les sections de la route 329 et de la Montée Ryan qui sont soumises à des niveaux de bruit de 60dBA et plus.

* Référence au document complémentaire : article 42

5.3.1.2 Normes particulières de protection du corridor routier de la route 117 / secteurs Saint-Faustin-Lac-Carré et Saint-Jovite

En raison de son importance stratégique sur le plan du transport inter-régional, de l'accès à la destination internationale de la Station Mont-Tremblant et de la sécurité routière problématique, le corridor de la route 117 à la hauteur de Saint-Jovite et Saint-Faustin-Lac-Carré fait l'objet d'objectifs et de mesures spécifiques de planification routière au schéma révisé.

Le territoire concerné

Le territoire concerné comprend tout le corridor de la route 117, situé entre la limite est du périmètre urbain de Saint-Faustin-Lac-Carré et la limite est du périmètre urbain de Saint-Jovite paroisse, tels que délimités sur les **planches 5-D** et **5-F** au chapitre 5 du schéma révisé.

Plan d'aménagement de corridor routier (PACR)

Les objectifs et moyens de planification décrits dans la présente section servent de balises à un plan d'aménagement de corridor routier (PACR) de la route 117, à réaliser en collaboration avec les municipalités de Saint-Faustin-Lac-Carré, Saint-Jovite Paroisse, la MRC des Laurentides et le ministère des Transports du Québec (MTQ).

Ces objectifs et moyens de planification doivent être par la suite intégrés aux plans et règlements d'urbanisme des municipalités concernées.

Contrôle des usages commerciaux et industriels hors périmètre urbain

La présence d'une aire d'affectation résidentielle et de récréation qui contrôle les usages hors périmètre urbain le long de la route 117 (voir tableau 3-B du chapitre 3), fait en sorte que les nouvelles implantations commerciales et industrielles d'importance (autres que touristiques ou de plein air) doivent désormais se localiser en périmètre urbain, ce qui freinera de façon très significative l'étalement de ces fonctions hors des secteurs urbains de Saint-Faustin-Lac-Carré et de Saint-Jovite.

Dans le cas du périmètre urbain de Saint-Faustin-Lac-Carré, le potentiel de nouveaux accès directs à la route 117 est relativement restreint (du moins à court terme) sur au moins la moitié de son parcours. Cette situation s'explique en raison de la présence de talus routiers, d'un secteur industriel marqué par une occupation prédominante d'une scierie et de sites d'extraction (fortes dépressions en bordure de la route 117) et de rues locales contiguës à l'emprise de la route 117.

Limite des ouvertures dans le terre-plein central

Le MTQ entend limiter de façon très restrictive l'aménagement de nouvelles traverses dans le terre-plein central de la route 117, au nord de Sainte-Agathe, de manière à réduire les dangereuses interférences qu'engendre une circulation locale transversale sur une route nationale à quatre (4) voies.

Règle générale, la possibilité d'aménager une nouvelle traverse doit se justifier dans le cadre d'un projet de réaménagement routier du MTQ ou par la fermeture d'une traverse déjà existante pour des raisons de sécurité.

Ouverture de nouvelles rues

Dans la municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré, l'ouverture de nouvelles rues doit être limitée comme suit :

- une seule ouverture de nouvelle rue est permise de chaque côté de la route 117, pour le secteur compris dans l'aire d'affectation industrielle et commerciale, tel que délimité sur la **planche 5-D** au chapitre 5 du schéma révisé;
- une seule nouvelle rue du côté nord de la route 117, dans la section comprise entre la limite ouest de la municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré et la rue du Domaine Lauzon.

Dans la municipalité de Saint-Jovite Paroisse, l'ouverture de nouvelles rues doit être limitée comme suit :

- du côté sud de la route 117, une seule nouvelle rue comprise entre le chemin Curé-Labelle et le chemin Les Lilas;
- du côté nord de la route 117, une seule nouvelle rue comprise entre la ligne à haute tension d'Hydro-Québec et la Montée Kavanagh.

L'aménagement de toute nouvelle rue se raccordant pour la section du corridor de la route 117 visée par la section 5.3.1.2 doit également rencontrer les exigences suivantes :

- 1° localisation du tracé projeté au plan d'urbanisme en vertu de l'article 83 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme;
- 2° avis du MTQ sur la pertinence du projet de rue, suite au dépôt par le demandeur à la municipalité d'un projet d'opération cadastrale à des fins de rue;
- 3° la rue projet doit être une collectrice pouvant desservir plus d'un terrain sans accès direct à la route 117;
- 4° l'emprise nominale de toute rue projetée doit être de vingt (20) mètres.

* **Référence au document complémentaire : article 64.1**

Largeur minimale des terrains longeant la route 117

Le document complémentaire porte toutefois la largeur minimale à deux cents (200) mètres dans le cas des morcellements de terrain longeant cette section stratégique de la route 117 qui sont liés à des types d'usages générant un niveau plus élevé de circulation conflictuelle avec le trafic de transit.

* **Référence au document complémentaire : article 18.1**

5.3.1.3 Mesures particulières de protection du carrefour de l'autoroute 15 – Route 329 / secteur de Sainte-Agathe

Le secteur de ce carrefour routier nécessite également une planification plus spécifique, compte tenu de son important potentiel commercial et industriel en développement.

Le territoire concerné

Le territoire concerné comprend :

- le corridor de la route 117 dans la municipalité de Sainte-Agathe-Nord et la Ville de Sainte-Agathe-des-Monts dans sa section comprise entre son raccordement avec l'autoroute 15 et le ruisseau Noir à l'extrémité nord-ouest;
- le corridor de la route 329, entre la sortie d'autoroute numéro 89 et le ruisseau Noir.

Plan d'aménagement de corridor routier (PACR)

Les objectifs et moyens de planification décrits à la présente section servent de balises à un plan d'aménagement de corridor routier (PACR), à réaliser en collaboration avec la municipalité de Sainte-Agathe-Nord et la Ville de Sainte-Agathe-des-Monts, la MRC des Laurentides et le ministère des Transports du Québec (MTQ).

Contrôle des usages commerciaux et industriels

L'affectation industrielle et commerciale identifiée dans le secteur du carrefour de l'autoroute 15 – route 329 vise à compléter le développement des usages commerciaux et industriels qui y est déjà très avancé, celui-ci étant en quelque sorte l'expression d'une forme de débordement urbain de l'agglomération de Sainte-Agathe.

Le schéma révisé entend donc consolider la vocation de type artériel de ce secteur dont plusieurs entreprises viennent s'y établir (notamment en raison de la rareté des bons terrains disponibles ailleurs dans l'agglomération de Sainte-Agathe), tout en freinant l'étalement commercial et industriel linéaire hors des limites du périmètre actuel de développement. La consolidation de ce secteur se réalisera par l'occupation graduelle des derniers terrains vacants longeant la route 117 ainsi que par le développement en profondeur d'un nouvel espace industriel situé à la hauteur de la sortie numéro 89 de l'autoroute 15.

Ouverture de nouvelles rues

L'ouverture de nouvelles rues dans le secteur du carrefour de l'autoroute 15 - route 329 doit être limitée comme suit :

- une seule nouvelle ouverture de rue le long de la route 117, soit du côté nord de celle-ci comprise entre son raccordement avec l'autoroute 15 et le ruisseau Noir;
- un maximum de deux (2) nouvelles rues le long de la route 329, afin de permettre le développement en profondeur du nouvel espace industriel et commercial, entre le chemin Carrier et la sortie numéro 89 de l'autoroute 15.

L'aménagement de toute nouvelle rue doit également répondre, en les adaptant, à l'ensemble des exigences de conception déjà identifiées pour ce même item à la sous-section précédente.

* Référence au document complémentaire : article 64.2

Largeur minimale des terrains longeant la route 117

La règle générale sur la largeur minimale des terrains le long des routes 117 et 329, soit respectivement cent cinquante (150) mètres et quatre-vingt- (80) mètres s'applique pour le secteur du carrefour de l'autoroute 15 – route 329 de Sainte-Agathe.

5.3.2 Projets de réfection du réseau routier principal

Au total, neuf (9) projets concernant la réfection de tronçons routiers¹ existants sont identifiés:

- réfection de la section sud de la route 117 à Val-Morin et Val-David **(B-1)**;
- amélioration du gabarit et de la géométrie de la route 329 à Sainte-Agathe-Nord **(B-2)**;
- reconstruction du chemin du Lac-Supérieur **(B-3)**;
- Amélioration du gabarit et de la géométrie de la Montée Ryan **(B-4)**;
- construction d'un nouveau pont à Huberdeau sur la rivière Rouge **(B-5)**;
- réfection de la route 364 à Montcalm **(B-6)**;
- reconstruction de la route 323 **(B-7)**;
- réfection du chemin de La Minerve à Labelle et La Minerve **(B-8)**;
- réfection de la route 117, au nord du village de Labelle **(B-9)**;

N'ont pas été retenus pour fins de planification dans le cadre du schéma révisé les travaux d'entretien normal tel scarifications et revêtement de béton bitumineux et corrections mineures du profil de la chaussée.

On trouvera aux pages suivantes une série de tableaux résumant la problématique et la nature des interventions relatives à ces projets.

¹ Ces projets de réfection sont localisés sur la planche 3 illustrant les affectations du sol et, identifiés par la lettre B, avec chacun leur numéro respectif.

TABLEAU 5-N RÉFÉCTION DE LA SECTION SUD DE LA ROUTE 117

LOCALISATION	NATURE DE L'INTERVENTION
<p>Section de la route 117 comprise entre la limite sud de Val-Morin et le secteur du Mont Alta à Val-David.</p>	<p>Réaménagement de la route 117 selon les standards d'une route nationale afin d'élargir à certains endroits la chaussée de trois (3) à quatre (4) voies contiguës en milieu urbain; la chaussée pourrait être dotée dans certains secteurs plus achalandés d'un terre-plein central, notamment pour faciliter les virages à gauche.</p> <p>La présence d'une emprise variant de 24 à 25 mètres sur la majeure partie de la route (avec surlargeurs aux intersections) permettrait de respecter de façon générale les standards contemporains pour un tel type de route (emprise nominale de 27 mètres).</p> <p>L'intervention projetée exige aussi l'aménagement de bordures de chaussée et d'accès aux usages riverains à la route de même que des correctifs à la géométrie de certaines intersections, notamment pour le carrefour route 117/chemin du 10^e Rang à Val-David.</p>
<p>JUSTIFICATION DU PROJET</p> <p>La route 117 constitue la principale voie d'entrée en direction nord pour le secteur central d'activités de Val-Morin et Val-David. La route 117 dans ce secteur représente le dernier tronçon de la route 117, entre Sainte-Adèle et Saint-Jovite, où des travaux importants de voirie restent à faire afin de sécuriser davantage et rendre plus confortable la circulation.</p> <p>L'objectif est donc ici de conserver l'essentiel de la vocation première de route de transit à la route 117, mais non de la transformer uniquement en boulevard urbain avec de multiples arrêts et intersections.</p> <p>Afin d'optimiser les retombées d'une telle intervention sur les activités économiques et le milieu de vie, celle-ci devrait être combinée à un projet municipal de réaménagement urbain dans le corridor de la route 117 à cet endroit (utilisation du sol, stationnements, aménagements extérieurs et accès aux commerces).</p>	
<p>CONDITIONS DE RÉALISATION</p> <p>Projet à moyen et long terme, par phases.</p> <p>Exige une forte implication des municipalités, notamment de Val-David en termes de planification et de réaménagement des abords routiers.</p>	

TABLEAU 5-0 AMÉLIORATION DU GABARIT ET DE LA GÉOMÉTRIE DE LA ROUTE 329 À SAINTE-AGATHE-NORD

<p>LOCALISATION</p> <p>Section de la route 329 comprise entre la route 117 et le lac Ludger à Lantier</p>	<p>NATURE DE L'INTERVENTION</p> <p>Le projet vise à apporter des modifications aux courbes prononcées et à améliorer les fondations et le drainage de la route à certains endroits, notamment à la hauteur du lac Brûlé. En raison du débit élevé de la circulation à cet endroit (J.M.A. de 6 100 véhicules en 1995), il y aurait lieu d'évaluer la pertinence d'augmenter la largeur des voies de la section située entre le chemin de Sainte-Lucie et de Val-des-lacs pour obtenir un gabarit de route se rapprochant des standards d'une route nationale.</p> <p>De plus, certaines intersections plus dangereuses devraient faire l'objet de corrections géométriques, notamment à la hauteur du lac Ludger.</p>
<p>JUSTIFICATION DU PROJET</p> <p>L'intervention s'inscrit dans un premier temps dans le cadre plus global des travaux à compléter pour l'amélioration du lien routier stratégique entre les pôles régionaux de Sainte-Agathe et Saint-Donat. La section de la route 329, comprise entre la route 117 et le chemin Val-des-Lacs, s'avère problématique car on y relève le plus fort achalandage routier (surtout l'été) et un nombre significatif d'accidents. Une attention particulière devrait être accordée également à la section située à proximité du viaduc traversant l'autoroute 15 où se retrouve un potentiel commercial et industriel à développer.</p>	
<p>CONDITIONS DE RÉALISATION</p> <p>Suivi par le MTQ du comportement de cette section de route et de l'impact d'une nouvelle zone industrielle prévue au schéma révisé à proximité de l'échangeur no. 89 de l'A-15.</p> <p>Projet à envisager lorsque la capacité et la sécurité routière aura atteint son niveau critique.</p> <p>Le MTQ devrait s'efforcer de réduire les impacts (bruit, sels de déglçage) de cette route sur les lacs Brûlé et Ludger en éloignant davantage (lorsque techniquement possible) la chaussée de la route 329 de ces plans d'eau, notamment lors des travaux importants de voirie.</p>	

TABLEAU 5-P RECONSTRUCTION DU CHEMIN DU LAC-SUPÉRIEUR

<p>LOCALISATION</p> <p>Section du chemin du Lac-Supérieur d'une douzaine de kilomètres, secteur du lac Français jusqu'à l'entrée du versant nord de la station de ski Mont-Tremblant.</p>	<p>NATURE DE L'INTERVENTION</p> <p>Poursuite sur une période à long terme des travaux de reconstruction du chemin du Lac-Supérieur, dans le prolongement nord de la section déjà refaite à partir de Saint-Faustin-Lac-Carré. Ces travaux nécessitent une amélioration sensible du gabarit de la route, de nouvelles fondations ainsi qu'un nouvel alignement du tracé aux endroits où la route est trop sinueuse et la topographie est plus accidentée.</p> <p>Le projet rehaussera le standard de cette route¹ la dotant d'une emprise nominale de trente (30) mètres, d'une chaussée d'une largeur de six (6) mètres bordée de chaque côté, d'un accotement de deux (2) mètres; cette amélioration permettra de faire passer la vitesse permise de soixante (60) à quatre-vingt (80) kilomètres à l'heure.</p> <p>Afin d'éviter le secteur plus densément construit et la section très sinueuse dans le secteur du lac Supérieur, le projet pourrait éventuellement emprunter à cet endroit un nouveau tracé; cette variante pourrait possiblement se diriger du côté sud, de l'autre côté du massif, afin d'atteindre plus directement le chemin Duplessis, à la base du versant nord de la Station Mont-Tremblant.</p>
<p>JUSTIFICATION DU PROJET</p> <p>Tout en apportant des améliorations sensibles aux conditions actuelles très déficientes de la circulation, la reconstruction du chemin du Lac-Supérieur peut constituer un appui dans l'amélioration globale des accès au parc du Mont-Tremblant et au versant nord de la Station Mont-Tremblant.</p> <p>Avec une capacité globale qui pourrait atteindre 2 000 véhicules/heure selon le MTQ, le chemin du Lac-Supérieur rénové sera à même de canaliser adéquatement un volume plus élevé de circulation générée par l'achalandage de la Station et du Parc ainsi que par des développements résidentiels périphériques.</p>	
<p>CONDITIONS DE RÉALISATION</p> <p>Projet impliquant d'importantes immobilisations, dont l'envergure et le rôle sont liées de près à la planification intégrée des accès à la Station Mont-Tremblant (voir section 5.3.4)</p>	

¹ Route collectrice de type "D" selon les normes du M.T.Q.

TABLEAU 5-Q AMÉLIORATION DU GABARIT ET DE LA GÉOMÉTRIE DE LA MONTÉE RYAN

<p>LOCALISATION</p> <p>La Montée Ryan sur toute sa longueur sur une distance approximative de huit (8) kilomètres.</p>	<p>NATURE DE L'INTERVENTION</p> <p>Le projet a pour objectif d'améliorer le gabarit et la géométrie de la chaussée à un même niveau de standards sur l'ensemble de la route comprise à l'intérieur d'une emprise de trente (30) mètres (ex : élargissement des accotements, réaménagement de la géométrie aux intersections).</p> <p>Des travaux de plus grande envergure pourraient être requis à court ou moyen terme afin d'accroître de façon très significative la capacité actuelle de la Montée Ryan, tel l'ajout d'une (1) ou deux (2) voies additionnelles et l'aménagement d'un viaduc à l'intersection de la route 117.</p>
<p>JUSTIFICATION DU PROJET</p> <p>Des interventions à court terme sur la Montée Ryan s'avèrent nécessaires afin d'améliorer la fluidité et la sécurité de cet axe routier dont la capacité actuelle de desserte (2 000 véhicules/heure et plus) est atteinte lors de périodes de pointe de plus en plus fréquentes.</p> <p>Advenant la concrétisation de la prochaine phase de développement de la Station Mont-Tremblant (South Bowl), des travaux de plus grande envergure sur la Montée Ryan seraient requis.</p> <p>À titre d'axe majeur de pénétration à la Station Mont-Tremblant, la Montée Ryan doit demeurer fonctionnelle et sécuritaire; de trop longues et fréquentes périodes de congestion de cet axe stratégique pourraient entraîner une baisse graduelle de l'achalandage de la Station et de ses retombées, au profit de d'autres destinations concurrentes.</p>	
<p>CONDITIONS DE RÉALISATION</p> <p>La Montée Ryan doit être privilégiée dans les interventions du MTQ sur les accès à Tremblant à titre d'axe routier stratégique à la Station Mont-Tremblant, pôle touristique de calibre international.</p> <p>Des investissements de plus grande envergure à la Montée Ryan pourraient être envisagés, si ceux-ci se révèlent justifiés dans le cadre d'une planification d'ensemble des accès d'importance dans le secteur Saint-Jovite/Tremblant.</p>	

TABLEAU 5-R RECONSTRUCTION DE LA ROUTE 323 À AMHERST ET BRÉBEUF

LOCALISATION	NATURE DE L'INTERVENTION
<p>Section de la 323 d'une longueur approximative de dix (10) kilomètres, de la limite ouest de la municipalité d'Amherst à la route 117, à la hauteur de Saint-Jovite.</p>	<p>Le projet nécessiterait idéalement la reconstruction sur une distance de près de cinq (5) kilomètres ainsi qu'une réfection (avec élargissement) sur une longueur semblable de cette route très déficiente au niveau géométrique et structural. Le tracé de la route devrait être redressé le long des courbes les plus sinueuses et la plate-forme élargie (chaussée et accotements) de manière à rehausser le design de cette route à un niveau plus conforme à sa vocation de route régionale (chaussée de 7 mètres et accotement de 2,5 mètres).</p> <p>Limité du côté sud par la présence de la rivière Maskinongé, un véritable redressement du tracé actuel de la route 323 pourrait impliquer, sur son côté nord, des travaux de déblai en sol rocheux. Il semble indiquer également pour ce tronçon, le réaménagement d'une intersection à angle avec le chemin Boileau. Plus au nord, une reconstruction de la route serait requise, notamment vis-à-vis le lac du Brochet à Amherst ainsi qu'à la sortie nord du village de Brébeuf.</p>
<p>JUSTIFICATION DU PROJET</p> <p>Le projet qui a fait l'objet d'une étude d'opportunité¹ en 1997 par le MTQ, permettra de corriger les lacunes évidentes de cette section de la 323 où la vitesse sécuritaire y est très affectée compte tenu de la présence des courbes sous-standards et d'une chaussée sinueuse en état lamentable. Entre le Lac-des-Plages et Saint-Jovite, c'est d'ailleurs la section de route où les plus importantes améliorations restent à faire.</p> <p>Rappelons que cette route a vu plus que doubler son achalandage depuis les années 1980. Entre 1982 et 1995, le volume de circulation journalière, exprimé au J.M.A., est passé respectivement de 1 320 à 3 200 véhicules. Une enquête origine-destination² indique qu'à l'hiver 1995, cinquante-huit pour cent (58%) du total des véhicules se déplaçant sur cette route originait de la communauté urbaine de l'Outaouais et de la région métropolitaine d'Ottawa; Mont-Tremblant représentait la destination principale, dans une proportion de soixante et un pour cent (61%) des véhicules empruntant la route 323 à la hauteur du Canton d'Amherst.</p>	
<p>CONDITIONS DE RÉALISATION</p> <p>Le MTQ a privilégié le scénario 2 décrit dans son étude d'opportunité pour l'amélioration significative de cette route. Plusieurs étapes d'analyse restent à franchir avant la réalisation du projet, les prochaines étant la conception de l'avant-projet et la préparation des plans et devis préalables à l'acquisition des terrains et à la construction.</p> <p>Travaux à débiter dans un avenir rapproché, lesquels représentent un projet routier des plus prioritaire à l'échelle régionale, avec celui du réaménagement majeur de la route 117 à la hauteur de Saint-Jovite.</p> <p>Ce projet est stratégique pour le développement régional puisque la route 323 constitue le lien routier privilégié³ entre l'important bassin de la clientèle touristique de la région de l'Outaouais et de l'agglomération urbaine d'Hull/Ottawa et la Station Mont-Tremblant.</p>	

¹ Ministère des Transports, Direction générale de l'Ouest, Direction de l'Outaouais, Étude d'opportunité, route 323, dans les Laurentides et l'Outaouais, Août 1997, 59 pages et 3 annexes.

² L'autre trajet alternatif, via les routes 148, 158, l'autoroute 15 et la route 117 nécessite un temps additionnel de déplacement de près d'une heure entre Hull-Ottawa et Saint-Jovite.

³ Ministère des Transports, Direction générale de l'Ouest; service du plan et des programmes. Enquête Origine-Destination, Amherst, route 323, 1995.

TABLEAU 5-S CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU PONT À HUBERDEAU, SUR LA RIVIÈRE ROUGE

<p>LOCALISATION</p> <p>Projet situé sur la route 364 traversant la rivière Rouge, entre les villages d'Arundel et d'Huberdeau.</p>	<p>NATURE DE L'INTERVENTION</p> <p>Construction d'un nouveau pont sur la rivière Rouge doté de standards contemporains, remplaçant le pont actuel (type à treillis et ferme) qui est désuet.</p> <p>Le pont actuel de type « Bailey » est une solution temporaire puisqu'il remplace un pont à plus forte capacité mis hors service en septembre 1990.</p> <p>La construction d'un nouveau pont nécessite le réaménagement des approches, avec expropriation d'immeubles sur la rive ouest à Huberdeau et un réalignement du tracé actuel de la route 364 sur la rive est.</p>
<p>JUSTIFICATION DU PROJET</p> <p>Sur le plan économique, ce nouveau pont est d'autant plus important puisqu'il permet d'assurer à nouveau une circulation de transit sécuritaire, de même que de canaliser la circulation de poids lourds. La capacité limitée du pont actuel (1999) fait en sorte qu'une proportion significative du trafic de camionnage originant de l'extérieur ou d'entreprises locales doit allonger son itinéraire avant d'atteindre leur destination dans le secteur; cette situation entraîne des coûts additionnels de transport et d'entretien des chemins municipaux environnants.</p>	
<p>CONDITIONS DE RÉALISATION</p> <p>La construction de ce pont doit se réaliser dans un avenir rapproché afin de rétablir les liens étroits et quotidiens entre les deux (2) communautés locales (Huberdeau et Arundel).</p> <p>Ce projet a déjà fait l'objet de plusieurs plans préliminaires et d'échanges entre le MTQ et les deux (2) municipalités concernées.</p>	

Note: La capacité du pont actuel est limitée au tonnage maximum de 15 tonnes par véhicule.

TABLEAU 5-T RÉFECTION DE LA ROUTE 364, MONTCALM

<p>LOCALISATION</p> <p>Section de la route 364 sur une distance approximative de dix (10) kilomètres située dans la municipalité de Montcalm, entre Saint-Adolphe-d'Howard et le village de Weir.</p>	<p>NATURE DE L'INTERVENTION</p> <p>L'intervention a pour objectif d'améliorer les conditions très difficiles de sécurité et de confort de cette section de route en raison de la présente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de déficiences structurales marquées de l'état de la chaussée selon les indices de rugosité en été (I.R.I.), de sensibilité au gel; - de caractéristiques géométriques très déficientes selon le MTQ (pentes, vitesse, visibilité, voies et accotements). <p>Les travaux devraient améliorer le drainage et la structure de la chaussée, élargir la chaussée et les accotements en tenant compte du projet de lien cyclable du Parc régional du corridor aérobique, et permettre l'adoucissement de certaines courbes.</p>
<p>JUSTIFICATION DU PROJET</p> <p>L'intervention vise à maintenir, voire améliorer la desserte régionale de l'ensemble du secteur ouest de la MRC des Laurentides, la route 364 étant la porte d'entrée des flux touristiques en provenance du pôle de Saint-Sauveur.</p> <p>L'amélioration de ce tronçon routier, reconnu comme très déficient par le MTQ, est capitale pour les communications est-ouest du secteur sud de la MRC des Laurentides où l'agrotourisme et le tourisme de randonnée généreront d'importantes retombées économiques.</p>	
<p>CONDITIONS DE RÉALISATION</p> <p>Ce projet devrait être amorcé dans les meilleurs délais possibles et faire partie de la programmation des interventions à court terme du MTQ.</p> <p>Les travaux de réfection de la route 364, en concomitance avec ceux prévus pour la réalisation d'un nouveau pont sur la rivière Rouge et l'ouverture de la piste cyclable du "Parc régional du corridor aérobique" permettront de mieux assurer les échanges économiques et touristiques du secteur sud de la MRC des Laurentides.</p>	

TABLEAU 5-U RÉFECTION DE LA ROUTE 117, AU NORD DE LABELLE

<p>LOCALISATION</p> <p>Tronçon de la route 117 sur une distance de deux (2) kilomètres, de l'extrémité du village de Labelle jusqu'à la limite nord de la municipalité.</p>	<p>NATURE DE L'INTERVENTION</p> <p>Le projet vise à redonner à cette section de la route 117, caractérisée par une chaussée plus étroite et des pentes excessives, un niveau de confort et de sécurité plus acceptable; cette route a d'ailleurs atteint sa capacité au niveau "D" où l'on relevait un débit journalier moyen (J.M.A.) de 6 800 véhicules en 1995.</p> <p>Les travaux permettront d'aménager un gabarit de route plus conforme aux standards d'une route "nationale" (chaussée et accotements d'une largeur d'au moins 13 mètres) afin de sécuriser davantage la circulation à cet endroit; si requises, des voies de dépassement pourraient y être construites dans la (ou les) section(s) à plus forte pente.</p>
<p>JUSTIFICATION DU PROJET</p> <p>L'intervention se situe dans le contexte global de la poursuite des améliorations de la route 117, lien routier névralgique dans les échanges économiques entre la région de Montréal, les Hautes-Laurentides et son pôle industriel qu'est Mont-Laurier.</p> <p>La réalisation de ce projet permettra de rendre la route 117 à la hauteur de Labelle plus fonctionnelle et sécuritaire, dans un secteur où la conduite devient plus particulièrement dangereuse et caractérisée par un débit élevé du volume de véhicules lourds.</p>	
<p>CONDITIONS DE RÉALISATION</p> <p>Projet important pour l'amélioration générale de la route 117 au nord de Labelle dont l'échéancier plus précis pourrait être déterminé dans le nouveau plan de transport du MTQ, pour la région des Laurentides.</p>	

TABLEAU 5-V RÉFECTION DU CHEMIN DE LA MINERVE

<p>LOCALISATION</p> <p>Section du chemin de La Minerve d'une longueur approximative de sept (7) kilomètres, comprise entre les lacs Labelle et Alphonse dans les municipalités de Labelle et La Minerve</p>	<p>NATURE DE L'INTERVENTION</p> <p>L'intervention a pour but d'améliorer les caractéristiques structurales et géométriques afin de la rendre plus conforme aux normes de sécurité et de visibilité d'une route de cette catégorie.</p> <p>L'intervention nécessitera notamment des travaux de drainage, de fondation, de resurfaçage ainsi que l'adoucissement de courbes sous-standards lorsque possible.</p>
<p>JUSTIFICATION DU PROJET</p> <p>La justification de ce projet s'explique dans un premier temps par le fait que le chemin de La Minerve possède une double vocation, soit à titre de collectrice afin de relier le noyau villageois de la municipalité de La Minerve à la route nationale 117, puis de permettre un lien indispensable avec la Réserve faunique Papineau-Labelle (via son prolongement ouest avec le chemin municipal des Pionniers) vers lequel transite un grand nombre d'amateurs de plein air (chasse et pêche), de villégiateurs et de travailleurs forestiers (CAAF en terres publiques).</p> <p>Il importe donc de sécuriser davantage les déplacements véhiculaires dans cette section la plus problématique du chemin de La Minerve qui constitue un axe économique et touristique vital pour les communautés du secteur</p>	
<p>CONDITIONS DE RÉALISATION</p> <p>Projet à réaliser dans un avenir rapproché afin de garantir les bonnes conditions d'accessibilité à un territoire ressource très fréquenté par de multiples utilisateurs.</p>	

5.3.3 Projets de développement du réseau routier principal

Le schéma révisé retient quatre (4) projets¹ d'importance qui sont associés à des objectifs de renforcement de pôles d'activités et/ou à de nouvelles infrastructures routières visant à consolider la vocation de l'axe de l'autoroute 15 / route 117:

- consolidation de l'échangeur no. 86 de l'autoroute 15 (A-1);
- réaménagement majeur de la route 117 à Saint-Jovite (A-2);
- création d'un accès à une nouvelle zone industrielle à Saint-Jovite Ville (A-3);
- construction d'une route de contournement à Labelle (A-4).

TABLEAU 5-W CONSOLIDATION DE L'ÉCHANGEUR NO. 86 SUR L'AUTOROUTE 15

<p>LOCALISATION</p> <p>Cet échangeur, localisé sur le territoire de la municipalité de Sainte-Agathe-des-Monts, donne accès en direction sud à la route 117 qui est la principale artère commerciale de l'agglomération de Sainte-Agathe. (voir localisation sur la planche 5-B, périmètre d'urbanisation)</p>	<p>NATURE DE L'INTERVENTION</p> <p>L'intervention consiste à aménager à Sainte-Agathe-des-Monts une nouvelle bretelle de sortie à l'autoroute 15 en direction sud pour se raccorder à la route 117. Pour des raisons d'ordre fonctionnel et sécuritaire, ce projet implique² le réaligement de l'entrée actuelle à l'autoroute 15 en direction sud, de manière à réaliser avec la route 117 un carrefour plan "en croix" avec feux de circulation.</p> <p>De l'avis du MTQ, un tel projet nécessiterait également la réalisation, du côté est du viaduc de l'autoroute 15, d'une nouvelle bretelle donnant accès à celle-ci en direction nord via la route 117; ce nouvel accès longerait le tracé actuel de la bretelle de la sortie no. 86.</p>
<p>JUSTIFICATION DU PROJET</p> <p>La justification de ce projet repose avant tout sur un objectif d'aménagement et de développement économique, soit de renforcer le potentiel d'accessibilité global de l'agglomération de Sainte-Agathe, avec comme corollaire les retombées économiques inhérentes qu'un tel projet peut générer.</p> <p>Compte tenu que le milieu environnant est déjà presque tout bâti et que le projet se retrouve au centre de la structure commerciale et industrielle de Sainte-Agathe, nous croyons que l'échangeur amélioré permettra de maintenir et d'accroître le niveau des activités économiques, mais non uniquement de les déplacer dans l'espace sans créer un apport additionnel net d'activités (phénomène de substitution). La localisation et la visibilité de cette nouvelle sortie pourraient rapprocher plutôt qu'éloigner l'usager de l'autoroute 15 du centre des affaires de Sainte-Agathe-des-Monts.</p>	
<p>CONDITIONS DE RÉALISATION</p> <p>La réalisation d'un tel projet dépend au départ de la volonté du milieu municipal et des agents économiques du secteur à participer au financement des immobilisations requises.</p> <p>Une étude d'opportunité et de faisabilité technique doit être également réalisée au préalable.</p>	

¹ Ces projets sont localisés sur la planche 3 illustrant les affectations du sol et, identifiés par la lettre "A", avec chacun leur numéro d'identification respectif.

² Les principales composantes techniques de ce projet ont déjà été évaluées dans le cadre d'une étude commandée par la municipalité de Sainte-Agathe-Sud: municipalité de Sainte-Agathe-Sud, Étude économique de réaménagement de la route 117; Beauchemin-Beaton-Lapointe inc. Consultants; décembre 1989.

TABLEAU 5-X RÉAMÉNAGEMENT MAJEUR DE LA ROUTE 117 À ST-JOVITE

<p>LOCALISATION</p> <p>Ce projet concerne tout le corridor routier de la route 117 à Saint-Jovite Ville, situé entre l'entrée sud de la Ville par la rue Ouimet jusqu'à la Montée Ryan à son extrémité nord (voir localisation sur la planche 5-F, périmètre d'urbanisation).</p>	<p>NATURE DE L'INTERVENTION</p> <p>Le projet vise un réaménagement majeur à long terme de toute la conception routière de la route 117 sur une distance de cinq (5) kilomètres à Saint-Jovite. Basé sur des hypothèses de solutions négociées entre la Ville de Saint-Jovite et le MTQ, l'intervention consiste essentiellement à:</p> <ul style="list-style-type: none"> - protéger la vocation de transit de la route 117 grâce à l'imposition de non-accès sur la majorité de son parcours à la hauteur de Saint-Jovite; - réaliser la construction de nouveaux viaducs, notamment vis-à-vis les carrefours des routes 323 et Montée Ryan; - aménager de nouvelles voies de service à même l'emprise actuelle (dans la mesure du possible) grâce au rétrécissement du terre-plein central. <p>Ce projet nécessite aussi la fermeture de plusieurs accès actuels dans le terre-plein central de la route 117, la fermeture des carrefours-plans dans la section nord (rue Ouimet, chemin Brébeuf et Montée Ryan) de même que l'aménagement d'une petite bretelle en direction nord sur la route 117, vis-à-vis le carrefour dénivelé de la route 327.</p> <p>Pour la section sud (entre la route 327 et la rue Ouimet), les nouveaux accès à la route 117 doivent être interdits ou régis sévèrement. Une planification routière locale est prévue dans ce secteur commercial en voie de développement, de façon à assurer l'intégrité du corridor routier contre une multiplication des points de conflits entre la circulation locale et de transit.</p>
<p>JUSTIFICATION DU PROJET</p> <p>Ce projet constitue un élément-clé dans l'objectif fondamental de préservation de la vocation de transit de la route 117, afin de ne pas transformer en boulevard urbain cette route au nord de l'agglomération de Sainte-Agathe; le projet amène une solution permanente et viable à long terme aux problèmes aigus de sécurité de la route 117 à ses intersections avec la route 323, la rue Ouimet et la Montée Ryan, et de congestion en période de fréquentation élevée de la Station Mont-Tremblant.</p>	
<p>CONDITIONS DE RÉALISATION</p> <p>Projet très prioritaire à débiter le plus tôt possible pour la section de la 117 comprise entre la 323 et la Montée Ryan, mais devant être échelonné par phases sur plusieurs années.</p> <p>Tel qu'exigé par le schéma révisé, la Ville de Saint-Jovite et la municipalité de Saint-Jovite Paroisse doivent prévoir des mesures particulières de planification assurant les conditions d'accueil à la réalisation du projet.</p>	

TABLEAU 5-Y CRÉATION D'UN ACCÈS À UNE NOUVELLE ZONE INDUSTRIELLE À SAINT-JOVITE VILLE

<p>LOCALISATION</p> <p>Bretelle du carrefour dénivelé de la route 327, reliant cette dernière à la route 117, à l'est de la rivière du Diable.</p>	<p>NATURE DE L'INTERVENTION</p> <p>Il s'agit de redresser en angle droit la bretelle du viaduc de la route 323 afin d'y aménager un carrefour en "T", avec une rue locale dotée d'une emprise nominale de vingt (20) mètres, laquelle permettra un accès à une nouvelle zone industrielle à caractère régional. Cette zone industrielle, comprise entre les routes 323 et 117, la rivière du Diable et la limite sud de Saint-Jovite Ville, est désignée au schéma révisé comme une aire d'affectation industrielle et commerciale.</p> <p>Notons qu'il est impossible en vertu des normes de sécurité du MTQ, de raccorder directement une rue locale à la route 117 en raison de la présence à cet endroit d'une voie de décélération (direction sud) ainsi que de l'approche du pont enjambant la rivière du Diable.</p> <p>De plus, il serait avantageux de combiner ce projet à la construction d'une nouvelle bretelle d'accès à la route 117 en direction nord, via la rue Léonard. Cet aménagement envisagé¹ par le MTQ, dans le cadre du projet décrit au tableau précédent, permettrait de réduire les interférences routières ainsi qu'une circulation plus sécuritaire de véhicules lourds vers la zone industrielle.</p>
<p>JUSTIFICATION DU PROJET</p> <p>L'objectif de développement d'un nouveau secteur industriel et commercial à Saint-Jovite motive ce projet routier. Rappelons que la création de nouvelles zones industrielles et commerciales d'envergure régionale le long de l'axe de l'autoroute 15 / route 117 constitue l'une des grandes orientations du schéma révisé.</p> <p>De plus, la création d'un nouvel accès à cette zone industrielle s'intègre parfaitement avec le projet plus global de réaménagement de la route 117 à Saint-Jovite.</p>	
<p>CONDITIONS DE RÉALISATION</p> <p>Projet indispensable afin de donner un accès à la nouvelle zone industrielle prévue au sud de la route 117.</p> <p>Nécessite une planification concertée entre la Ville de Saint-Jovite et le MTQ ainsi qu'un financement d'une partie des travaux par la Ville.</p>	

¹ La création de cette bretelle d'accès implique la fermeture de l'ouverture actuelle dans le terre-plein central de la route 117.

TABLEAU 5-Z CONSTRUCTION D'UNE ROUTE DE CONTOURNEMENT À LABELLE

LOCALISATION	NATURE DE L'INTERVENTION
<p>Route de contournement dont le tracé projeté est situé immédiatement à l'ouest du village de Labelle et parcourant une distance approximative de six (6) kilomètres (voir localisation sur la planche 5-K, périmètre d'urbanisation).</p>	<p>Le projet consiste à construire une nouvelle route à deux (2) voies contiguës à l'extérieur du village de Labelle, dotée des standards requis (ex: largeur nominale de sept (7) mètres pour la chaussée) pour une route de catégorie "nationale". Selon une analyse préliminaire du MTQ, l'emprise suggérée serait d'un minimum de quarante (40) mètres, soit une largeur suffisante afin de pouvoir y aménager éventuellement une route à quatre (4) voies avec chaussées séparées en milieu urbain.</p> <p>Afin de protéger ce nouveau corridor routier, les intersections et les accès riverains doivent être limités au maximum; pour tout nouveau projet de voie de contournement, le MTQ impose désormais des non-accès aux propriétés.</p>
<p>JUSTIFICATION DU PROJET</p> <p>Le projet de route de contournement du village de Labelle, en conjonction avec les travaux de réfection de la route 117 au nord du village, constitue une étape logique dans la planification à long terme des grands travaux d'amélioration de cet axe routier jusqu'à Mont-Laurier.</p> <p>La route de contournement permettrait de solutionner à long terme les carences actuelles de la section de la route 117 traversant le centre du village de Labelle: fluidité et sécurité de la circulation affectées en raison de la présence d'une chaussée plus étroite, d'un feu de circulation tricolore et de la concentration des multiples accès, congestion durant l'été en période de pointe les fins de semaine et impact sur la qualité du milieu de vie créé par une circulation rapide et de véhicules lourds.</p> <p>Le projet signifie donc que la route 117 redeviendrait avec ses caractéristiques normales une voie rapide de transit en milieu rural avec des servitudes de non-accès, permettant d'assurer un coefficient élevé de mobilité de la circulation.</p> <p>Sur le plan du développement local, il importe de minimiser les contraintes d'un tel projet, notamment en:</p> <ul style="list-style-type: none"> - réservant des servitudes de non-accès sur la majorité du tracé de la route de contournement de façon à réduire le plus possible le transfert des activités commerciales le long du nouveau tracé au détriment de l'économie du village; - planifiant un maximum de trois (3) nouveaux carrefours routiers; - organisant le développement résidentiel riverain à la route de contournement de façon à réduire l'impact inhérent à une importante circulation de transit; - protégeant l'emprise projetée par la réglementation d'urbanisme. 	
<p>CONDITIONS DE RÉALISATION</p> <p>Après avoir réalisé les études d'opportunité et de justification en 1997 ainsi que l'étude d'impact, le MTQ projette la confection des plans et devis vers l'an 2 000, préalable à la construction du projet.</p> <p>Advenant sa viabilité environnementale, ce projet est réalisable sur une période à court ou moyen terme, dépendamment des budgets disponibles au MTQ</p>	

5.3.4 Problématique et orientations particulières sur la desserte du secteur Tremblant

Un système routier très sollicité

Le développement qu'a connu la Station Mont-Tremblant depuis le début des années 1990 a été d'une ampleur telle que les accès routiers actuels hors site desservant celle-ci semblent déjà avoir atteints (1998) leurs capacités en période de pointe (ex: fins de semaine de ski, événements), et ce presque sur l'ensemble d'une année.

D'après des informations fragmentaires tirées d'une étude d'opportunité réalisée pour le compte du MTQ, le système routier actuel donnant accès à la Station Mont-Tremblant:

- répond mal sur le plan fonctionnel et sécuritaire (périodes d'attente, confort, fluidité de la circulation) à la demande actuelle (1999) en déplacements véhiculaires en période de pointe générés principalement par la Station, notamment dans le cas de la Montée Ryan qui est l'axe le plus stratégique;
- deviendrait très peu fonctionnel et sécuritaire advenant la concrétisation des projets d'Intrawest qui entend amorcer dans un avenir rapproché des travaux liés au développement de deux (2) nouveaux secteurs de villégiature d'envergure semblables au secteur existant du versant sud.

Le système routier du secteur Tremblant pourrait être sollicité et voir ses capacités dépassées rapidement, si l'on tient compte de la croissance des déplacements véhiculaires induite par la nouvelle capacité d'accueil de la Station Mont-Tremblant qui pourrait devenir réalité à moyen ou long terme:

- croissance phénoménale de l'achalandage de la Station qui passerait de 2,5 millions à 7 millions de visiteurs/année;
- capacité d'hébergement (surtout des logements en copropriété) pouvant jusqu'à tripler par rapport à la situation existante (1999) à même l'aménagement de deux (2) nouveaux secteurs de villégiature et récréatifs (South Bowl et versant nord);
- déplacement graduel des nouvelles infrastructures d'hébergement, de services et de récréation vers les territoires de Saint-Jovite Paroisse et de Lac-Supérieur;
- nouveaux développements domiciliaires dans la zone d'influence la plus rapprochée de la Station Mont-Tremblant.

Priorité à l'amélioration des infrastructures routières existantes

Le schéma révisé privilégie dans un premier temps le renforcement du réseau routier actuel afin de répondre à la demande additionnelle prévisible en déplacements générés par la Station Mont-Tremblant, soit:

- en donnant la priorité des interventions à la Montée Ryan afin d'améliorer sa capacité en terme de débit de pointe aux intersections et au site du versant sud, en complémentarité avec les travaux à poursuivre pour le réaménagement majeur de la route 117 à Saint-Jovite:

- les travaux requis à plus ou moins brève échéance pourraient consister entre autres à uniformiser la chaussée et les accotements selon les standards requis, à ajouter une troisième voie si requise, à construire un viaduc à l'intersection de la route 117, à améliorer des infrastructures d'accès au site même du versant sud de la Station (décongestion et meilleure fluidité aux heures de pointe) ainsi qu'à réaménager de façon plus sécuritaire le carrefour Montée Ryan/Route 327.
- en améliorant les conditions générales de la circulation et révisant s'il y a lieu le rôle des autres routes d'accès (chemin du Lac-Supérieur et route 327) à titre d'axes d'appui à la Montée Ryan lorsque celle-ci souffre de surcharge en période de pointe;
- en conservant la fonctionnalité et la sécurité des axes routiers existants par un contrôle plus rigoureux sur les accès aux terrains riverains et l'ouverture de nouvelles rues s'y raccordant.

Considérations relatives à l'implantation de nouveaux axes routiers

Malgré les améliorations significatives qui pourraient être apportées au réseau routier existant, l'implantation d'un (1) ou de nouveaux axes routiers pourraient s'avérer éventuellement la solution optimale qu'il faille retenir dans une perspective à moyen ou long terme (5 à 10 années).

L'objectif que sous-tend l'ajout de nouvelles infrastructures d'accès entre la Station et la route 117 est d'assurer un nouveau lien en complémentarité avec la Montée Ryan, doté d'une vocation de transit (circulation touristique et régionale).

Pour ce faire, le schéma révisé privilégie l'option d'une utilisation optimale des deux (2) axes majeurs déjà en place que sont la Montée Ryan et le chemin du Lac-Supérieur auxquels pourraient se raccorder à l'une ou à l'autre une nouvelle section de route de transit traversant la rivière du Diable, permettant ainsi d'atteindre le (ou les) nouveaux secteur(s) de développement de la Station Mont-Tremblant.

Cette option nécessiterait possiblement de nouveaux contournements routiers des villages de Saint-Faustin-Lac-Carré dans le cas de l'axe du chemin du Lac-Supérieur et d'un réaménagement du chemin Duplessis longeant la rivière du Diable. Notons que les interventions sur l'un ou l'autre des deux (2) axes pourraient être conçues et réalisées séparément ou de façon concomitante.

L'autre option possible, dans le cas où des études de faisabilité et d'impacts sur l'environnement ne favoriseraient pas l'option précédente, pourrait consister en la construction d'un tout nouvel axe routier entre la route 117 et la Station Mont-Tremblant.

Ce nouvel axe routier devrait être planifié et réalisé de manière:

- à remplir exclusivement une mission de transit rapide complémentaire à la Montée Ryan et le chemin du Lac-Supérieur;
- à interdire, ou régir très sévèrement les vocations et accès riverains afin d'annihiler tout potentiel commercial concurrentiel aux pôles de services existants de Saint-Jovite et Saint-Faustin-Lac-Carré.

- à créer un nouveau corridor routier panoramique doté d'un environnement visuel de qualité remarquable digne d'une porte d'entrée d'une station touristique de calibre international.

5.4 OBJECTIFS RELATIFS AU RÉSEAU ROUTIER SECONDAIRE

Afin d'établir un cadre de planification plus étroit entre la gestion de la circulation sur les chemins municipaux et la mise en valeur polyvalente des grands secteurs forestiers sur les terres publiques, il importe de reconnaître la vocation d'accès aux territoires forestiers et de villégiature en terres publiques pour les routes suivantes:

- chemin des Pionniers, municipalité de La Minerve;
- chemin des Érables, municipalité de La Conception;
- chemin de Vendée et des Érables, municipalité d'Amherst;
- chemin Larose, municipalité de Montcalm;
- chemin du Lac-à-l'Original, municipalité de Val-des-Lacs.

Les **plans d'urbanisme** des municipalités concernées doivent identifier et localiser ces voies de circulation, en regard de cette vocation particulière que le schéma révisé leur attribue.

5.5 OBJECTIFS RELATIFS AU TRANSPORT AÉRIEN

Le transport aérien dans la MRC des Laurentides est presque essentiellement lié à l'aviation d'agrément et voué à un potentiel de développement commercial lié de près à l'impact de la Station Mont-Tremblant (ex: transport du fret par avions-cargos, vols nolisés par transporteurs régionaux).

L'aéroport de Gray Rocks, implanté à Saint-Jovite au sud du lac Ouimet le long de la route 327, constitue la seule infrastructure aéroportuaire d'importance en opération sur le territoire de la MRC des Laurentides. Cette infrastructure est relativement modeste: piste gazonnée de 1 200 mètres, aucune signalisation des approches et bâtiments de service élémentaires.

Compte tenu de l'ampleur des investissements requis et des contraintes physiques du milieu environnant, cet équipement ne semble pas posséder en première analyse des conditions idéales pour devenir un aéroport de calibre régional (piste de 1 500 mètres, vols aux instruments, approches sécuritaire), pouvant accueillir par exemple des avions de type Dash-8.

La venue d'un achalandage commercial de l'aéroport (ex: vols nolisés, clientèle d'affaires, plus gros transporteurs) et/ou l'augmentation significative de l'aviation de tourisme pourraient engendrer une détérioration graduelle et marquée de la qualité de vie des milieux habités environnants, notamment au niveau du climat sonore.

La MRC des Laurentides est d'avis qu'une telle modification dans le rôle et l'envergure des opérations de l'aéroport de Saint-Jovite devrait faire l'objet au préalable d'études environnementales et de consultations élargies auprès de la population et des organismes du milieu. Une analyse détaillée des répercussions environnementales devrait être réalisée pour tout projet d'importance (y compris l'agrandissement de la piste et l'amélioration des installations actuelles) relatif à cette infrastructure, et ce même dans l'hypothèse où celui-ci ne serait pas assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

Aussi, la MRC des Laurentides offre son entière collaboration à la recherche de solutions et de mesures particulières d'aménagement afin d'atténuer les impacts de la circulation d'aéronefs sur le secteur environnant de l'aéroport.

La MRC des Laurentides reconnaît néanmoins l'opportunité de doter éventuellement la région des Moyennes-Laurentides de services aériens adéquats et sécuritaires, notamment en regard des nouvelles clientèles générées par la Station Mont-Tremblant (ex: congressistes, tourisme d'affaires). Dans cette optique, la MRC et le CLD des Laurentides entendent collaborer avec leurs partenaires dans la recherche de solutions optimales, soit par:

- la réutilisation de l'aéroport de La Macaza présentement désaffecté situé à une distance-temps de quelque quarante (40) minutes de Tremblant via la route 117, cette infrastructure étant dotée des caractéristiques de base essentielles à l'implantation recherchée;
- ou le maintien et l'amélioration des liens par autocars avec les services de l'aéroport de Mirabel;
- ou l'implantation d'un aéroport régional sur le territoire de la MRC des Laurentides qui saura répondre adéquatement à l'ensemble des conditions environnementales, économiques et sociales qu'une telle infrastructure exige.

5.6 OBJECTIFS RELATIFS AU TRANSPORT EN COLLECTIF

Le transport collectif englobe les services de transport interurbain par autocar et taxi ainsi que les services de transport dédiés à des clientèles plus spécifiques tel le transport scolaire et le transport pour les personnes handicapées et âgées.

L'essentiel de l'information contenue dans la présente section qui relève de données factuelles (statistiques, intervenants, dessertes) provient d'une étude technique¹ réalisée par le ministère des Transports du Québec, dans le cadre de l'élaboration du **plan de transport des Laurentides**.

5.6.1 Le transport en commun

Présent dans les Basses Laurentides, le service de transport en commun par autobus ou par train est inexistant sur le territoire de la MRC des Laurentides où l'étalement de la population et son caractère saisonnier rend très difficile l'implantation d'un service bien structuré et viable financièrement.

En fait, une partie des besoins en transport en commun est comblée par les services de transport interurbain (ou inter-régional) qui longe déjà l'axe de la route 117.

5.6.2 Le transport interurbain par autocar

Le transport interurbain par autocar qui a pour fonction première de relier la zone métropolitaine de Montréal aux régions des Laurentides et de l'Abitibi-Témiscamingue ainsi que les principaux pôles urbains qui s'y retrouvent offre des points de service le long des axes de la route 117, de la route 329 vers Saint-Donat ainsi que vers Tremblant via la route 327 (section au nord de la route 117).

¹ Ministère des Transports du Québec, Vers un plan de transport pour les Laurentides. Études techniques, volume 5; transport collectif, transport aérien et traverses fluviales. Juin 1997, 103 pages.

Les transporteurs Limocar et Maheux se partagent l'offre:

- LIMOCAR offre six (6) des onze (11) liaisons (1998) en service dans la région des Laurentides et ses principaux itinéraires touchant le territoire de la MRC des Laurentides se destinent de Montréal à Ferme-Neuve, Sainte-Agathe, Saint-Jovite/Mont-Tremblant (route 327) et Saint-Donat (route 329);
 - des circuits express et à caractère local sont offerts selon certaines heures.
- MAHEUX offre également un service combiné local et express à l'intérieur d'un itinéraire Montréal/Val-d'Or mais ses points d'arrêt locaux sont tous situés dans l'axe de la route 117.

Bien que la proportion des déplacements véhiculaires interurbains générés par le transport par autocar continuera à demeurer très faible, ce mode de transport reste indispensable pour certaines clientèles spécialisées (surtout chez les jeunes).

La MRC des Laurentides considère que le maintien du niveau actuel de services doit être maintenu et amélioré afin d'offrir une alternative à l'automobile dans les centres urbains et les pôles d'emplois de Saint-Jovite/Tremblant et Sainte-Agathe. De plus, un service de transport par autocar amélioré (ou un service spécifique de navettes) risque de s'imposer dans le secteur Saint-Jovite/Tremblant où l'on assistera à une croissance significative de déplacements aller-retour de travailleurs et touristes entre Saint-Jovite et la Station Mont-Tremblant qui constitue l'un des plus gros employeurs de la région des Laurentides.

Enfin, le transport par autocar nolisé à des fins touristiques (ex: skieurs, tours touristiques pour groupes spécifiques) est appelé à jouer un rôle accru dans le transport des clientèles touristiques, compte tenu de l'activité sans cesse grandissante de la Station Mont-Tremblant chez les clientèles étrangères. Cette forme de transport contribuerait par exemple au déplacement d'environ 10% de toute la clientèle de skieurs de la Station.

5.6.3 Le transport par taxi

D'après le MTQ, la très grande majorité des municipalités de la MRC des Laurentides sont desservies par des services de transport par taxi où l'on relevait en 1993 près d'une trentaine de chauffeurs sur un territoire très faiblement occupé.

L'industrie du taxi selon le MTQ pourrait jouer un rôle non négligeable dans l'optique d'une intégration des différents services de transport spécialisé dans les Laurentides, notamment depuis que la Loi sur le transport par taxi donne la possibilité d'offrir des services de transport collectif par taxi, dans les secteurs d'activité où le transport par autocar et autres services de transport spécialisés ne s'avèrent pas viables.

5.6.4 Transport collectif et spécialisé

Dans cette catégorie, sont compris les services en région de transport en commun (par autobus ou par taxi) des personnes s'adressant à des clientèles spécialisées : transport scolaire, transport scolaire pour écoliers handicapés ou transport adapté pour handicapés et personnes âgées.

Ces services de transport en commun spécialisé qui desservent pratiquement tout l'ensemble du territoire de la MRC des Laurentides demeurent indispensables, mais font face chacun à des coûts d'exploitation très élevés compte tenu de la longueur des trajets, de la faible densité d'occupation et de la géographie accidentée du territoire.

De plus, les commissions scolaires et les entreprises exploitant le transport adapté dépendent presque exclusivement d'un financement provenant du gouvernement du Québec et des municipalités, sujet à d'importantes restrictions.

Afin de maintenir le niveau et la qualité du service offert, les intervenants impliqués dans le transport régional (commissions scolaires, entreprises de transport adapté, entreprises de taxi et municipalités) seront appelés à se concerter davantage dans un proche avenir.

La MRC des Laurentides offre toute sa collaboration dans ce dossier pour lequel une intégration accrue des différents équipements et systèmes de transport des personnes pourrait être envisagée. Cette intégration pourrait faciliter le maintien d'une qualité de services actuels à des coûts raisonnables, voire de développer éventuellement un système de transport inter-régional s'adressant à un plus vaste bassin d'utilisateurs.

CHAPITRE 6

LA PLANIFICATION DES RÉSEAUX RÉCRÉATIFS

Les éléments de planification des grands réseaux récréatifs identifiés dans le présent chapitre découlent principalement des orientations suivantes:

- ⇒ mise en place d'un réseau récréotouristique de grande renommée s'appuyant sur le Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord et le Parc régional du corridor aérobique.¹ (**orientation 3.2**);
- ⇒ développement de l'agrotourisme dans les secteurs agricoles et agroforestiers de la vallée de la rivière Rouge et de La Minerve (**orientation 3.3**);
- ⇒ mise en place d'un plan concerté sur la protection et la mise en valeur du potentiel patrimonial et culturel (**orientation 5.7**).

La **planche 3** portant sur les grandes affectations du sol illustre le tracé approximatif des réseaux récréatifs.

6.1 LE PARC RÉGIONAL LINÉAIRE LE P'TIT TRAIN DU NORD

Le schéma révisé réserve une vocation exclusive de récréation extensive quatre-saisons à l'ensemble du Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord qui parcourt, selon un axe sud-est/nord-ouest le territoire de la MRC des Laurentides sur une distance d'environ soixante-quinze (75) kilomètres. Les usages/activités principaux autorisés à l'intérieur de l'emprise du parc sont la randonnée à bicyclette, la randonnée pédestre, le ski de randonnée, la motoneige, les infrastructures d'utilités publiques (ex: conduite de gaz, réseaux d'aqueduc et d'égout) de même que des usages utilitaires ou de services connexes à la vocation du parc.

Le Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord est intégré au grand réseau de la **Route Verte**, projet qui vise la construction d'un itinéraire cyclable à travers le Québec.

Éléments de mise en œuvre

Les **plans et règlements d'urbanisme** des municipalités traversées par le Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord² doivent prévoir une affectation ou un lien récréatif ainsi que des dispositions destinées spécifiquement à la vocation du parc.

Les aménagements de base étant complétés, les efforts porteront à l'avenir sur l'entretien de la piste, les aménagements connexes (ex: aires de repos, panneaux d'interprétation), la revalorisation des anciennes gares, de même que sur la promotion du Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord.

Afin de préserver l'intégrité fonctionnelle et paysagère du Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord, le **document complémentaire** prescrit à cet effet certaines dispositions particulières :

- ⇒ les dispositions sur l'abattage des arbres en bordure des corridors touristiques.

¹ Projet d'aménagement d'un réseau cyclable et de motoneige réalisé à même l'ancienne emprise du chemin de fer du Canadien National, dans l'axe est-ouest traversant les municipalités de Montcalm, Arundel, Huberdeau et Amherst.

² Les limites du parc régional linéaire correspondent à l'ancienne emprise du chemin de fer du Canadien Pacifique, laquelle est maintenant louée par bail à long terme par le Gouvernement du Québec à la MRC des Laurentides.

* Référence au document complémentaire: article 72

⇒ les règles d'affichage le long du parc.

* Référence au document complémentaire: articles de la sous-section 4.10

⇒ les dispositions d'urbanisme sur la qualité des implantations en bordure des corridors touristiques.

* Référence au document complémentaire: article 70

La MRC des Laurentides, à titre de gestionnaire du Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord et du Parc régional du corridor aérobique, émet des baux relatifs aux accès. La MRC des Laurentides entend restreindre le plus possible de nouveaux accès traversant la piste cyclable.

De plus, les municipalités traversées par ces deux (2) axes récréatifs majeurs devront inclure un objectif à leurs plans d'urbanisme afin de limiter de nouveaux croisements routiers avec ceux-ci.

6.2 LE PARC RÉGIONAL DU CORRIDOR AÉROBIQUE

Une vocation de récréation extensive est également prévue pour toute l'emprise du Parc régional du corridor aérobique, lequel constitue un lien récréatif à fort potentiel dans l'axe est-ouest avec comme point de départ le secteur de Saint-Sauveur/Piedmont qui est déjà traversé par le Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord.

Il s'agit plus précisément d'un lien en site propre d'une trentaine de kilomètres de longueur, lequel se retrouve à même l'ancienne emprise du chemin de fer Canadien National, sur le territoire des municipalités de Montcalm, Arundel, Huberdeau et Amherst.

La majeure partie des travaux d'aménagement de ce nouveau lien récréatif a été complétée au cours de l'été 1997.

Éléments de mise en œuvre

Les **plans et règlements d'urbanisme** des municipalités traversées par le Parc régional du corridor aérobique doivent indiquer pour ce dernier une affectation spécifique ou un lien récréatif à mettre en valeur, à titre de réseau cyclable et de motoneige.

Les mesures de protection de l'intégrité de ce corridor vert sont les mêmes que celles déjà énoncées à la section 6.1.

6.3 LES LIENS CYCLABLES

La **planche 8** illustre le tracé général du réseau cyclable régional dont la vocation et les interventions à réaliser peuvent se résumer comme suit:

■ "Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord"

- longueur approximative : 76 kilomètres se poursuivant dans les MRC Rivière-du-Nord, Pays-d'en-Haut et Antoine-Labelle pour une longueur de 200 kilomètres;
- vocation: piste cyclable en site propre; ski de fond entre Val-Morin et Ste-Agathe-des-Monts (secteur sud), motoneige pour le reste du tracé en direction nord;

- aménagements : aménagement de la piste réalisé en totalité qui génère annuellement une clientèle de plus de 600 000 jours/utilisateurs.
- **"LIEN A", secteur Ste-Agathe**
 - longueur approximative : 25 kilomètres dans la MRC des Laurentides;
 - vocation: lien cyclable projeté destiné à relier les secteurs touristiques de Ste-Agathe et St-Donat; interconnexion avec le Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord à la hauteur de Val-David, le secteur récréatif Val-David / Val-Morin et la zone de plein air du Mont Kaaikop;
 - aménagements : une portion importante du parcours est en chaussée désignée sur des chemins municipaux relativement plats entre Val-David et Ste-Lucie-des-Laurentides.
- **"LIEN B", Parc régional du corridor aérobique**
 - longueur approximative : 35 kilomètres;
 - vocation : lien cyclable également utilisé par la motoneige en hiver, traversant les municipalités d'Arundel, Amherst, Huberdeau et Montcalm, lequel se poursuivra vers l'est dans la MRC des Pays-d'en-Haut avec un raccordement au Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord, à la hauteur de Piedmont;
 - aménagements : des travaux sur environ trois (3) kilomètres ont été réalisés à Montcalm et Arundel afin d'assurer un passage sécuritaire le long de la route 327 - 364, à l'aide d'une voie cyclable sur l'accotement de la chaussée et / ou d'une piste en site propre longeant l'emprise de cette route.
- **"LIEN C", interconnexion Parc régional du corridor aérobique - Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord**
 - longueur approximative : 25 kilomètres;
 - vocation: lien cyclable projeté permettant de boucler un vaste réseau récréatif 4 saisons dans les MRC des Laurentides et Pays-d'en-Haut, grâce à une interconnexion avec le Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord à la hauteur de Saint-Jovite;
 - aménagements : divers aménagements sont planifiés et réalisés (piste en site propre, chaussée désignée, bande cyclable) le long de la route 327, les chemins Tour-du-Carré et Pont Prud'Homme et dans le secteur de la route 327 pour rejoindre la Ville de Saint-Jovite.

L'aménagement de ces liens cyclables s'inscrit dans une perspective à long terme du réseau touristique de randonnée à bicyclette à l'échelle des Laurentides; le financement et la réalisation des aménagements et de la signalisation requis pourront s'effectuer graduellement à même les programmes de travaux de voirie municipale et provinciale et autres programmes provenant de fonds régionaux ou gouvernementaux.

Éléments de mise en œuvre

Les **plans d'urbanisme** des municipalités doivent identifier la localisation et la nature des liens cyclables principaux, tel que définis dans la présente section.

D'autre part, le Conseil de la MRC des Laurentides entend préciser l'ordre de priorité des liens cyclables à aménager de même que les modalités de leur réalisation.

6.4 LES SENTIERS RÉCRÉATIFS

Le schéma révisé identifie la localisation approximative des principaux liens collecteurs rattachés aux sentiers récréatifs d'envergure qui parcourent les secteurs de Sainte-Agathe et de Saint-Jovite/Tremblant. Comme l'indique la **planche 3**, il s'agit des grands réseaux de randonnée qui sont destinés à des activités récréatives non motorisées (ex: ski de randonnée, randonnée pédestre, vélo tout-terrain) se retrouvant:

- dans le secteur Sainte-Agathe: pistes Maple Leaf, Gillespie et autres;
- dans le secteur Saint-Jovite/Tremblant; réseau de ski de fond reliant le Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord, le village de Mont-Tremblant et la Station Mont-Tremblant (via le Domaine St-Bernard) et éventuellement d'autres municipalités voisines.

L'aménagement d'un sentier de longue randonnée dans les secteurs nord et ouest de la MRC des Laurentides viendra compléter à plus long terme la structure du réseau régional de sentiers récréatifs. L'organisme **Sentier National au Québec** qui est chargé d'aménager une centaine de kilomètres d'un sentier de longue randonnée pédestre dans les Laurentides entend poursuivre les travaux sur le territoire de la MRC des Laurentides, notamment sur les terres publiques du parc du Mont-Tremblant et de Labelle, pour ensuite les diriger vers la région de l'Outaouais.

Éléments de mise en œuvre

Le schéma révisé vise à protéger l'intégrité des liens collecteurs de ces sentiers récréatifs contre un démantèlement possible pouvant être occasionné par des développements inconséquents. Pour ce faire, le schéma révisé exige que les municipalités traversées par ces liens collecteurs intègrent:

- **à leurs plans d'urbanisme**, l'identification et la localisation approximative de ces liens collecteurs et du sentier de longue randonnée prévu par **Sentier National au Québec** ainsi que les objectifs de protection qui y sont rattachés;
- **à leurs réglementations d'urbanisme**, lorsque requises, des dispositions particulières permettant d'assurer l'intégrité fonctionnelle et visuelle des sentiers récréatifs (liens collecteurs), en conformité avec les objectifs des plans d'urbanisme.

Par ailleurs, la MRC des Laurentides veillera à ce que la vocation des grands réseaux récréatifs de grand plein air sur les terres publiques soit préservée, notamment à travers son rôle d'intervenant régional reconnu par le Gouvernement du Québec en ce qui a trait à la gestion multi-ressources de la forêt publique.

6.5 LE RÉSEAU DE MOTONEIGE

À l'instar du ski alpin, la pratique de la motoneige génère chaque hiver un impact considérable dans l'industrie touristique des Laurentides, notamment grâce à son potentiel d'attraction auprès des clientèles touristiques étrangères.

Comme on peut le constater sur la **planche 8**, trois (3) itinéraires majeurs parcourent le territoire de la MRC des Laurentides:

- le sentier Trans-Québec (no. 43) qui origine de l'est, passe par le secteur Ste-Agathe, pour ensuite se diriger vers l'Outaouais en empruntant dans le secteur d'Huberdeau, le tracé du Parc régional du corridor aérobique;
- le sentier provincial (no. 325) dans l'axe opposé qui suit à partir de Ste-Agathe le tracé du Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord afin d'accéder au secteur de Mont-Laurier;
- les deux (2) sentiers régionaux qui permettent la communication des Hautes Laurentides avec l'Outaouais via Labelle et l'Annonciation.

Éléments de mise en œuvre

Afin de préserver l'intégrité du réseau majeur de sentiers de motoneige tout en atténuant les impacts de la circulation motoneige sur la qualité de vie des résidents (bruit, intimité, sécurité), le document complémentaire prescrit une distance minimale de trente (30) mètres que doit respecter l'implantation d'un nouveau bâtiment d'habitation par rapport à un sentier de motoneige visé au schéma révisé:

- le sentier Trans-Québec, incluant sa section dans le Parc régional du corridor aérobique;
- le sentier provincial no. 325 empruntant le Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord;
- les deux (2) sentiers régionaux (nos 319 et 323) reliant l'Outaouais via Labelle et La Macaza.

* Référence au document complémentaire: article 45

Les plans d'urbanisme des municipalités concernées doivent indiquer la présence et la localisation approximative sur leur territoire des sentiers de motoneige Trans-Québec et régionaux.

La MRC des Laurentides entend favoriser la concertation des intervenants (ex: municipalité, ATL, fédérations de motoneige, corps policiers) afin de faciliter la gestion des activités quatre-saisons du Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord et du Parc régional du corridor aérobique afin d'assurer la fonctionnalité et la sécurité des usagers de la motoneige dans ces deux (2) corridors verts. Précisons qu'en vertu du **règlement sur la motoneige**, la norme de distance de trente (30) mètres devant séparer un sentier de motoneige à une habitation (Code de sécurité routière) ne s'applique pas à ces deux (2) corridors verts reconnus comme parcs régionaux par la MRC des Laurentides.

6.6 LES VÉHICULES TOUT TERRAIN

L'utilisation du véhicule tout terrain (VTT) à des fins récréatives représente une activité de loisirs qui génère un impact économique sans cesse croissant depuis les dernières années dans la région des Laurentides.

Le marché du VTT qui est en pleine croissance pose toutefois des problèmes sécuritaires et environnementaux semblables à ceux qui ont déjà affecté l'industrie de la motoneige, notamment en ce qui a trait à la circulation illégale des véhicules hors route dans les emprises routières et les zones fragiles (habitats fauniques, sols humides ou instables).

Le Gouvernement du Québec s'est doté au cours des dernières années d'une politique, d'une loi.¹ ainsi que d'une réglementation afférente afin de régir l'utilisation et la circulation des véhicules hors route tant sur les terres publiques que du domaine privé.

Éléments de mise en œuvre

Dans les limites de ses compétences et ressources, la MRC des Laurentides entend collaborer avec les partenaires liés à la gestion et au contrôle de l'utilisation de VTT (municipalité, MTQ, clubs de VTT, corps policiers) afin d'implanter un réseau régional de sentiers de VTT bien structuré et sécuritaire.

¹ Projet de loi no. 43 (1996, chapitre 60) – Loi sur les véhicules hors route. Sanctionné le 23 décembre 1996.

La MRC des Laurentides désire notamment participer à la planification et à l'aménagement d'un réseau régional de VTT sécuritaire et fonctionnel qui doit:

- 1° Offrir des retombées économiques et touristiques pour la région;
- 2° permettre l'interconnexion entre les sentiers existants situés dans les secteurs de Labelle/La Minerve et Sainte-Agathe, ou avec d'autres sentiers à caractère régional communiquant avec des MRC voisines.
- 3° minimiser les conflits avec d'autres utilisateurs de la forêt et les villégiateurs.

PLANCHE 8 - LES GRANDS RÉSEAUX RÉCRÉATIFS

CHAPITRE 7

LES ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT HISTORIQUE, CULTUREL ET ESTHÉTIQUE

* Référence à la LAU : article 5, 1^{er} alinéa, paragraphe 5

Le présent chapitre traite des constructions, ouvrages et ensembles bâtis d'intérêt patrimonial et architectural dont le potentiel est suffisamment significatif pour être reconnu sur le plan régional.

Sont également abordés les aspects reliés à la qualité de l'environnement visuel des paysages naturels et construits dans les secteurs qui sont sujets à un développement plus intensif.

Rappelons que les orientations sectorielles relatives au patrimoine et milieu visuel sont les suivantes:

- ⇒ mise en place de mesures additionnelles afin de bonifier l'intégration visuelle et naturelle des implantations/usages dans les principaux corridors et secteurs touristiques (**orientation 5.3**);
- ⇒ mise en place d'un plan concerté sur la protection et la mise en valeur du potentiel patrimonial et culturel (**orientation 5.7**).

7.1 LE POTENTIEL PATRIMONIAL ET ARCHÉOLOGIQUE

7.1.1 Rappel du contexte historique

Ce bref rappel historique s'inspire principalement d'un rapport d'analyse sur le patrimoine effectué en 1990 pour le service de l'aménagement de la MRC des Laurentides¹.

Le développement des Moyennes et Hautes-Laurentides ne s'est véritablement amorcé que vers le milieu du XIX^e siècle, suite à l'occupation de la première phase de colonisation des Basses-Laurentides dès le XVIII^e siècle.

Les constructions et ouvrages d'époque encore présents sont parsemés sur le territoire, mais témoignent néanmoins d'une histoire riche en influences architecturales et socio-économiques.

Sommairement, la nature et le visage du patrimoine bâti sur le territoire de la MRC des Laurentides peuvent s'expliquer à travers les grands mouvements de la colonisation et du développement économique de la région des Laurentides.

PRÉSENCE AMÉRINDIENNE JUSQU'AU XVIII^e SIÈCLE

La région de la MRC des Laurentides est parcourue par les amérindiens, notamment les Algonquins qui implantèrent des campements sur les berges des rivières Rouge et du Nord.

Il existe possiblement des vestiges archéologiques de l'occupation amérindienne mais qui n'ont pas encore été découverts jusqu'à présent sur le territoire de la MRC des Laurentides.

¹ Christian Vachon, Projet inventaire et diffusion du patrimoine, synthèse historique; MRC des Laurentides, février 1990, 98 pages.

DÉBUT DE LA COLONISATION DES PAYS-D'EN-HAUT, MILIEU DU XIX^e SIÈCLE

Lors de cette période, le clergé québécois (le Curé Labelle dans la région des Laurentides) a pris en charge la colonisation de nouvelles terres afin de contrer l'exode massif des canadiens-français vers les États-Unis.

Une première route de colonisation, au-delà de Saint-Jérôme, atteint Sainte-Agathe vers 1850 alors qu'un axe de colonisation anglo-protestant (origine irlandaise et écossaise) longe la rivière Rouge en provenance du sud d'Argenteuil (Arundel en 1857, Saint-Jovite en 1859).

L'exploitation forestière domine alors l'activité économique; les premiers chantiers de coupe s'installent le long de la rivière Rouge dès 1855, et de la rivière du Diable à partir de 1862;

- ◆ rappel au mouvement de colonisation anglo-protestant, le village d'Arundel possède donc un potentiel d'évocation historique exclusif;
- ◆ les constructions témoins de cette époque à l'architecture rustique sont très rares (ex: caveau à légumes, Brébeuf).

VENUE DU CHEMIN DE FER ET PREMIERS DÉVELOPPEMENTS DE LA VILLÉGIATURE AU TOURNANT DU XIX^e SIÈCLE, DÉBUT DES ANNÉES 1900

C'est au cours de cette période que l'on assiste à la diversification de l'économie et à l'intensification de l'occupation du territoire grâce à l'arrivée du chemin de fer:

- ⇒ Le P'tit Train du Nord atteint Sainte-Agathe en 1892 et Labelle en 1893;
- ⇒ l'industrie du bois de sciage connaît alors une prospérité;
- ⇒ popularité des clubs de chasse et pêche et amorce des implantations de villas et hôtels de villégiature dans le secteur Sainte-Agathe autour des lacs Manitou et des Sables, premier lieux véritables de destination touristique (santé et plein air) pour la grande bourgeoisie canadienne, américaine et européenne;
- ⇒ période intensive de défrichement sur des terres souvent incultes à l'agriculture et création de plusieurs nouvelles paroisses:
 - ◆ le potentiel patrimonial le plus ancien encore présent sur le territoire relève surtout de cette période: quelques églises et maisons de colonisation, les villas autour du lac des Sables et les tracés primitifs des chemins de fer du Canadien Pacifique (Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord) et du Canadien National (Parc régional du corridor aérobique), avec leurs deux (2) plus anciennes gares situées à Sainte-Agathe-des-Monts (1902) et à Saint-Jovite (1895).

INTENSIFICATION DU DÉVELOPPEMENT PAR LA VILLÉGIATURE ET L'INDUSTRIE TOURISTIQUE JUSQU'À LA FIN DE LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE - 1945

La première moitié du XX^e siècle est marquée par l'emprise sans cesse grandissante de l'industrie touristique sur le territoire qui se démocratise de plus en plus, l'âge d'or du train et la décroissance continue des activités traditionnelles de la forêt et de l'agriculture.

Cette période est marquée par:

- ⇒ les dernières constructions du patrimoine religieux au début des années 1900;

- ⇒ la vocation de plus en plus touristique du train jusqu'au début de son déclin à la fin de la Deuxième Guerre mondiale;
- ⇒ l'hôtellerie et la villégiature de prestige dans le secteur de Sainte-Agathe avec ses sanatoriums et ses grosses villas (ex: Domaine McGibbon à Sainte-Agathe-des-Monts);
- ⇒ le développement de nouvelles stations et hôtels de villégiature vers les années 1930, facilité par l'amélioration significative du réseau routier, époque au cours de laquelle Jack Rabbit (H.S. Johannsen) trace des pistes, Joe Ryan développe le centre de ski de la Station Mont-Tremblant (auberge le Inn), et que l'Hôtel La Sapinière est érigé à Val-David:
 - ◆ bien que de facture plus récente, le patrimoine bâti de cette période est des plus diversifié et riche en enseignement quant à l'image de marque touristique de la MRC des Laurentides qui repose toujours sur le ski et l'hôtellerie de villégiature.

7.1.2 Forces et faiblesses

Bien que ne pouvant être évalué sur la même base que le patrimoine des basses terres du Saint-Laurent dont plusieurs éléments relèvent de l'époque du régime français (XVII^e et XVIII^e siècle), le potentiel patrimonial sur le territoire de la MRC des Laurentides possède néanmoins une valeur significative, mais encore trop timidement protégé et mis en valeur à des fins culturelles et touristiques.

En résumé, ses forces et ses faiblesses peuvent être identifiées comme suit:

FORCES

Présence d'un patrimoine relativement diffus et récent (XX^e siècle) mais diversifié et évocateur des faits marquants de l'histoire laurentienne (ex: églises de colonisation, gares, villas d'époque).

Intégration de préoccupations d'ordre patrimonial et visuel dans quelques réglementations municipales.

Amorce d'une meilleure conscientisation et concertation du milieu envers le patrimoine.

Contribution potentielle du paysage laurentien au renforcement des éléments patrimoniaux et des noyaux villageois.

Début d'actions concrètes pour la protection et la mise en valeur des gares, dans le cadre des aménagements à compléter pour le Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord.

FAIBLESSES

Connaissances incomplètes sur le patrimoine et sa problématique d'intégration au milieu.

Faible apport du patrimoine bâti à la dimension culturelle et touristique (ex: très peu de véritables circuits patrimoniaux).

Faiblesse de l'encadrement législatif et réglementaire en matière de sauvegarde des éléments patrimoniaux les plus représentatifs (ex: églises de colonisation).

Sensibilisation du monde municipal et des affaires au patrimoine reste à faire (portée économique, culturelle et touristique sous-estimée).

Absence de musées et d'équipements d'interprétation sur l'histoire, le patrimoine bâti et ethnologique dans la MRC des Laurentides.

7.1.3 Description des éléments à caractère patrimonial et architectural d'intérêt

Identification des éléments d'intérêt

Sont identifiés et caractérisés au tableau 7-A et sur la **planche 9** insérés à la fin du présent chapitre, les bâtiments, constructions et lieux qui représentent un intérêt patrimonial sur le plan régional.

Les éléments d'intérêt patrimonial pour la région ont été regroupés par catégories:

- zone d'intérêt architectural;
- bâtiments touristiques à caractère patrimonial;
- bâtiments religieux et institutionnels;
- patrimoine ethnologique;
- habitations à caractère patrimonial.

Bien que relativement représentatif des meilleurs éléments du patrimoine bâti, l'inventaire figurant dans ce tableau ne peut être interprété comme exhaustif. La connaissance des éléments d'intérêt patrimonial reste à parfaire, plus particulièrement dans le cas de l'architecture domestique et commerciale pour laquelle on ne doit pas se limiter à "la maison de colonisation typique" mais on doit aussi tenir compte des autres influences architecturales (vernaculaire, états-unien, courant cubique) qui ont diversifié le paysage bâti.

Le relevé a été réalisé entre autres à l'aide des données du macro-inventaire du ministère de la Culture et des Communications et de l'étude de M. Christian Vachon¹.

Pour reconnaître une construction, un bâtiment ou un site d'intérêt patrimonial, on doit considérer notamment les aspects suivants:

- ◆ évocation historique d'un événement, d'un fait marquant, d'une période ou d'un personnage illustre;
- ◆ rappel d'un mode de vie traditionnel, soit l'ethnologie (ex: ancien moulin à scie);
- ◆ présence des traits architecturaux d'origine d'un mode d'implantation traditionnel;
- ◆ qualité physique des composantes architecturales.

En ce qui a trait aux mesures d'encadrement réglementaire ou législatif, précisons au départ qu'il n'existe pas sur le territoire de la MRC des Laurentides **de biens, monuments ou sites historiques classés ou reconnus**, lesquels relèveraient d'un contrôle direct (pour toute démolition ou modification à la construction) du ministère de la Culture et des Communications.

Immeubles patrimoniaux ayant un statut juridique

L'attribution d'une reconnaissance formelle de protection en vertu de la Loi sur les biens culturels n'est effective (1999) sur le territoire de la MRC des Laurentides que pour quelques immeubles dont la désignation et la sauvegarde proviennent d'une responsabilité déléguée à la municipalité par ladite loi:

- ◆ édifices cités " **monument historique** ":

¹ Christian Vachon, Projet inventaire et diffusion du patrimoine, synthèse historique ; MRC des Laurentides, février 1990, 98 pages.

- Chapelle Saint-Bernard à Mont-Tremblant;
 - Ancienne gare de Lac-Carré;
 - Église catholique de Sainte-Agathe-des-Monts, y compris le charnier et le cimetière;
 - Ancien bureau de poste sur la rue Saint-Vincent à Sainte-Agathe-des-Monts;
 - Ancienne gare de Sainte-Agathe-des-Monts sur la rue Saint-Paul.
- ◆ constitution d'un " **site du patrimoine** " :
- Site Beattie-des-Pins dans la partie nord de la Ville de Saint-Jovite;
 - Site du patrimoine, calvaire d'Huberdeau, dans le village d'Huberdeau.

Souignons que la gare de Sainte-Agathe-des-Monts est également désignée et protégée en vertu de la Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales (Canada).

Enfin, quelques municipalités appliquent certaines dispositions réglementaires, tel les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) visant à préserver par exemple l'homogénéité architecturale de certains secteurs plus anciens, contre des nouvelles implantations ou des modifications à des bâtiments existants mal adaptés à leur contexte bâti environnant.

Ces dispositions incluses dans une réglementation d'urbanisme s'avèrent toutefois insuffisantes afin d'assurer une préservation intégrale et fidèle de l'architecture d'origine d'un bâtiment historique ou doté d'une forte valeur patrimoniale.

7.1.4 Le potentiel archéologique

Malgré la présence d'un potentiel théorique dans les vallées des rivières Rouge, du Diable et du Nord qui sont les voies naturelles de communication empruntées jadis par les amérindiens, aucun site archéologique n'est connu (1999) sur le territoire de la MRC des Laurentides. Pourtant, la toponymie de certains lieux évoquent encore aujourd'hui l'occupation autochtone qui remonterait à plus de 6 000 ans¹.

En fait, en matière de potentiel archéologique, aucune recherche systématique n'a été entreprise (1999) sur le territoire de la MRC des Laurentides, ce qui ne signifie pas toutefois l'inexistence de vestiges reliés aux activités amérindiennes ou euro-québécoises (régime français)².

7.1.5 Éléments de mise en œuvre

Le schéma révisé porte essentiellement sur l'identification des éléments d'intérêt et n'entraîne aucune obligation quant à l'adoption par les municipalités de mesures spécifiques de protection visant la modification ou la démolition des bâtiments, constructions ou lieux à caractère patrimonial. Cependant, les **plans d'urbanisme** doivent reprendre l'identification de ces éléments répertoriés au schéma révisé.

¹ Les Algonquins désignaient le Mont-Tremblant sous le nom de "Manitonga Soutana", c'est-à-dire "Montagne des Esprits ou du Diable".

² D'après le Conseil de la culture des Laurentides: parmi les 94 sites archéologiques inventoriés dans la région des Laurentides, on en dénombre 88 dans le nord de la MRC Antoine-Labelle tandis que les autres se retrouvent dans les Basses-Laurentides.

D'autre part, la MRC des Laurentides s'engage à poursuivre les efforts pour l'acquisition d'une connaissance et d'une sensibilisation accrue du milieu municipal et de la population sur le potentiel patrimonial, architectural et archéologique du territoire.

Pour ce faire, la MRC des Laurentides encourage la réalisation des dossiers et des projets de mise en valeur suivants:

- ◆ inventaire des éléments patrimoniaux et des paysages bâtis à compléter (ex: architecture domestique et commerciale, résidences d'été d'époque à l'architecture rustique, constructions agricoles, anciens clubs de chasse et de pêche);
- ◆ élaboration d'un guide régional d'intervention, en collaboration avec les autres MRC de la région et le Conseil de la culture des Laurentides, pour le bénéfice des municipalités en matière patrimoniale et des paysages architecturaux, où milieu bâti et milieu visuel sont étroitement associés;
- ◆ sensibilisation des élus et officiers municipaux sur la question;
- ◆ opportunité d'un programme d'investigation et de protection des ressources archéologiques, avec l'aide du ministère de la Culture et des Communications;
- ◆ réalisation de circuits patrimoniaux et d'interprétation historique.

Notons que la réalisation de ce suivi pourrait conduire éventuellement à une modification au schéma révisé, de manière à encadrer les municipalités quant aux mesures de protection et de mise en valeur du patrimoine ainsi que des paysages bâtis de grand intérêt.

7.2 LES MILIEUX VISUELS SENSIBLES

Tel qu'apparaissant sur la **planche 9** insérée à la fin du présent chapitre, le schéma révisé identifie trois (3) grandes catégories de milieux qui représentent une préoccupation particulière sur le plan des paysages naturels et bâtis:

- 1° les corridors touristiques constitués de secteurs contigus longeant les axes de circulation qui ont une vocation touristique plus marquée;
- 2° les bassins visuels les plus stratégiques des secteurs de Sainte-Agathe et Saint Jovite/Tremblant, là où l'intégrité des paysages montagneux doit faire l'objet d'une attention particulière en raison des plus fortes pressions de développement que l'on y retrouve;
- 3° les massifs montagneux d'intérêt régional afin de maintenir leur cachet naturel et esthétique ainsi que leur potentiel de récréation extensive.

7.2.1 Les corridors touristiques

Les corridors touristiques sont constitués des bandes de terrains longeant de chaque côté l'emprise du Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord, du Parc régional du corridor aérobique ainsi que des routes identifiées sur la **planche 9** comme corridors touristiques.

Éléments de mise en œuvre

Pour la protection de l'intégrité visuelle de ces corridors, le **document complémentaire** accompagnant le schéma révisé contient des dispositions portant sur les éléments de contrôle suivants auxquels les plans et règlements d'urbanisme doivent se conformer:

⇒ Restrictions sur l'abattage des arbres.

* Référence au document complémentaire: article 72

⇒ Dispositions sur l'affichage et les enseignes (nombre, dimension, hauteur et localisation).

* Référence au document complémentaire: articles de la sous-section 4.10

⇒ Dispositions sur l'entreposage extérieur et les aménagements extérieurs pour les usages et constructions à vocation industrielle ou commerciale.

* Référence au document complémentaire: article 70

7.2.2 Les bassins visuels stratégiques

Il s'agit ici des paysages montagneux perceptibles en premier plan par l'automobiliste circulant sur l'autoroute 15, la route 117, la route 327, la Montée Ryan, le chemin Principal (Mont-Tremblant), le chemin Duplessis ainsi que le chemin du Lac-Supérieur.

Le périmètre de ces bassins visuels, illustré sur la **planche 9**, est délimité de façon générale par une ligne imaginaire suivant les versants et sommets de montagnes les plus perceptibles par l'automobiliste.

Éléments de mise en œuvre

Afin d'assurer une protection accrue des paysages montagneux qui constituent avec les plans d'eau les deux (2) caractéristiques majeures du paysage laurentien, le **document complémentaire** émet des prescriptions spécifiques sur les implantations résidentielles en montagne:

⇒ critères d'urbanisme régissant les implantations sur les sommets et les versants de montagnes.

* Référence au document complémentaire: article 71

Les **plans et règlements d'urbanisme** doivent donc inclure en conséquence des objectifs et dispositions réglementaires relatives à ces milieux montagneux.

7.2.3 Les massifs montagneux d'intérêt régional

Le schéma révisé identifie également (**voir planche 9**) plusieurs montagnes qui en plus de représenter un intérêt d'ordre esthétique et parfois d'ordre écologique ou géomorphologique, sont des lieux de prédilection pour les activités de grand plein air (randonnée, escalade, observation et autres) et d'observation en montagne; certains de ces massifs sont d'ailleurs parcourus par des sentiers de courte, moyenne ou longue randonnée.

Les massifs d'intérêt régional sont les suivants:

ZONE OUEST

Montagne de la Tour à feu: Amherst
Mont du Cimetière: Amherst
Mont des Corbeaux: Amherst

ZONE LABELLE

Montagne à Godard: Labelle
Montagne du Gorille: Labelle
Montagne du Dépôt: Labelle

ZONE SAINT-JOVITE/TREMBLANT

Mont Tremblant: Mont-Tremblant et Saint-Jovite Paroisse
Mont Éléphant: Lac Supérieur

ZONE SAINTE-AGATHE

Montagne Grise: Val-des-lacs
Mont Kaaikop: Sainte-Lucie-des-Laurentides
Mont Catherine: Sainte-Agathe-des-Monts
Mont Condor: Val-David
Mont King: Val-David

Éléments de mise en œuvre

Les massifs montagneux d'intérêt régional doivent être identifiés pour leur intérêt esthétique et récréatif dans les plans d'urbanisme des municipalités concernées.

D'autre part, ces massifs bénéficient de certaines mesures de protection; plusieurs d'entre eux se retrouvent en effet à l'intérieur des territoires qui sont déjà assujettis à des règles portant sur les implantations résidentielles en montagne (terres privées) et les interventions forestières (terres publiques).

Tableau 7-A

**DESCRIPTION SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX
ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL / MRC DES
LAURENTIDES**

Tableau 7-A (suite) fichier indépendant

PLANCHE 9 -

PATRIMOINE & MILIEU VISUEL

(1/50 000) - pochette

CHAPITRE 8

LES ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE ET LES ZONES DE CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES

* Référence à la LAU : article 5, 1^{er} alinéa, paragraphes 4 et 6

Les objectifs plus spécifiques et moyens proposés pour la protection et la mise en valeur du milieu naturel découlent de la prise en considération des six (6) orientations sectorielles suivantes:

- ⇒ reconnaissance de secteurs forestiers spécifiques où les aménagements sylvicoles et la conservation des habitats sensibles doivent prédominer (**orientation 1.5**);
- ⇒ implantations résidentielles mieux planifiées dans les secteurs plus isolés des centres de services et les milieux plus sensibles (**orientation 4.4**);
- ⇒ protection plus globale et concrète des lacs, cours d'eau, milieux humides et habitats fauniques (**orientation 5.1**);
- ⇒ soutien aux mesures de protection, d'aménagement et de restauration pour les habitats fauniques, les rives dégradées des cours d'eau et lacs et autres milieux naturels sensibles (**orientation 5.2**);
- ⇒ aménagement multi-ressources de la forêt et consolidation de l'agriculture axés sur les principes du développement durable (**orientation 5.5**);
- ⇒ orientation du développement dans les secteurs de moindre impact environnemental (**orientation 5.8**).

La **planche 10** en annexe du présent chapitre illustre les éléments naturels pertinents qui sont abordés dans le présent chapitre.

8.1 LES HABITATS FAUNIQUES ET LE MILIEU FORESTIER

Le territoire de la MRC des Laurentides qui est occupé majoritairement par la forêt, renferme un potentiel riche en habitats naturels.

La forêt et les plans d'eau dans la MRC des Laurentides représentent de nombreux et importants habitats fauniques pour le poisson, le petit et le gros gibier (ex: ours noir, cerfs de Virginie en abondance, orignal, loup) ainsi que pour la nidification de plusieurs espèces d'oiseaux.

N'oublions pas que la présence d'importants habitats fauniques¹ engendre un gros volume d'activités de chasse et de pêche sur le territoire de la MRC des Laurentides; par exemple, la chasse au cerf de Virginie produit chaque année sur ce territoire des retombées économiques de plusieurs millions de dollars. Le territoire de la MRC des Laurentides recèle également un bon potentiel pour la faune aquatique, notamment dans le cas des espèces plus populaires auprès des pêcheurs, tel la ouananiche, le maskinongé ou le touladi. Le lac Tremblant et la rivière Cachée sont des sites exceptionnels où l'on retrouve un habitat à très fort potentiel pour le touladi et le maskinongé.

¹ La Société de la faune et des parcs du Québec (FAPAQ) propose une définition simple de l'habitat faunique: est le domicile de l'animal et du poisson; le lieu où il trouve nourriture, abri et autres éléments nécessaires à la satisfaction de l'ensemble de ses besoins vitaux dans la reproduction.

Éléments de mise en œuvre

Le schéma révisé par le biais d'une affectation "récréation extensive" confirme le rôle principal de conservation auquel sont attribués les espaces publics suivants:

- **Parc du Mont-Tremblant;**
- **Réserve faunique Papineau-Labelle;**
- **Centre touristique et éducatif des Laurentides;**
- **Réserve écologique Jackrabbit.**

Les **plans et règlements d'urbanisme** des municipalités concernées doivent prévoir des dispositions compatibles avec celles prévues au schéma révisé pour ces territoires publics (voir chapitre 3).

Rappelons qu'en vertu de **l'affectation forestière et de conservation**, le schéma révisé réserve de très grandes étendues à la vocation forestière où la faible intensité de l'occupation du sol autorisée et l'application éventuelle de prescriptions sur les coupes forestières en terres privées contribueront au maintien des habitats et écosystèmes naturels. Cette affectation recouvre la presque totalité des aires de ravages de cerfs de Virginie reconnues par la Société de la faune et des parcs du Québec (FAPAQ) ainsi que d'importantes concentrations de milieux humides.

Sont aussi identifiées sur la **planche 10** les limites des ravages de cerfs de Virginie¹ et des sites d'héronnières (grand héron et bihoreau à couronne noire) pour lesquels les **plans et règlements d'urbanisme** doivent indiquer leur localisation.

Pour les ravages de cerfs de Virginie qui couvrent d'importants secteurs en terres privées, notamment dans le secteur de Tremblant où les pressions de développement sont très fortes, un contrôle plus spécifique doit y être effectué afin d'atténuer le plus possible les impacts du développement domiciliaire et des coupes forestières.

Le document complémentaire comprend des dispositions particulières visant à restreindre le morcellement et le déboisement excessifs de ces territoires forestiers fragiles, notamment dans les ravages de cerfs de Virginie. Ces dispositions doivent être mises en application en relation avec les résultats d'une analyse des ravages de cerfs du lac Tremblant, de Weir et du lac de la Sucrierie et de tout autre étude sur le sujet réalisée par des experts en la matière.

* **Référence au document complémentaire: articles des sous-sections 4.4 et 4.6**

Le schéma révisé identifie sur la **planche 10** les sites des frayères de poissons reconnus en région par la Société de la faune et des parcs du Québec (FAPAQ) et pour lesquels des restrictions sévères sur les interventions sont prévues au document complémentaire. Précisons également que les interventions ou ouvrages dans une frayère sont assujetties à l'obtention d'une autorisation ou d'un avis certifié émis par la FAPAQ.

* **Référence au document complémentaire : article 35.1**

¹ Désignées également comme "aires de confinement du cerf de Virginie".

Sur les terres publiques, les mesures sur la protection des habitats fauniques et du milieu naturel sont directement sous la responsabilité gouvernementale en vertu de la Loi sur les forêts, la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune et le Règlement sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine public¹.

8.2 LES ESPÈCES MENACÉES OU VULNÉRABLES

La FAPAQ a inventorié, sur le territoire de la MRC des Laurentides, les espèces fauniques et floristiques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. Ont été recensés notamment sur le territoire la tortue des bois, la couleuvre d'eau, la couleuvre à collier, la couleuvre brune, la grenouille des marais, l'épervier de Cooper, la pie-grièche migratrice, la taupe à queue velue et le cougar.

Précisons que l'ail des bois est une espèce floristique désignée et protégée en vertu de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables et que son commerce y est régi sévèrement.

La FAPAQ peut fournir aux municipalités des informations additionnelles quant à la nature et à la localisation exacte de ces espèces dont la liste figure à l'**annexe 2** du schéma révisé.

La MRC des Laurentides invite donc les municipalités à tenir compte de la présence des espèces menacées ou vulnérables lorsqu'un projet peut remettre en cause leur protection.

8.3 LES COURS D'EAU ET LACS PROTÉGÉS

Le schéma révisé émet des dispositions sur la protection des cours d'eau et lacs qui sont dans l'ensemble relativement semblables à celles qui étaient déjà contenues au premier schéma. La réglementation est néanmoins quelque peu modifiée de façon à tenir compte du dernier décret gouvernemental modifiant à nouveau (1996) la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables. En vertu de ce décret, les réglementations d'urbanisme devront désormais protéger un littoral de plus grande étendue de même que plusieurs cours d'eau intermittents d'importance.

Certaines dispositions à cette réglementation sont aussi révisées et ajoutées dans le but d'en faciliter l'application sur le terrain et d'enlever quelques irritants, notamment en ce qui a trait aux constructions existantes bénéficiant de droits acquis sur la rive.

La responsabilité de mise en œuvre de la politique revient aux municipalités à l'exception pour les forêts du domaine public où les activités d'aménagement forestier sont régies par le gouvernement du Québec selon la Loi sur les forêts et le Règlement sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine public².

Éléments de mise en œuvre

Le document complémentaire du schéma révisé caractérise les cours d'eau et les lacs dont les rives doivent être réglementées. Dans le cas de mesures de protection du littoral, celles-ci doivent cependant s'appliquer, à tous les lacs et cours d'eau à débit régulier ou intermittent d'importance.

¹ Par contre, les municipalités sont responsables de l'application de la politique sur les terres du domaine public en ce qui concerne les travaux et constructions effectués par des personnes ayant acquis des droits fonciers sur ces terres.

² Par contre, les municipalités sont responsables de l'application de la politique sur les terres du domaine public en ce qui concerne les travaux et constructions effectués par des personnes ayant acquis des droits fonciers sur ces terres.

Le contrôle sur les superficies et les dimensions des terrains situés à l'intérieur ou à l'extérieur d'un couloir riverain de même que la protection des rives et du littoral des cours d'eau et lacs doivent être régis dans les **plans et règlements d'urbanisme**, en conformité avec les dispositions du document complémentaire.

De plus, afin d'assurer une étroite concordance entre la réglementation et le plan d'urbanisme en ce qui a trait aux objectifs fondamentaux de la Politique, le **plan d'urbanisme** doit résumer l'essentiel du contenu normatif du document complémentaire en ce qui a trait aux règles applicables aux morcellements de terrain, constructions, ouvrages, aménagements et voies de circulation le long du littoral et des rives d'un cours d'eau ou d'un lac.

* Référence au document complémentaire: **articles des sous-sections 3.2, 3.3, 3.4 et 3.5**

Enfin, le document complémentaire prescrit les normes minimales et les critères d'implantation pour l'établissement des périmètres de protection des prises d'eau potable.

* Référence au document complémentaire: **article 39**

8.4 LES ZONES D'INONDATION

Les travaux préparatoires au schéma révisé ont permis d'améliorer sensiblement la banque de données sur les zones d'inondation. La disponibilité de nouvelles données basées sur des études spécialisées nous a permis d'identifier plusieurs zones d'inondation à l'aide de cotes d'élévation.

La localisation des zones d'inondation le long des rivières Rouge, du Nord, du Diable et de la Doncaster apparaît pour chacune des municipalités concernées sur les planches suivantes jointes en fin de chapitre:

- **planche 10-A:** Arundel (partie sud), Huberdeau (partie sud), Montcalm;
- **planche 10-B:** Arundel (partie nord), Huberdeau (partie nord), Saint-Jovite Paroisse;
- **planche 10-E:** Lac-Supérieur
- **planche 10-F:** Mont-Tremblant, Saint-Jovite Ville;
- **planche 10-G:** Brébeuf, La Conception (partie sud), Huberdeau (partie nord);
- **planche 10-H:** La Conception (parties centre et nord);
- **planche 10-I:** Labelle;
- **planche 10-J:** Val-Morin;
- **planche 10-K:** Sainte-Lucie-des-Laurentides.

Éléments de mise en œuvre

Les municipalités visées par cette contrainte doivent identifier dans leurs **plans d'urbanisme** les zones d'inondation délimitées au schéma révisé et préciser, lorsque l'information est disponible, la cote d'élévation en mètres pour les zones d'inondation à risque élevé ou modéré. Les **règlements d'urbanisme** doivent ainsi prévoir des prescriptions régissant les interventions dans ces zones, en conformité avec celles contenues dans le document complémentaire.

* Référence au document complémentaire: **articles de la sous-section 3.6**

La MRC des Laurentides s'engage à poursuivre en collaboration avec le ministère de l'Environnement et le ministère de la Sécurité publique le relevé des cotes d'élévation et des observations lors des crues printanières, de manière à faciliter l'application sur le terrain de la réglementation dans les zones d'inondation. Tel qu'énoncés au plan d'action, (voir annexe 4), les efforts porteront plus particulièrement sur la rivière du Nord et la section de la rivière du Diable comprise dans la municipalité de Lac-Supérieur de même que pour le ruisseau Noir (Ivry-sur-le-Lac et Sainte-Agathe-Nord), la rivière Maskinongé et le ruisseau du Brochet situés dans la municipalité d'Amherst. La MRC des Laurentides intégrera ces nouvelles zones inondables à une réglementation par le biais d'une modification ultérieure de son schéma révisé.

La MRC des Laurentides, en collaboration avec les mêmes ministères, s'engage également par son plan d'action (voir annexe 4) à réaliser des travaux d'identification des zones d'inondation par embâcles sur les rivières Rouge, du Diable et du Nord, et y intégrer des mesures réglementaires applicables par le biais d'une modification ultérieure au schéma révisé.

8.5 LES MILIEUX HUMIDES

Le service de l'aménagement de la MRC des Laurentides a procédé à un inventaire relativement exhaustif des milieux humides se retrouvant sur le territoire de la MRC des Laurentides, en terres privées. Ces milieux humides qui ont été cartographiés sur des cartes planimétriques à l'échelle 1/20 000 couvrent d'importantes superficies et sont dans la plupart des cas intimement rattachés au grand réseau hydrographique des lacs et cours d'eau de la MRC des Laurentides.

Un milieu humide peut être défini sommairement comme un site saturé d'eau ou inondé durant une période suffisamment longue pour marquer les éléments du sol et de la végétation. Trois (3) grandes catégories de milieux humides peuvent être identifiées: marais, marécage et tourbière.

Les milieux humides jouent un rôle majeur comme éléments purificateurs qui favorisent le maintien de la qualité de l'eau, du milieu biologique et des habitats pour les poissons ainsi que pour les différentes espèces animales et végétales. La grande capacité de rétention d'eau d'un milieu humide permet de régulariser les débits et niveaux de cours d'eau.

Rappelons que l'urbanisation ainsi que les développements touristiques et de villégiature, souvent mal introduits dans leur contexte environnemental, ont affecté d'importantes étendues de milieux humides et zones inondables.

En somme, la nécessité de préserver le plus possible ces milieux humides apparaît comme une évidence même en terme de choix d'aménagement du territoire.

Éléments de mise en œuvre

Dans la gestion des usages sur leur territoire, les municipalités doivent tenir compte de la présence des milieux humides et voir à ce que les interventions n'empiètent pas inutilement dans ces lieux fragiles, lesquels peuvent être souvent associés au littoral d'un cours d'eau ou d'un lac.

De plus, l'émission d'un permis de construction ou d'un certificat d'autorisation en relation avec une intervention dans un milieu humide peut être conditionnelle à l'obtention d'une autorisation du ministère de l'Environnement, lequel applique à cet effet certaines dispositions de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c.9-2).

* Référence au document complémentaire: article 34

8.6 LES ZONES À RISQUE DE MOUVEMENT DE TERRAIN

De façon générale, le territoire de la MRC des Laurentides est recouvert principalement de dépôts qui ne posent pas de problèmes significatifs de stabilité pouvant représenter un niveau de risque élevé pour la sécurité publique; les sols qui sont principalement composés de dépôts glaciaires et fluvio-glaciaires (ex: till, sable et gravier) sont généralement bien fixés à la topographie du milieu.

Quelques grandes plages de dépôts fluviaux longeant la rivière Rouge et la rivière du Diable ont été identifiées dans certains secteurs à forte pente comme représentant un niveau de risque plus élevé. On constate également une problématique particulière dans le secteur Tremblant où le ministère de la Sécurité publique a relevé des mouvements de terrain, notamment dans le cadre des travaux majeurs de construction à la Station Mont-Tremblant, aux endroits où des talus meubles créés artificiellement présentent des risques significatifs de déstabilisation du sol.

Ces grandes zones à risque de mouvement de terrain figurent sur les planches suivantes apparaissant à la fin du présent chapitre:

- **planche 10-A:** Arundel (partie sud), Huberdeau (partie sud), Montcalm;
- **planche 10-B:** Arundel (partie nord), Huberdeau (partie nord), Saint-Jovite Paroisse;
- **planche 10-C:** Saint-Faustin-Lac-Carré (partie sud), Saint-Jovite Paroisse (partie sud);
- **planche 10-D:** Lac-Supérieur, Saint-Jovite Paroisse (partie nord);
- **planche 10-F:** Mont-Tremblant, Saint-Jovite Ville;
- **planche 10-H:** La Conception (parties centre et nord).

Les rives de zones inondables qui sont régies par des dispositions particulières constituent aussi en quelque sorte des sites d'érosion susceptibles de poser des problèmes de sécurité publique. De plus, les talus longeant les rivières qui sont constitués de matériaux meubles dont la pente excède vingt-cinq pour cent (25%) comportent également des risques de déstabilisation des sols (non cartographiés au schéma révisé).

Le document complémentaire contient des dispositions particulières visant à régir sévèrement les interventions dans une zone à risque de mouvement de terrain.

* **Référence au document complémentaire: articles de la sous-section 3.9**

PLANCHE 10 - MILIEU NATUREL
(1/75 000) pochette

PLANCHE 10-A -	ZONES À RISQUE D'INONDATION ET ZONES À RISQUE DE MOUVEMENT DE TERRAIN / HUBERDEAU (PARTIE SUD), MONTCALM ET ARUNDEL (PARTIE SUD)
PLANCHE 10-B -	ZONES À RISQUE D'INONDATION ET ZONES À RISQUE DE MOUVEMENT DE TERRAIN / ST-JOVITE PAROISSE, ARUNDEL (PARTIE NORD) ET HUBERDEAU (PARTIE NORD)
PLANCHE 10-C -	ZONES À RISQUE DE MOUVEMENT DE TERRAIN / ST-FAUSTIN-LAC-CARRÉ (PARTIE SUD) ET ST-JOVITE PAROISSE (PARTIE SUD)
PLANCHE 10-D -	ZONES À RISQUE DE MOUVEMENT DE TERRAIN / LAC-SUPÉRIEUR ET ST-JOVITE PAROISSE (PARTIE NORD)
PLANCHE 10-E -	ZONES À RISQUE D'INONDATION / LAC-SUPÉRIEUR
PLANCHE 10-F -	ZONES À RISQUE D'INONDATION ET ZONES À RISQUE DE MOUVEMENT DE TERRAIN / VILLE DE ST-JOVITE ET MONT-TREMBLANT
PLANCHE 10-G -	ZONES À RISQUE D'INONDATION / BRÉBEUF, LA CONCEPTION (PARTIE SUD) ET HUBERDEAU (PARTIE NORD)
PLANCHE 10-H -	ZONES À RISQUE D'INONDATION ET ZONES À RISQUE DE MOUVEMENT DE TERRAIN / LA CONCEPTION (PARTIES NORD ET CENTRE)
PLANCHE 10-I -	ZONES À RISQUE D'INONDATION / LABELLE
PLANCHE 10-J -	ZONES À RISQUE D'INONDATION / VAL-MORIN
PLANCHE 10-K -	ZONES À RISQUE D'INONDATION / SAINTE-LUCIE DES-LAURENTIDES

CHAPITRE 9

LES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS IMPORTANTS

* Référence à la LAU : article 5, 1^{er} alinéa, paragraphe 8

Le présent chapitre traite des équipements et infrastructures d'importance intermunicipale ou régionale qui sont relatifs aux services culturels, éducationnels, de santé et bien-être, aux infrastructures de traitement des eaux, à la gestion des déchets ainsi qu'à la desserte en énergie.

Quelques préoccupations et certains objectifs spécifiques énoncés dans ce chapitre découlent des orientations sectorielles suivantes déjà identifiées au chapitre 2:

- ⇒ concentration des densités résidentielles plus élevées et des établissements commerciaux, de services et industriels dans les principaux secteurs urbains (**orientation 2.1**);
- ⇒ localisation préférentielle du développement résidentiel requérant des services d'aqueduc et/ou d'égout dans les secteurs urbains (**orientation 2.3**);
- ⇒ gestion plus rationnelle et équitable des développements en regard de leurs coûts sur le plan des services municipaux (**orientation 4.1**);
- ⇒ contrôle régional sur l'implantation d'équipements et d'activités liés à la gestion et à la valorisation des déchets (**orientation 5.6**);
- ⇒ mise en place d'un plan concerté sur la protection et la mise en valeur du potentiel patrimonial et culturel (**orientation 5.7**);
- ⇒ extension des services de desserte en gaz naturel dans les principales agglomérations situées dans l'axe de l'autoroute 15 / route 117 (**orientation 6.4**).

9.1 LES ÉQUIPEMENTS CULTURELS, ÉDUCATIONNELS, DE SANTÉ ET BIEN-ÊTRE

9.1.1 Les équipements culturels

De façon générale, la population des municipalités de la MRC des Laurentides bénéficie d'une desserte convenable des équipements culturels en place, notamment en ce qui a trait au réseau municipal de bibliothèques ainsi qu'aux salles de spectacles de "calibre professionnel" implantées dans les villes de Sainte-Agathe-des-Monts et de Saint-Jovite. À l'instar de d'autres champs d'activités, les services culturels aux citoyens et la diffusion des arts et de la culture pourraient être améliorés sensiblement sur divers aspects (ex: promotion, organisation, financement et coûts) grâce à une meilleure concertation entre les municipalités, les agents culturels et le milieu des affaires.

D'autre part, notre MRC est encore complètement dépourvue en équipements muséologiques et centres d'interprétation, dans une région où l'histoire est pourtant significative en événements et personnages d'intérêt (ex: historique du ski, chemin de fer, établissements de villégiature, aviation de brousse d'époque); rappelons que les attraits muséologiques et historiques constituent en soi un produit très populaire auprès des clientèles touristiques, plus particulièrement dans le cas des touristes américains et européens.

Enfin, précisons que le schéma révisé privilégie l'implantation des équipements culturels d'envergure régionale à l'intérieur des périmètres urbains des villes de Saint-Jovite et Sainte-Agathe-des-Monts.

9.1.2 Les équipements scolaires

Sous la responsabilité de la Commission scolaire des Laurentides, une quinzaine d'établissements implantés sur le territoire de la MRC des Laurentides desservent une clientèle scolaire d'âge primaire et secondaire (langue française) de plus de 5 000 élèves. L'Académie Laurentienne, établissement du secteur privé, avec un effectif annuel d'environ 250 élèves, complète l'offre régionale en services scolaires de langue française.

Le niveau secondaire est assuré par les polyvalentes de Saint-Jovite et de Sainte-Agathe ainsi que par l'Académie Laurentienne implantée à Val-Morin, lesquelles accueillent approximativement 2 800 élèves durant l'année scolaire. Notons qu'il n'existe aucun établissement d'enseignement de niveau collégial sur le territoire de la MRC des Laurentides, le plus proche étant situé à Saint-Jérôme.

Avec une clientèle d'environ 400 élèves, la Commission Scolaire Sir-Wilfrid-Laurier offre un enseignement en langue anglaise (de la maternelle au secondaire V), respectivement à Arundel et Sainte-Agathe.

Tel qu'on peut le déduire des projections démographiques, la population d'âge scolaire résidant dans la MRC des Laurentides maintiendra ses effectifs, voire enregistrera une légère augmentation à moyen et long terme.

En ce qui a trait aux projets, notons que la Commission scolaire des Laurentides prévoit l'ajout de plusieurs nouvelles places dans les écoles primaires de Saint-Jovite et Val-David ainsi qu'à la polyvalente de Sainte-Agathe.

Le réseau scolaire dans la MRC des Laurentides s'inscrira au cours des quinze (15) prochaines années dans une dynamique démographique régionale positive où les besoins en équipements scolaires devront répondre à une clientèle relativement stable, mais plus diversifiée (origine, langue, revenu familial, attentes).

La MRC des Laurentides entend soutenir le maintien et l'amélioration de son positionnement sur le plan éducationnel (ex: projet d'établissement d'enseignement collégial) et, par le biais de sa politique des affectations du sol (voir chapitre 3), exige la concentration des équipements scolaires à rayonnement régional à l'intérieur des périmètres d'urbanisation.

9.1.3 Les équipements de santé et bien-être

Le réseau majeur des services de santé et de bien-être implanté sur le territoire de la MRC des Laurentides est constitué des équipements suivants :

- Centre hospitalier Laurentides à Sainte-Agathe-des-Monts;
- CLSC des Trois Vallées à Saint-Jovite;
- CLSC des Trois Vallées à Sainte-Agathe-des-Monts;
- CLSC des Trois Vallées à Labelle.

L'hôpital de l'Annonciation dessert également en soins la population du secteur nord de la MRC des Laurentides. Notons également la présence de plusieurs centres d'accueil sur le territoire de la MRC des Laurentides.

À l'instar de l'ensemble du Québec, une restructuration des soins hospitaliers et de santé (virage ambulatoire) s'est effectuée dans la région des Laurentides, notamment au niveau des soins de longue durée où une importante rationalisation des effectifs a été réalisée.

Par le biais de son plan des affectations du sol, le schéma révisé vise une concentration des équipements de santé et de bien-être d'envergure à l'intérieur des périmètres d'urbanisation, ceci afin d'appuyer les efforts de consolidation de la structure commerciale et de services des principaux pôles urbains. De plus, les équipements à rayonnement régional tel un hôpital doivent être localisés dans les périmètres urbains des villes de Saint-Jovite et de Sainte-Agathe-des-Monts.

9.2 LES OUVRAGES DE CAPTAGE D'EAU POTABLE

La **planche 10** localise les prises d'eau potable qui permettent d'assurer l'emmagasinage et la distribution d'une eau potable de qualité et de protéger la santé publique.

Un périmètre de protection d'une distance minimale doit être prévu pour protéger les prises d'eau potable existantes et futures.

Notons que le ministère de l'Environnement (ME) considère qu'un rayon de trente (30) mètres autour d'une prise d'eau potable est une distance minimale à respecter; le ME peut exiger une distance supérieure à cette norme dans des conditions hydrogéologiques ou de vulnérabilité de la nappe à la contamination, ou dans le cas d'un nouvel ouvrage de captage ayant un débit supérieur à soixante-quinze (75) mètres cubes par jour.

9.2.1 Éléments de mise en œuvre

Le document complémentaire prescrit les normes minimales pour l'implantation et la protection des prises d'eau potable.

* Référence au document complémentaire: article 39

9.3 LES INFRASTRUCTURES DE TRAITEMENT DES EAUX

Avec la mise en opération en décembre 1994 des installations à Brébeuf, tous les réseaux municipaux d'égout sanitaire bénéficient maintenant d'un traitement de leurs eaux usées. Des équipements de traitement des eaux usées se retrouvent également dans les municipalités suivantes: Labelle, La Conception, Mont-Tremblant, Sainte-Agathe-des-Monts, Saint-Faustin-Lac-Carré, Saint-Jovite, Sainte-Lucie-des-Laurentides, Val-David et Val-Morin. Le programme d'assainissement des eaux usées a contribué pour beaucoup à l'amélioration de la qualité de l'eau de nos cours d'eau et lacs, notamment dans le cas de la rivière Rouge, de la rivière du Diable et de la rivière du Nord.

Pour redonner le plein potentiel récréatif (baignade, pêche, canotage) à la rivière Rouge et à la rivière du Nord, les efforts d'assainissement seront maintenant dirigés vers les causes plus illicites de pollution: ces causes doivent être mieux investiguées afin d'y apporter les correctifs nécessaires:

- ⇒ niveau de la pollution agricole dans la vallée de la Rouge;
- ⇒ rejets industriels dans les cours d'eau, notamment par les scieries;
- ⇒ suivi rigoureux du bon fonctionnement des étangs aérés et des usines de traitement des eaux usées;

- ⇒ contrôle à améliorer dans le fonctionnement des installations septiques et la disposition de leurs boues;
- ⇒ secteurs densément occupés avec systèmes individuels de traitement des eaux qui devraient être raccordés à un réseau d'égout.

En ce qui a trait à l'alimentation en eau potable, plusieurs travaux d'amélioration des réseaux d'aqueduc restent à faire, avec une situation plus problématique dans le secteur de Sainte-Agathe.

Dans l'ensemble de la MRC des Laurentides, on relève peu d'ententes intermunicipales sur les réseaux d'aqueduc et d'égouts; les ententes intermunicipales présentement en vigueur concernent uniquement le secteur de Sainte-Agathe:

- ⇒ le réseau d'aqueduc entre la Ville de Sainte-Agathe-des-Monts et la municipalité de Sainte-Agathe-Nord;
- ⇒ les étangs aérés entre les municipalités de Val-David et de Val-Morin.

Il va sans dire que des efforts additionnels devraient être consentis pour la conclusion d'un plus grand nombre d'ententes intermunicipales, notamment pour le bénéfice de secteurs résidentiels à consolider et d'une expansion commerciale et industrielle plus cohérente dans les zones situées près des limites municipales.

9.4 LES ÉQUIPEMENTS DE TRAITEMENT DES DÉCHETS

9.4.1 Disposition et récupération des déchets solides

Après plusieurs études et échanges avec les différents intervenants du milieu depuis le début des années 1980, le Conseil de la MRC des Laurentides a privilégié une gestion globale et régionale de ses déchets qui fait appel principalement à des équipements de disposition de déchets situés à l'extérieur du territoire de la MRC des Laurentides.

À cet effet, un regroupement d'une dizaine de municipalités de la MRC des Laurentides où se concentre le plus important bassin de population s'est intégré en 1997 à la Régie intermunicipale des déchets de la Rouge (volet disposition) et à la Régie intermunicipale de récupération des Hautes-Laurentides (volet récupération). Ces deux (2) régies qui desservent plus d'une vingtaine des municipalités sur les territoires des MRC Antoine-Labelle et des Laurentides opèrent un lieu d'élimination des déchets et un centre de récupération dans la municipalité de Canton Marchand (MRC Antoine-Labelle).

Quelques municipalités rurales continuent néanmoins à opérer un site de dépôt en tranchée. Ces sites de dépôt en tranchée, localisés sur la **planche 3**, sont les suivants:

- un (1) site dans la municipalité d'Amherst;
- deux (2) sites dans la municipalité de La Minerve dont l'un se retrouve dans le secteur du lac aux Castors;
- un (1) site dans la municipalité de Sainte-Lucie-des-Laurentides.

Par le biais de l'application des usages compatibles dans chacune des aires d'affectation définies au chapitre 3 du schéma révisé, la MRC des Laurentides **interdit l'implantation de tout nouveau lieu d'élimination des déchets ou de dépôt en tranchée** sur l'ensemble de son territoire. Cependant, une municipalité qui possède un dépôt en tranchée existant, à la date d'entrée en vigueur de sa réglementation d'urbanisme au schéma révisé, peut continuer à l'exploiter, le consolider ou l'agrandir, ainsi que le reconnaître dans sa réglementation d'urbanisme à titre d'usage industriel ou d'utilité publique autorisé.

Précisons que la très grande majorité des municipalités de la MRC des Laurentides s'implique concrètement dans la gestion d'un système de récupération et de disposition des déchets solides dont les équipements se retrouvent à l'extérieur du territoire de la MRC; cette implication se traduit, notamment par le biais d'ententes et de régies aux sites de Canton Marchand (MRC d'Antoine-Labelle) et de Lachute. La MRC des Laurentides entend donc privilégier la consolidation de ses acquis actuels en matière de gestion intégrée de ses déchets, jusqu'au moment de connaître les conclusions d'un nouveau plan régional de gestion des matières résiduelles.

9.4.2 Traitement des boues

Notons également la présence de deux (2) sites de traitement et de récupération de boues de fosses septiques localisés à Saint-Jovite Paroisse et Sainte-Lucie-des-Laurentides, lesquels ne sont pas utilisés à leur pleine capacité.

9.4.3 Éléments de mise en œuvre

En matière de gestion des matières résiduelles, les efforts devront être priorisés au cours des prochaines années sur la gestion intégrée des boues de fosses septiques et de stations d'épuration ainsi que sur l'intégration de l'ensemble des municipalités à un système de récupération des déchets solides. Tel que prévu dans le plan d'action du gouvernement québécois sur la gestion des matières résiduelles pour la période 1998-2008, la MRC des Laurentides devra se doter éventuellement d'un plan régional de gestion des matières résiduelles. Ce plan de gestion devrait comprendre notamment:

- ⇒ une description des équipements de traitement, de transbordement et d'élimination des déchets;
- ⇒ la quantité et la provenance des matières résiduelles pouvant être éliminées sur le territoire de planification;
- ⇒ une description des objectifs, des moyens et des installations en place et prévus pour la mise en valeur et l'élimination des matières, y compris celles provenant des grandes entreprises, des commerces et institutions à grande surface;
- ⇒ un plan directeur de gestion des boues municipales et industrielles;
- ⇒ les modalités de financement des activités.

La pertinence d'implanter un nouveau lieu d'élimination des déchets solides ou d'agrandir le site existant de Canton Marchand ne peut faire l'objet d'un enjeu à travers l'exercice du schéma révisé, mais doit plutôt être évaluée par le biais du plan régional de gestion des matières résiduelles; la MRC des Laurentides s'engage à réviser sa position sur l'interdiction de ces lieux d'élimination des déchets solides sur son territoire, advenant que les conclusions de ce plan régional justifient la nécessité d'implanter un tel équipement sur son territoire.

9.5 LE RÉSEAU DE TRANSPORT D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

La **planche 3** traitant des grandes affectations du sol montre le tracé des lignes de transport d'énergie électrique dotées d'une tension égale ou supérieure à 69 kV. Les tableaux 9-A et 9-B indiquent les caractéristiques sommaires des postes et lignes d'énergie électrique selon leurs localisations et tensions respectives.

À son réseau déjà existant sur le territoire de la MRC des Laurentides, Hydro-Québec examine la possibilité de construire une nouvelle ligne de répartition à 120 kV reliant le poste Grand-Brûlé au poste Ouimet à Saint-Jovite Ville; la réalisation d'une telle infrastructure ne pourrait être effective avant l'an 2006, dépendamment des besoins d'énergie dans le secteur. Un tel projet serait soumis à une étude de localisation conformément à la Loi sur la qualité de l'environnement.

Les autres projets prévus au cours des prochaines années par Hydro-Québec ont trait à l'entretien normal du réseau existant, soit:

- le renforcement de disjoncteurs-réenclencheurs à 25 kV au poste de Joly à Labelle;
- l'addition d'un nouveau départ de ligne à 25 kV au poste Ouimet à Saint-Jovite Ville;
- la rénovation du poste de Sainte-Agathe, situé dans la Ville de Sainte-Agathe-des-Monts;
- la construction d'une ligne biterne à 315 kV entre les postes Grand-Brûlé (avec agrandissement des installations) à Saint-Jovite et Vignan situé dans l'Outaouais, de façon à mieux sécuriser l'alimentation en énergie électrique dans la région de l'Outaouais.

TABLEAU 9-A LES POSTES DE DISTRIBUTION D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

IDENTIFICATION DU POSTE	TENSIONS ENTRÉE / SORTIE	MUNICIPALITÉ
Poste du Grand-Brûlé	735-120 kV	Saint-Jovite, P
Poste de Joly	120-25 kV	Labelle, M
Poste de Sainte-Agathe-des-Monts	120-69 kV	Sainte-Agathe-des-Monts, V
Poste Ouimet	120-25 kV	Saint-Jovite, V
Poste d'Arundel	69-25 kV	Arundel, CT

Source: Hydro-Québec. Relation avec les collectivités; Direction principale; Communication et Environnement

Pour les nouveaux projets de ligne à haute tension ou de postes de distribution, (y compris l'agrandissement), la MRC des Laurentides entend prendre une part active dans le processus d'analyse et de consultation des projets d'Hydro-Québec.

La MRC des Laurentides souhaite qu'Hydro-Québec démontre la justification du projet de la ligne Grand-Brûlé / Vignan visant à sécuriser en énergie la région de l'Outaouais devant les autorités compétentes, à titre d'exemple le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), devant lequel la MRC fera valoir le corridor qu'elle privilégie, soit le corridor sud.

L'implantation optimale des équipements de transport et de distribution d'énergie à haute tension devrait faire l'objet au préalable des considérations suivantes:

- utiliser de préférence les corridors et sites déjà traversés par les lignes de transport d'énergie électrique, les postes de distribution ainsi que les aires industrielles;
- empiéter le moins possible dans les zones essentielles aux habitats fauniques très sensibles tel que les abris pour cerfs de Virginie et héronnières;
- éviter dans la mesure du possible la traversée des aires d'affectation urbaine, de récréation extensive et d'affectation résidentielle et de récréation ainsi que les réseaux récréatifs d'intérêt régional, tels qu'identifiés au schéma révisé sur le plan des affectations du sol (**voir planche 3**);
- éviter dans la mesure du possible les unités de paysage comportant de plus grandes ouvertures visuelles perceptibles le long des corridors touristiques, ou à partir des secteurs urbains, récréotouristiques et de villégiature qui sont déjà bâtis ou prévus aux plans d'urbanisme des municipalités;
- considérer l'approche d'analyse du milieu visuel contenue dans le guide méthodologique de caractérisation d'évaluation et de gestion sur les paysages d'intérêt patrimonial pour la région des Laurentides.¹

¹ Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal. Les paysages d'intérêt patrimonial. Guide méthodologique de caractérisation, d'évaluation et de gestion, région des Laurentides. Réalisé pour le Conseil de la culture et des communications des Laurentides. Version préliminaire. Octobre 1998, 76 pages.

TABLEAU 9-B LES LIGNES D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

IDENTIFICATION DE LA LIGNE				LONGUEUR DANS LA MRC (km)
N° circuit	Tension (kV)	De	Vers	
7044	735	Poste La Vérendrye	Poste Chénier	64
7045	735	Poste La Vérendrye	Poste du Grand-Brûlé	49
7047	735	Poste du Grand-Brûlé	Poste Chénier	22
1127-1128	120	Poste de Ste-Agathe-des-Monts	Poste Doc-Grignon	12
1356-1357	120	Poste du Grand-Brûlé	Poste Ouimet Poste de Ste-Agathe-des-Monts Poste de St-Donat	59
1358	120	Poste Ouimet	Poste de Joly	23
1358-1360	120	Poste du Grand-Brûlé	Poste Ouimet Poste de Joly Poste de l'Annonciation	28
1360	120	Poste Ouimet	Poste de Joly	23
702	69	Poste de Ste-Marguerite	Poste de Ste-Agathe-des-Monts	12
797	69	Poste de Ste-Agathe-des-Monts	Poste d'Arundel	47

Source: Hydro-Québec. Relation avec les collectivités; Direction principale; Communication et Environnement.

9.6 LA DESSERTE EN GAZ

Depuis l'automne 1994, le territoire de la MRC des Laurentides est desservi par un réseau de gaz naturel dont la conduite maîtresse est enfouie dans l'emprise du Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord (**voir planche 3**).

Cette conduite permet de desservir les agglomérations de Val-Morin à Mont-Tremblant ainsi que la plupart des secteurs industriels commerciaux et institutionnels qui s'y retrouvent. La présence de cette forme d'énergie fiable et économique constitue un nouvel atout pour la promotion commerciale et industrielle de la région.

La MRC des Laurentides souhaite que l'extension du réseau de gaz plus au nord par Gaz Métropolitain puisse se réaliser pour le bénéfice économique du secteur de Labelle et des Hautes-Laurentides.

CHAPITRE 10

LE DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE

* Référence à la LAU : articles 5 et 6, 2^e alinéa

SECTION 1

DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES ET INTERPRÉTATIVES

Article 1 **Objet du document complémentaire**

Le présent chapitre constitue le document complémentaire du schéma d'aménagement, au sens des articles 5 et 6 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Le document complémentaire comprend des règles minimales, des règles générales ainsi que des dispositions sur l'émission de permis de construction.

Les municipalités doivent rendre concordantes leurs réglementations d'urbanisme à ces règles et dispositions, suite à l'entrée en vigueur du schéma révisé.

Article 2 **Territoire touché**

Les dispositions contenues dans le document complémentaire s'appliquent à l'ensemble des municipalités et du territoire compris à l'intérieur des limites de la municipalité régionale de comté (MRC) des Laurentides.

Article 3 **Plans et annexes**

Toutes les planches et annexes accompagnant le schéma d'aménagement font également partie intégrante du document complémentaire.

Article 4 **Titre et interprétation des mots**

À l'exception des mots expressément définis à l'article 7 du présent chapitre, tous les mots utilisés dans le document complémentaire conservent leur signification habituelle.

L'emploi du verbe au présent inclut le futur.

Le singulier comprend le pluriel et vice-versa, à moins que le sens indique clairement qu'il ne peut logiquement en être ainsi.

Le genre masculin comprend le genre féminin à moins que le contexte n'indique le contraire.

Avec l'emploi du mot "DOIT", l'obligation est absolue: le mot "PEUT" possède un sens facultatif.

Article 5 **Unités de mesure**

Toutes les dimensions et mesures mentionnées dans le document complémentaire sont indiquées selon le Système International d'unités (SI).

Article 6 **Référence à une loi ou un règlement d'un Gouvernement**

Toute référence à une loi ou un règlement de juridiction fédérale ou provinciale, inclut également tout amendement qui peut être apporté à ladite loi et audit règlement.

Article 7 Définitions

Dans le document complémentaire, à moins que le contexte n'indique un sens différent, on entend par :

1° accès:

Aménagement qui permet aux véhicules d'avoir accès à une route à partir d'un terrain situé en bordure de l'emprise de celle-ci.

Un accès peut être également désigné comme entrée charretière. En vertu de la Loi sur la voirie (L.R.Q.,c.v-9), une personne voulant utiliser un terrain qui nécessite un accès à une route sous responsabilité du ministère des Transports doit, avant de construire cet accès, obtenir l'autorisation du ministre.

1.1° agrandissement:

Travaux visant à augmenter la superficie d'un usage principal sur un terrain, la superficie de plancher ou le volume d'un bâtiment ou d'une construction.

2° arbre: (diamètre)

Diamètre de toute espèce arborescente mesuré à une hauteur de 1,4 mètres du sol.

3° bâtiment:

Toute construction pourvue d'un toit, appuyée par des murs ou des colonnes et destinée à abriter des personnes, des animaux ou des choses.

4° bâtiment complémentaire: (accessoire)

Bâtiment implanté sur le même terrain qu'un bâtiment principal et ne pouvant être utilisé que de façon complémentaire ou accessoire pour les fins de ce bâtiment principal ou de l'usage principal exercé sur ce terrain.

5° bâtiment principal:

Bâtiment où est exercé l'usage principal.

6° carrière:

Tout endroit d'où l'on extrait à ciel ouvert des substances minérales consolidées à vocation de pierre à construire, à des fins commerciales ou industrielles ou pour remplir des obligations contractuelles ou pour construire des routes, digues ou barrages, à l'exception des mines d'amiante et de métaux et des excavations et autres travaux effectués en vue d'y établir l'emprise ou les fondations de toute construction ou d'y agrandir un terrain de jeux ou un stationnement.

7° centre commercial, centre d'affaires:

Regroupement de deux (2) établissements ou plus affectés à des fins commerciales ou de services implantés dans un bâtiment principal et ce, sur un même terrain.

7.1° chemin de desserte:

Rue ou chemin local auxiliaire situé à côté d'une route principale ou d'un raccordement de route principale et desservant les propriétés adjacentes.

8° construction:

Tout assemblage ordonné de matériaux reliés au sol ou fixés à un objet nécessitant un emplacement sur le sol.

9° cours d'eau:

Toute masse d'eau qui s'écoule dans un lit avec un débit régulier ou intermittent, à l'exception des fossés.

10° cours d'eau à débit régulier:

Cours d'eau qui coule en toute saison pendant les périodes de forte pluviosité comme pendant les périodes de faible pluviosité ou de sécheresse.

11° cours d'eau à débit intermittent

Cours d'eau ou partie de cours d'eau dont l'écoulement dépend directement des précipitations et dont le lit est complètement à sec à certaines périodes; le cours d'eau intermittent visé par les dispositions du document complémentaire doit rencontrer les deux (2) critères suivants:

- a) la superficie du bassin versant doit être d'au moins un (1) kilomètre carré;
- b) le cours d'eau intermittent doit s'écouler dans un canal identifiable d'au moins trente (30) centimètres de profondeur et de soixante (60) centimètres de largeur.

12° déblai:

Travaux consistant à prélever de la terre ou le sol en place, soit pour niveler ou creuser, soit pour se procurer des sols à des fins de remblaiement.

13° densité résidentielle: (à l'hectare brut)

Rapport entre un nombre d'unités de logements que l'on peut implanter par superficie d'un (1) hectare de terrain, en incluant dans le calcul les superficies affectées à des fins de rues, de parcs ou d'équipements communautaires ou publics, non utilisées sur un terrain ou dans un secteur pour de l'habitation.

Pour une même surface, une densité à l'hectare brut est généralement exprimée par un nombre moins élevé que celui représentant une densité nette.

14° densité résidentielle: (à l'hectare net)

Rapport entre un nombre d'unités de logements que l'on peut implanter par superficie d'un hectare de terrain, en excluant dans le calcul les superficies affectées à des fins de rues, de parcs et autres espaces non utilisés pour de l'habitation.

15° droits acquis:

Droit reconnu à un usage, une construction ou terrain dérogatoire existant avant l'entrée en vigueur d'une loi ou d'un règlement qui dorénavant, prohibe ou régit différemment ce type d'usage, de construction, de bâtiment ou de lotissement.

16° emprise:

Largeur d'un terrain cadastré destiné à recevoir une voie de circulation pour véhicules motorisés, un trottoir, une piste cyclable ou divers réseaux de services publics.

17° enseigne:

Tout écrit (lettres, mots, chiffres), toute représentation picturale (dessin, gravure, photo, illustration ou image), tout emblème (devise, symbole ou marque de commerce), tout drapeau (bannière, fanion, oriflamme ou banderole) ou tout autre objet ou moyen semblable qui répond aux conditions suivantes:

- est une construction ou une partie d'une construction, ou qui y est attachée, ou qui y est peinte, ou qui est représentée de quelque manière que ce soit sur un bâtiment ou une construction ou sur un terrain;
- est utilisée pour avertir, informer, annoncer, faire de la réclame, de la publicité ou autres motifs semblables;
- est visible de l'extérieur.

18° enseigne: (hauteur d'une)

La hauteur d'une enseigne comprend toute la structure de l'enseigne et son support, et se mesure depuis le sol nivelé adjacent au support jusqu'à l'arête supérieure de la surface de ladite enseigne.

19° enseigne: (superficie d'une)

Superficie totale de la surface d'une enseigne déterminée par une ligne continue, réelle ou imaginaire, entourant les limites extrêmes de l'enseigne, à l'exclusion des montants ou structures servant à fixer cette dernière.

20° enseigne autonome:

Enseigne sur poteau, socle, muret ou pylône non apposée sur un bâtiment.

21° Enseigne communautaire:

Enseigne érigée et entretenue par une municipalité, une MRC, un organisme ou une entreprise mandatée par une ou plusieurs municipalités et/ou MRC.

22° enseigne modulaire:

Enseigne comportant un message ou un groupe de messages, commune à plus d'un établissement situé dans un centre commercial, un centre d'affaires ou un bâtiment principal.

23° enseigne temporaire:

Toute enseigne annonçant des activités ou événements spéciaux à base temporaire telles activités sportives, commémorations, festivités et autres.

24° fossé:

Un fossé est une petite dépression en long creusée dans le sol, servant à l'écoulement des eaux de surface des terrains avoisinants, soit les fossés de chemin, les fossés de ligne qui n'égouttent que les terrains adjacents ainsi que les fossés ne servant à drainer qu'un seul terrain.

25° héronnière:

Un site où se retrouve au moins cinq (5) nids tous utilisés par le Grand héron, le Bihoreau à couronne noire ou la Grande aigrette au cours d'au moins une des cinq (5) dernières saisons de reproduction.

26° lac:

Tout étendue d'eau s'alimentant en eau d'un cours d'eau ou d'une source souterraine.

27° largeur d'un terrain:

Distance sur un terrain calculée le long d'une ligne de rue, comprise entre les lignes latérales de ce terrain.

27.1° ligne avant d'un terrain:

Ligne de séparation d'un terrain marquant la limite de l'emprise d'une rue.

28° ligne des hautes eaux:

- a) la ligne des hautes eaux est la ligne qui, aux fins de l'application du document complémentaire, sert à délimiter le littoral et la rive des lacs et cours d'eau; cette ligne des hautes eaux se situe à la ligne naturelle des hautes eaux, c'est-à-dire:
 - à l'endroit où l'on passe d'une prédominance de plantes aquatiques à une prédominance de plantes terrestres;
 - ou, s'il n'y a pas de plantes aquatiques, à l'endroit où les plantes terrestres s'arrêtent en direction du plan d'eau.
- b) les plantes considérées comme aquatiques sont toutes les plantes hydrophytes incluant les plantes submergées, les plantes à feuilles flottantes, les plantes émergentes et les plantes herbacées et ligneuses émergées caractéristiques des marais et marécages ouverts sur des plans d'eau:

- dans le cas où il y a un ouvrage de retenue des eaux, la ligne des hautes eaux correspond à la cote maximale d'exploitation de l'ouvrage hydraulique pour la partie du plan d'eau situé en amont;
 - dans le cas où il y a un mur de soutènement légalement érigé, la ligne des hautes eaux correspond au haut de l'ouvrage.
- c) à défaut de pouvoir déterminer la ligne des hautes eaux à partir des critères précédents, celle-ci peut être localisée comme suit:
- si l'information est disponible, à la limite des inondations de récurrence de deux (2) ans, laquelle est considérée équivalente à la ligne établie selon les critères botaniques définis précédemment au paragraphe a) de la présente définition.

29° littoral:

Le littoral est cette partie des lacs et cours d'eau qui s'étend à partir de la ligne des hautes eaux vers le centre du plan d'eau.

Pour être considéré comme littoral d'un cours d'eau à des fins d'application réglementaire, le lit d'un cours d'eau doit permettre l'écoulement des eaux dans un canal identifiable d'au moins trente (30) centimètres de profondeur et soixante (60) centimètres de largeur.

30° lot:

Fonds de terre immatriculé sur un plan cadastral fait conformément aux dispositions du Code civil.

31° lotissement:

Tout morcellement d'un fonds de terre fait à l'aide d'un plan cadastral.

32° maison mobile:

Bâtiment usiné rattaché à un châssis, conçu pour être déplacé par un véhicule motorisé jusqu'au terrain qui lui est destiné pour y être installé de façon permanente sur des roues, des verrous, des poteaux, des piliers ou sur une fondation permanente; ce bâtiment est conçu de manière à être occupé comme logement sur une base permanente et être desservi par des services publics ou communautaires.

33° milieu humide:

Selon le ministère de l'Environnement, un milieu humide est généralement défini comme un lieu inondé ou saturé d'eau pendant une période de temps suffisamment longue pour influencer la nature du sol et la composition de la végétation. Les végétaux qui s'y installent sont des plantes hydrophiles (ayant une préférence pour les lieux humides) ou des plantes tolérant des inondations périodiques. Les inondations peuvent être causées par la fluctuation saisonnière d'un plan d'eau adjacent au milieu humide ou encore résulter d'un drainage insuffisant, lorsque le milieu n'est pas en contact avec un plan d'eau permanent. Les **étangs**, les **marais**, les **marécages** et les **tourbières** représentent les principaux milieux humides; ils se

distinguent entre eux principalement par le type de végétation qu'on y trouve.

Toujours selon ce ministère, les différentes catégories de milieux humides peuvent se définir comme suit :

- étang : étendue d'eau reposant dans une cuvette dont la profondeur n'excède généralement pas deux (2) mètres au milieu de l'été. Le couvert végétal, s'il existe, se compose surtout de plantes aquatiques submergés et flottantes;
- marais : dans un marais, le substrat est saturé ou recouvert d'eau durant la plus grande partie de la saison de croissance de la végétation. Le marais est caractérisé par une végétation herbacée émergente. Les marais s'observent surtout à l'intérieur du système marégraphique et du système riverain;
- marécage: les marécages sont dominés par une végétation ligneuse, arborescente ou arbustive croissant sur un sol minéral ou organique soumis à des inondations saisonnières ou caractérisé par une nappe phréatique élevée et une circulation d'eau enrichie en minéraux dissous;
- tourbière: caractérisées par la prédominance au sol de mousses ou de sphaignes, les tourbières se développent lorsque les conditions du milieu (principalement le drainage) sont plus favorables à l'accumulation qu'à la décomposition de la matière organique; il en résulte un dépôt que l'on appelle tourbe. Comparativement aux autres milieux humides attenants à des plans d'eau, les tourbières sont des systèmes plutôt fermés.

34° opération cadastrale:

Une immatriculation d'un fonds de terre, d'un immeuble sur un plan cadastral, une subdivision, une numérotation des lots, une annulation, un ajout ou un remplacement de numéros de lots, fait conformément aux dispositions du Code civil.

35° opération d'ensemble:

Un projet de construction d'un ensemble de bâtiments principaux devant être érigés en début de projet sur un terrain contigu à une rue conforme au règlement municipal de lotissement qui y est applicable, pouvant être réalisé par phase, ayant en commun certains espaces extérieurs, services ou équipements, desservi par un réseau d'aqueduc et/ou d'égout sanitaire, et dont la planification, la promotion et la gestion sont d'initiative unique.

36° ouvrage:

Tout bâtiment, toute construction, toute utilisation, toute excavation ou transformation du sol y compris le déboisement ainsi que les travaux de remblai et de déblai.

37° panneau-réclame:

Enseigne attirant l'attention sur une entreprise, une profession, un produit, un service ou divertissement, exploité, pratiqué, vendu ou offert sur un autre terrain que celui où elle est implantée.

Une enseigne communautaire n'est pas considérée comme un panneau-réclame au sens des règles d'application du document complémentaire.

38° parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord:

Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord décrété par le règlement numéro 102-93 de la municipalité régionale de comté (MRC) des Laurentides en vertu des dispositions du Code municipal.

Le Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord comprend la totalité de l'emprise de l'ancienne voie ferrée du Canadien Pacifique, y compris ses surlargeurs, ladite emprise propriété du Gouvernement du Québec ayant fait l'objet d'un bail à long terme en faveur de la municipalité régionale de comté (MRC) des Laurentides.

Le Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord traverse les municipalités suivantes: Val-Morin, Val-David, la Ville de Sainte-Agathe-des-Monts, Sainte-Agathe-Nord, Ivry-sur-le-Lac, Saint-Faustin-Lac-Carré, Lac-Supérieur, la Ville de Saint-Jovite, Saint-Jovite Paroisse, Mont-Tremblant, La Conception et Labelle.

39° Parc régional du corridor aérobique:

Parc régional du corridor aérobique décrété par le règlement numéro 105-93 de la municipalité régionale de comté (MRC) des Laurentides en vertu des dispositions du Code municipal.

Le Parc régional du corridor aérobique comprend la totalité de l'emprise de l'ancienne voie ferrée du Canadien National, y compris ses surlargeurs, ladite emprise propriété du Gouvernement du Québec ayant fait l'objet d'un bail à long terme en faveur de la municipalité régionale de comté (MRC) des Laurentides.

Le Parc régional du corridor aérobique traverse les municipalités suivantes: Amherst, Arundel, Huberdeau et Montcalm.

40° profondeur d'un terrain:

La profondeur d'un terrain se calcule de façon générale selon la distance la plus grande en ligne droite entre le milieu de la ligne avant d'un terrain et le milieu de la ligne arrière de ce même terrain.

41° ravage de cerfs de Virginie:

Un ravage est un milieu propice pour le regroupement de cerfs de Virginie qui leur permet une protection accrue en période hivernale contre le froid et la neige. Les grands ravages qui peuvent abriter des milliers de cerfs en hiver sont situés aux mêmes endroits d'une année à l'autre. Les ravages se localisent généralement aux endroits où le climat est moins rigoureux, soit par exemple les vallées à l'abri des vents et la présence de peuplements résineux offrant de l'abri.

Les principales composantes d'un ravage de cerfs de Virginie sont les suivantes:

abri: milieu composé majoritairement de résineux dont les tiges possèdent une hauteur supérieure à sept (7) mètres; la pruche, le cèdre, le sapin et le pin blanc sont des essences qui protègent très bien les cerfs contre les vents froids et facilitent leurs déplacements en hiver car la neige s'accumule moins sous ce type de couvert forestier;

nourriture: milieu composé de jeunes arbres d'au plus quatre (4) mètres de hauteur, avec des tiges tendres d'arbustes ou d'arbres tel érable à épis, noisetier et cornouiller; en raison de leur structure, ce milieu peut offrir uniquement de la nourriture aux cerfs;

nourriture-abri: milieu qui sert d'abri et à l'alimentation; ce milieu très utilisé par les cerfs doit être bien entremêlé afin que ceux-ci puissent se nourrir le plus près possible de leurs abris;

peu utilisé: milieu à l'intérieur d'un ravage avec des espèces feuillus d'une hauteur excédant sept (7) mètres; les sites non productifs tel champs et friches peuvent faire partie de cette catégorie et être fréquentés, si l'épaisseur de neige est faible ou s'ils sont situés près des abris.

42° règlement, réglementation d'urbanisme:

Un règlement de zonage, un règlement de lotissement, un règlement de construction, un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) ou un règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE), adopté par le Conseil d'une municipalité ou d'une ville et entré en vigueur sur le territoire de celle-ci, conformément à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU).

43° remblai:

Travaux consistant à rapporter de la terre ou d'autres matériaux de surface pour faire une levée ou combler une cavité.

44° rive, cours d'eau:

La rive est une bande de terre qui borde les lacs et cours d'eau et qui s'étend vers l'intérieur des terres à partir de la ligne des hautes eaux.

La largeur de la rive à protéger, dans le cas des cours d'eau à débit régulier et des cours d'eau intermittents réglementés, se mesure horizontalement:

a) la rive a un minimum de dix (10) mètres:

lorsque la pente est inférieure à 30%;

ou, lorsque la pente est supérieure à 30% et présente un talus de moins de cinq (5) mètres de hauteur.

b) la rive a un minimum de quinze (15) mètres:

lorsque la pente est continue et supérieure à 30%:

ou, lorsque la pente est supérieure à 30% et présente un talus de plus de cinq (5) mètres de hauteur.

45° *roulotte:*

Construction rattachée à un châssis d'une largeur maximale de deux mètres et soixante-dix centimètres (2,70), fabriquée en usine ou en atelier et transportable.

Une roulotte est conçue pour s'autodéplacer ou être déplacée sur ses propres roues par un véhicule automobile ou récréatif et destinée à abriter des personnes lors d'un court séjour en un lieu à des fins récréatives ou de détente tel camping et caravaning; sont considérées comme une roulotte les autocaravanes et les tentes-roulottes.

46° *rue:*

Une rue privée constituée d'une voie de circulation automobile et véhiculaire permettant l'accès public aux propriétés adjacentes, mais dont l'assiette n'a pas été cédée à une municipalité.

Une rue publique constituée d'une voie de circulation automobile et véhiculaire permettant l'accès public aux propriétés adjacentes et, qui appartient à une municipalité, au gouvernement provincial ou au gouvernement fédéral.

47° *sablière:*

Tout endroit d'où l'on extrait à ciel ouvert des substances minérales non consolidées, y compris du sable ou du gravier, à partir d'un dépôt naturel, à des fins commerciales ou industrielles ou pour remplir des obligations contractuelles ou pour construire des routes, digues ou barrages, à l'exception des excavations et autres travaux effectués en vue d'y établir l'emprise ou les fondations de toute construction ou d'y agrandir un terrain de jeux ou de stationnement.

48° *secteur riverain:*

Un secteur riverain est une bande de terre qui borde les lacs et cours d'eau régis par les dispositions du document complémentaire et qui s'étend vers l'intérieur des terres à partir de la ligne des hautes eaux:

- un secteur riverain a une profondeur de trois cents (300) mètres lorsqu'il borde un lac;

- un secteur riverain a une profondeur de cent (100) mètres lorsqu'il borde un cours d'eau.

49° terrain:

Désigne un fonds de terre constitué de un (1) ou plusieurs lots, ou d'une partie de lot ou de plusieurs parties de lots contigus dont les tenants et aboutissants sont décrits dans un (1) ou plusieurs actes enregistrés.

49.1° terrain dérogatoire:

Terrain qui ne respecte pas les dispositions relatives aux dimensions et superficies des terrains qui sont contenues dans le présent document complémentaire.

50° usage complémentaire:

Tout usage qui ne peut être exercé sur un terrain, dans un bâtiment ou une construction que subsidiairement à un usage principal ou, de façon accessoire ou secondaire par rapport à un usage principal.

51° usage dérogatoire:

Usage d'un terrain, d'un bâtiment ou d'une construction qui ne respecte pas les dispositions du présent document complémentaire.

52° usage principal:

Fin première pour laquelle un bâtiment, un établissement, une construction ou un terrain est utilisé ou destiné.

53° voie de circulation:

Tout endroit ou structure de voirie affecté notamment à la circulation des véhicules motorisés et des piétons; désigne notamment une route, une rue publique ou privée où circule les véhicules automobiles ainsi que les sentiers de motoneige.

54° zone à risque d'inondation:

Plaine inondable constituée d'une étendue de terre occupée par un cours d'eau en période de crues selon que le niveau de risque soit élevé ou modéré; aux fins du document complémentaire, elle correspond à l'étendue géographique des zones vulnérables aux inondations montrées sur les planches 10-A, 10-B, 10-E, 10-F, 10-G, 10-H, 10-I et 10-J faisant partie intégrante du schéma révisé.

55° zone d'inondation à risque élevé:

Zone à risque d'inondation dont le niveau de risque s'apparente à une crue vingtenaire (récurrence 0-20 ans).

56° Zone d'inondation à risque modéré:

Zone à risque d'inondation dont le niveau de risque s'apparente à une crue centenaire (récurrence 20-100 ans).

SECTION 2

CONDITIONS SUR L'ÉMISSION D'UN PERMIS DE CONSTRUCTION

* Référence à la LAU: article 116, 2^o alinéa, paragraphe 1

Article 8 Conditions à respecter par les municipalités pour l'émission d'un permis de construction

La présente section identifie les conditions d'émission d'un permis de construction qui doivent être incluses dans les règlements adoptés par l'ensemble des municipalités de la MRC des Laurentides.

Une municipalité peut adopter des dispositions sur le même objet qui soient plus sévères que celles identifiées au présent article.

Aucun permis de construction ne doit être accordé en vertu d'une réglementation d'urbanisme d'une municipalité à moins que les conditions suivantes ne soient respectées:

- 1^o le terrain sur lequel doit être érigée chaque construction projetée, y compris ses dépendances, ne forme un ou plusieurs lots distincts sur les plans officiels du cadastre, qui sont conformes au règlement de lotissement de la municipalité ou qui, s'ils n'y sont pas conformes, sont protégés par des droits acquis;
- 2^o les services d'aqueduc et d'égouts ayant fait l'objet d'une autorisation ou d'un permis délivré en vertu de la loi ne soient établis sur la rue en bordure de laquelle la construction est projetée ou que le règlement décrétant leur installation ne soit en vigueur;
- 3^o dans le cas où les services d'aqueduc et d'égouts ne sont pas établis sur la rue en bordure de laquelle une construction est projetée ou le règlement décrétant leur installation n'est pas en vigueur, les projets d'alimentation en eau potable et d'épuration des eaux usées de la construction à être érigée sur le terrain ne soient conformes à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., chapitre Q-2) et aux règlements édictés sous son empire ou aux règlements municipaux portant sur le même objet;
- 4^o le terrain sur lequel doit être érigée la construction projetée ne soit adjacent à une rue publique ou à une rue privée conforme aux exigences du règlement de lotissement;
- 5^o la copie d'une autorisation du ministère des Transports, lorsque requise pour l'aménagement d'un accès à une route provinciale sous la responsabilité de ce ministère, ne soit fournie en complément de la demande de permis.

Dans la situation où un terrain localisé dans un périmètre d'urbanisation tel que délimité au plan d'urbanisme de la municipalité, est desservi par une rue où les services d'aqueduc et/ou d'égouts sont installés, l'émission d'un permis de construction ne peut être accordé que si le terrain sur lequel est projetée la construction est au moins raccordé à l'un (1) des deux (2) services.

La municipalité peut prévoir exceptionnellement dans sa réglementation d'urbanisme des mesures afin de lever cette obligation au raccordement des services d'aqueduc et/ou d'égout pour des motifs d'ordre technique ou économique.

Article 9 Cas d'exemptions à l'application de certaines conditions sur l'émission d'un permis de construction

Les constructions se retrouvant dans les situations décrites aux paragraphes ci-dessous peuvent être exemptées de l'application de l'une ou l'autre, ou de l'ensemble des conditions d'émission d'un permis de construction:

- 1° les constructions projetées pour fins agricoles sur des terres agricoles et qui sont projetées dans une zone agricole décrétée en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA), peuvent être exemptées de l'application des paragraphes 1°, 3° et 4° de l'article précédent:
 - a) cependant, les conditions prévues aux paragraphes 2° et 3° de l'article précédent doivent être respectées dans le cas d'une résidence située sur ces terres agricoles;
- 2° les constructions projetées sur les terres du domaine public peuvent être exemptées de l'ensemble des conditions décrites à l'article précédent, sauf dans le cas de travaux ou constructions par des personnes ayant acquis des droits fonciers sur ces terres;
- 3° les dépendances, bâtiments accessoires ou temporaires ou toute autre construction de même nature qui sont généralement associés à un bâtiment principal sur un même terrain peuvent être exemptés de l'application des conditions stipulées à l'article précédent;
- 4° les constructions projetées sur des terrains localisés en bordure d'une rue non conforme aux exigences d'un règlement de lotissement d'une municipalité peuvent être exemptées de l'application du paragraphe 4° de l'article précédent, à la condition qu'elles puissent se retrouver adjacentes à un chemin, une rue, un droit de passage ou une servitude d'accès ayant été utilisée ou prévue, à des fins de circulation publique, avant le 2 avril 1984; dans le cas des territoires situés auparavant dans les territoires non organisés (TNO) Lac-aux-Castors et Lac-Marie-Le Franc, la date de référence est le 2 mars 1984:
 - a) ce cas d'exception s'applique également à tous les cas de rues ou de routes verbalisées par une municipalité à la date d'entrée en vigueur du schéma révisé.
- 5° les constructions projetées sur des îles peuvent être exemptées de l'application du paragraphe 4° de l'article précédent;
- 6° les constructions projetées à l'intérieur des territoires des municipalités de Barkmère et de Lac-Tremblant-Nord peuvent être exemptées de l'application du paragraphe 4° de l'article précédent;
- 7° les constructions projetées sur un terrain adjacent au Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord ou au Parc régional du corridor aérobique, tel que défini au chapitre 6 du schéma révisé, peuvent être exemptées de l'application du paragraphe 4° de l'article précédent si ce terrain bénéficie d'un droit de passage sur le dit parc ou corridor; ce droit de passage doit relier le terrain à construire à un des deux (2) éléments suivants:

- a) à une rue ou un chemin visé par le paragraphe 4° de l'article 8 ou le paragraphe 4° de l'article 9 du document complémentaire et, contigu audit droit de passage;
- b) à un terrain vacant formant un ou plusieurs lots distincts et lui-même contigu à la fois au droit de passage ainsi qu'à une rue ou à un chemin visé au sous-paragraphe a) précédent.

Article 10 Conditions sur l'émission de permis de construction relatifs à l'implantation de plusieurs bâtiments principaux sur un même terrain

Malgré les dispositions des articles précédents, deux (2) ou plusieurs bâtiments principaux peuvent être implantés sur un même et seul terrain, lequel doit être formé d'un ou de plusieurs lots distincts sur les plans officiels de cadastre.

Dans ce cas, l'émission d'un permis de construction peut être soustraite de l'application des dispositions des paragraphes 1°, 2° et 4° de l'article 8 du document complémentaire.

Cependant, tout projet de construction comportant deux (2) ou plusieurs bâtiments principaux sur un même terrain doit respecter les conditions suivantes:

- 1° les projets d'alimentation en eau potable et d'épuration des eaux usées des constructions à être érigées sur le terrain doivent être conformes à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., chap. Q-2) et aux règlements édictés sous son empire ou aux règlements municipaux portants sur le même objet;
- 2° l'application des normes et critères définis aux articles de la sous-section 4.2 du document complémentaire portant sur les densités résidentielles et les projets d'opération d'ensemble.

SECTION 3 DISPOSITIONS SUR LES NORMES MINIMALES

SOUS-SECTION 3.1

NOTION DE CONFORMITÉ AU SCHÉMA RÉVISÉ

Article 11 Réglementation d'urbanisme conforme au schéma révisé

Est réputée conforme au document complémentaire du schéma révisé, une réglementation d'urbanisme d'une municipalité qui porte sur le même objet que les normes minimales contenues dans la présente section 3, mais qui comprend des dispositions aussi restrictives ou plus restrictives que lesdites normes minimales.

Article 12 Réglementation d'urbanisme non conforme au schéma révisé

Est réputée non conforme au document complémentaire du schéma révisé, une réglementation d'urbanisme d'une municipalité qui porte sur le même objet que les normes minimales contenues dans la présente section 3, mais qui comprend des dispositions moins restrictives que lesdites normes minimales.

Article 13 Exemption de l'application des normes minimales sur les terres publiques

Les terres du domaine public sont exemptées de l'application des normes minimales du document complémentaire, sauf dans le cas de travaux ou constructions par des personnes ayant acquis des droits fonciers sur ces terres.

SOUS-SECTION 3.2
NORMES SUR LES DIMENSIONS ET LES SUPERFICIES DES TERRAINS

Article 14 Dimensions et superficies des terrains à l'intérieur d'un secteur riverain

À l'intérieur d'un secteur riverain à un lac, à un cours d'eau à débit régulier et à un cours d'eau intermittent, tel que défini à l'article 7 du document complémentaire, un lotissement doit respecter les normes minimales apparaissant au tableau 10-A.

TABLEAU 10-A NORMES MINIMALES SUR LES DIMENSIONS ET SUPERFICIES D'UN TERRAIN COMPRIS DANS UN SECTEUR RIVERAIN - exprimées en mètres (m)

SITUATION DE DESSERTE PAR LES SERVICES D'AQUEDUC, D'ÉGOUT SANITAIRE	SUPERFICIE MINIMALE	LARGEUR MINIMALE	PROFONDEUR MINIMALE
AUCUN SERVICE	4 000 m ²	50 m	60 m
SERVICE D'AQUEDUC OU D'ÉGOUT SANITAIRE	2 000 m ²	25 m	60 m
SERVICES D'AQUEDUC ET D'ÉGOUT SANITAIRE	* Normes des règlements d'urbanisme municipaux s'appliquent		45 m

Malgré les dispositions décrites au tableau précédent du présent article, un assouplissement des normes de lotissement pour la largeur des terrains situés dans un secteur riverain est autorisé dans les conditions suivantes:

- 1° avec un rayon de courbure inférieur ou égal à trente (30) mètres sur le côté extérieur de la courbe, la largeur d'un terrain mesurée sur la ligne de rue peut être réduite jusqu'à un maximum de 50% dans un secteur riverain;
- 2° avec un rayon de courbure de plus de trente (30) mètres mais égal ou inférieur à cent (100) mètres, la largeur d'un terrain mesurée avec la ligne de rue peut être réduite jusqu'à un maximum de 25% dans un secteur riverain;
- 3° dans tous les cas, la largeur minimale ne doit jamais être inférieure à vingt-cinq (25) mètres pour un terrain non desservi et de vingt (20) mètres pour un terrain desservi par des services d'aqueduc ou d'égout sanitaire.

Article 15 Dimensions et superficies des terrains à l'extérieur d'un secteur riverain

À l'extérieur d'un secteur riverain à un lac un cours d'eau à débit régulier et à un cours d'eau intermittent, tel que défini à l'article 7 du document complémentaire faisant partie du schéma révisé, un lotissement doit respecter les normes minimales apparaissant au tableau 10-B.

TABLEAU 10-B NORMES MINIMALES SUR LES DIMENSIONS ET SUPERFICIES D'UN TERRAIN COMPRIS À L'EXTÉRIEUR D'UN SECTEUR RIVERAIN - exprimées en mètres (m)

SITUATION DE DESSERTE PAR LES SERVICES D'AQUEDUC, D'ÉGOUT SANITAIRE	SUPERFICIE MINIMALE	LARGEUR MINIMALE	ASSOUPPLISSEMENT DE LA NORME SUR LA LARGEUR MINIMALE MESURÉE SUR LA LIGNE AVANT DU TERRAIN - pour un terrain d'angle ou pour un terrain à l'extérieur d'une courbe de rue
AUCUN SERVICE	3 000 m ²	50 m	25 m
SERVICE D'AQUEDUC OU D'ÉGOUT SANITAIRE	1 500 m ²	25 m	15 m
SERVICES D'AQUEDUC ET D'ÉGOUT SANITAIRE	*Normes des règlements d'urbanisme municipaux s'appliquent		

Article 16 Exemptions sur l'application des normes minimales de lotissement

Les dispositions sur le lotissement identifiées aux articles 14 et 15 précédents ne s'appliquent pas toutefois:

- 1° aux terrains bénéficiant de droits acquis ou privilèges, comme stipulés aux articles de la sous-section 4.12 du document complémentaire;
- 2° aux opérations cadastrales requises pour des fins municipales, publiques ou d'utilité publique, tel les réseaux et terminaux d'aqueduc, d'égout, de gaz, d'électricité, de télécommunication, d'électricité ou de câblodistribution ainsi que les rues publiques ou privées;
- 3° à une opération cadastrale identifiant une partie d'un bâtiment ou d'un terrain nécessitée par une déclaration de copropriété de type vertical ou de type horizontal ou en rangée faite en vertu du Code civil du Québec et dans laquelle déclaration, seul le ou les bâtiments ou terrains peuvent faire l'objet de parties exclusives;
- 4° à une opération cadastrale identifiant une partie d'un terrain nécessitée par l'aliénation d'une partie d'un bâtiment requérant la partition du terrain située exclusivement en dessous de celui-ci.

Article 17 Dimensions et superficies des terrains pour les implantations autres qu'agricoles dans les aires d'affectation agroforestière situées en zone agricole

Malgré les dispositions des articles précédents sur le lotissement, un permis d'opération cadastrale ne peut être émis à l'égard d'un terrain situé dans une aire d'affectation agroforestière, et destiné à un usage autre qu'agricole évalué comme compatible selon les dispositions de la section 3.8.3 du schéma révisé à moins que toutes les conditions suivantes ne soient remplies:

- 1° le terrain est contigu à une rue existante à la date d'entrée en vigueur d'un règlement de concordance d'une municipalité au schéma révisé;
- 2° la superficie du terrain est d'au moins (1) hectare;
- 3° la largeur minimale du terrain mesurée sur la ligne avant dudit terrain doit être d'au moins 120 mètres.

Les dispositions précédentes du présent article ne s'appliquent pas toutefois aux opérations cadastrales prévues pour les fins suivantes:

- 1° implantation d'un usage autre qu'agricole sur un terrain avec droit acquis reconnu en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA, articles 101, 102, 103 et autres);
- 2° implantation d'un usage autre qu'agricole sur un terrain déjà autorisé par la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ), à la date d'entrée en vigueur d'un règlement de concordance d'une municipalité au schéma révisé;
- 3° implantation d'un usage autre qu'agricole sur un terrain situé dans un secteur déstructuré, tel que défini à la section 3.7.6 du schéma révisé;

Article 18 Largeur minimale d'un terrain le long des principaux corridors routiers / règle générale

Tout terrain qui est adjacent à l'emprise d'une section de la route 117, telle que définie au tableau 10-C du document complémentaire, doit avoir une largeur minimale conforme aux mesures spécifiées audit tableau ou à l'article 18.1 selon le cas, cette largeur minimale étant mesurée sur la ligne avant de ladite section.

Malgré le premier alinéa du présent article, un terrain adjacent à une section visée de la route 117 n'a pas à avoir une largeur minimale requise selon les articles 18 ou 18.1 du document complémentaire qui est mesurée sur la ligne avant de ladite route, si son accès s'effectue exclusivement soit par une autre rue, soit par un chemin de desserte longeant la route 117, ou par une servitude de passage ou bail notarié et inscrit au Bureau de la publicité des droits.

Malgré le premier alinéa du présent article, un permis autorisant une opération cadastrale ne peut être refusé à l'égard d'un terrain qui le 8 juillet 1999, ne forme pas un ou plusieurs lots distincts sur les plans officiels du cadastre et dont les tenants et aboutissants sont décrits dans un ou plusieurs actes enregistrés à cette date, pour le seul motif que la largeur minimale mesurée sur la ligne avant longeant une section visée de la route 117 est inférieure à la norme fixée aux articles 18 ou 18.1 du document complémentaire, si les conditions suivantes sont respectées:

- 1° à la date susmentionnée, la superficie et les dimensions de ce terrain lui permettent de respecter s'il y a lieu les exigences en cette matière d'une réglementation relative aux opérations cadastrales applicable à cette date dans le territoire où est situé le terrain;
- 2° et un seul lot résulte de l'opération cadastrale, sauf si le terrain est compris dans plusieurs lots originaires, auquel cas un seul lot par lot originaire résulte de l'opération cadastrale.

Malgré le premier alinéa du présent article, un terrain formé de un (1) ou de plusieurs lots distincts sur les plans officiels de cadastre à la date du 8 juillet 1999, n'est pas tenu d'avoir une largeur minimale sur la ligne avant fixée aux articles 18 ou 18.1 du document complémentaire, si à cette date, la superficie et les dimensions de ce terrain lui permettraient de respecter les exigences en cette matière d'un règlement relatif aux opérations cadastrales applicable à cette date dans le territoire où il est situé.

Malgré le premier alinéa du présent article, un permis autorisant une opération cadastrale ne peut être refusé pour le seul motif que le terrain ne rencontre pas la largeur minimale sur la ligne avant fixée aux articles 18 ou 18.1 du document complémentaire si les conditions suivantes sont respectées :

- 1° elle vise l'identification ou l'implantation d'un réseau d'aqueduc ou d'égout, d'électricité, de gaz, de télécommunication, de cablôdistribution ou de rue privée ou publique;
- 2° elle a pour objet de modifier les dimensions et la superficie d'un terrain mentionné au troisième et quatrième alinéa du présent article, en autant que cette opération n'a pas pour effet de rendre dérogatoire ou d'accroître la dérogation déjà existante d'aucun terrain par rapport à la réglementation municipale ou à la largeur minimale fixée en vertu des articles 18 ou 18.1 du document complémentaire;
- 3° elle vise une parcelle non destinée à recevoir une construction;
- 4° elle vise à identifier un terrain situé sur plusieurs lots originaires, auquel cas, un seul lot par lot originaire doit être créé et les droits reconnus normalement à un seul lot le sont à l'ensemble du terrain formé de plus d'un lot et aucun lot ne peut en être détaché; le terrain ainsi formé doit être conforme à la largeur minimale mesurée sur la ligne avant fixée en vertu des articles 18 ou 18.1 du document complémentaire;
- 5° elle vise l'identification d'un terrain destiné à recevoir un équipement ou bâtiment d'utilité publique;
- 6° elle vise l'identification d'une partie d'un bâtiment nécessitée par une déclaration de copropriété de type vertical ou de type horizontal ou en rangée, faite en vertu du Code civil du Québec et, dans laquelle déclaration, seul le ou les bâtiments font l'objet de parties exclusives, le fonds de terre devant obligatoirement demeurer partie commune;
- 7° elle vise l'identification d'une partie d'un terrain nécessitée par l'aliénation d'une partie du bâtiment requérant la partition du terrain située immédiatement en dessous de celui-ci.

Article 18.1 Largeur minimale d'un terrain le long de la route 117 / Règle particulière

Malgré les dispositions de l'article précédent et du tableau 10-C qui en fait partie intégrante, des normes minimales plus spécifiques sur les largeurs de terrain s'appliquent lorsque les conditions énumérées ci-après sont rencontrées.

Le territoire concerné par ces normes plus spécifiques comprend toute la section de la route 117 entre l'extrémité est du périmètre urbain de Saint-Fautin-Lac-Carré et la limite est du périmètre urbain de Saint-Jovite paroisse, ces périmètres étant délimités sur les **planches 5-D et 5-F** au chapitre 5 du schéma révisé.

Pour les nouveaux morcellements de terrain liés à des usages résidentiels faisant partie des groupes "HABITATION 1" et "HABITATION 2" tels que décrits au tableau 3-A du chapitre 3 du schéma révisé ainsi que pour les autres types d'usages générant une faible circulation locale (autres que ceux identifiés ci-après), la largeur minimale est de cent cinquante (150) mètres, mesurée sur la ligne avant du terrain longeant la route 117.

Cependant, la largeur minimale de terrain est portée à deux cents (200) mètres pour les nouveaux morcellements de terrain liés aux usages suivants :

- 1° les usages de type industriel et para-industriel dont la superficie de plancher par bâtiment ou par projet de plus d'un bâtiment principal excède deux cents (200) mètres carrés, ces usages faisant partie des groupes "COMMERCE 3", "INDUSTRIE 1" et "INDUSTRIE 2", tels que définis au tableau 3-A, chapitre 3 du schéma révisé;
- 2° les usages de commerce de détail et de service dont la superficie de plancher par bâtiment ou par projet de plus d'un bâtiment principal excède cent cinquante (150) mètres carrés, ces usages faisant partie des groupes "COMMERCE 1", "SERVICE 1" et "SERVICE 2", tels que définis au tableau 3-A, chapitre 3 du schéma révisé;
- 3° les usages d'hébergement commercial et de restauration dont la capacité d'accueil par bâtiment ou par projet de plus d'un bâtiment excède 50 places, ces usages faisant partie du groupe "COMMERCE 2", tel que défini au tableau 3-A, chapitre 3 du schéma révisé;
- 4° les usages de récréation intensive et extensive dont la capacité d'accueil par bâtiment ou par projet de plus d'un bâtiment excède 50 cases de stationnement, ces usages faisant partie des groupes "RÉCRÉATION 1" et "RÉCRÉATION 2", tels que définis au tableau 3-A, chapitre 3 du schéma révisé.

TABLEAU 10-C NORMES MINIMALES SUR LA LARGEUR D'UN TERRAIN LE LONG DE CERTAINES ROUTES PROVINCIALES

IDENTIFICATION DE LA ROUTE	SECTION VISÉE PAR LA NORME	LARGEUR MINIMALE MESURÉE SUR LA LIGNE AVANT DU TERRAIN (contiguë à l'emprise de la route)
ROUTE 117/RÈGLE GÉNÉRALE	Pour toute sa section située au nord-ouest de son point de raccordement avec l'autoroute 15, à la hauteur de Sainte-Agathe-Nord, jusqu'à la limite nord de la municipalité de Labelle, excluant la partie comprise entre les deux (2) points de jonction de la voie de contournement projetée à l'ouest du village de Labelle (voir planche 5-K).	150 mètres
ROUTE 117/RÈGLE PARTICULIÈRE	Voir article 18.1	
MONTÉE RYAN	Section située entre la route 117 et la rivière du Diable	100 mètres
ROUTE 323	Sections situées à l'extérieur des périmètres d'urbanisation de Saint-Jovite Ville, Brébeuf et Amherst	80 mètres
ROUTE 329	Section comprise entre l'échangeur no. 89 de l'autoroute 15 à Sainte-Agathe-Nord et la limite nord de la MRC des Laurentides	80 mètres
CHEMIN DU LAC SUPÉRIEUR	Toute la route comprise à l'intérieur de la municipalité de Lac-Supérieur, à l'exception de la section située entre le chemin Tour-du-Lac et le chemin de la Vallée-de-la-Grise	80 mètres

Article 19 Plan d'aménagement de corridor routier et exemptions à l'application de l'article 18

Malgré les dispositions précédentes des articles 18 et 18.1 du document complémentaire, les normes minimales sur les largeurs de terrain longeant les routes provinciales, telles que définies au tableau 10-C et à l'article 18.1, peuvent être remplacées ou modifiées par des normes et/ou critères contenus dans une réglementation d'urbanisme; ces normes ou critères d'urbanisme doivent avoir fait l'objet au préalable d'un plan d'aménagement de corridor routier préparé par une municipalité et approuvé par le ministère des Transports du Québec (MTQ).

Une planification de corridor routier doit:

- 1° indiquer la localisation du tronçon routier visé;
- 2° identifier les principaux objectifs poursuivis afin de protéger de façon optimale la capacité fonctionnelle et sécuritaire de la route;
- 3° faire état de la problématique actuelle, en identifiant les secteurs, les accès et les intersections actuels ou futurs qui peuvent nuire à la circulation de transit et à la sécurité des usagers;

- 4° préciser les moyens, les normes et/ou critères d'aménagement liés aux objectifs visés, tel ouvrages de voirie locale et provinciale, planification des nouvelles intersections, contrôle des accès riverains par des normes et/ou critères sur les entrées charretières, jumelage des accès riverains, interdiction de nouveaux accès sur certaines sections et signalisation;
- 5° répondre aux objectifs, aux critères et normes d'aménagement plus spécifiques dans le cas des sections de corridors routiers stratégiques situées dans les municipalités de Saint-Faustin-Lac-Carré, de Saint-Jovite paroisse et de Sainte-Agathe-Nord, tels qu'identifiés aux sections 5.3.1.2 et 5.3.1.3 du schéma révisé ainsi qu'aux articles 64.1 et 64.2 du présent document complémentaire.

SOUS-SECTION 3.3**CONSTRUCTION D'UNE RUE À PROXIMITÉ D'UN COURS D'EAU OU D'UN LAC**

* Référence à la LAU: article 5, 2^e alinéa, paragraphe 1

Article 20 Normes de distance entre une rue, un lac et un cours d'eau

Les dispositions du présent article s'appliquent uniquement à un lac, à un cours d'eau à débit régulier, à un cours d'eau à débit intermittent, tel que défini à l'article 7 du document complémentaire du schéma révisé.

Une rue ne peut être construite que si les conditions énumérées ci-dessous sont respectées:

- 1° dans le cas où les services sont inexistantes ou qu'un seul service, soit d'aqueduc, soit d'égout sanitaire est implanté en bordure de la rue projetée, une distance minimale de soixante (60) mètres doit être respectée entre l'assiette de cette rue et la ligne des hautes eaux;
- 2° dans le cas où les services d'aqueduc et d'égout sanitaire sont établis en bordure de la rue ou de la route projetée, la distance minimale est de quarante-cinq (45) mètres entre l'assiette de cette rue et la ligne des hautes eaux.

Malgré ce qui précède, toute nouvelle rue ou route peut être construite à une distance inférieure aux normes prescrites aux paragraphes 1° et 2° du présent article si la condition suivante est remplie:

- lorsqu'il s'agit de raccorder celle-ci sur une distance n'excédant pas trois cents (300) mètres à une route ou rue déjà existante au 2 avril 1984; dans le cas des territoires situés auparavant dans les TNO Lac-aux-Castors et Lac-Marie-Le Franc, la date de référence est le 2 mars 1984; cependant, cette nouvelle rue ou route ne doit pas empiéter à l'intérieur d'une bande de protection de dix (10) ou quinze (15) mètres, telle que définie à l'article 7 du document complémentaire.

De plus, les dispositions du présent article ne s'appliquent pas à une rue, à une route conduisant soit à un débarcadère, soit à un pont ou à un ouvrage permettant la traversée d'un cours d'eau; cependant, la conception de cette rue ou de cette route doit être réalisée de manière à ne pas empiéter inutilement dans la bande de soixante (60) ou de quarante-cinq (45) mètres, en se rapprochant le plus possible d'un tracé perpendiculaire par rapport au cours d'eau.

SOUS-SECTION 3.4
INTERVENTIONS SUR LE LITTORAL

* Référence à la LAU : article 5, 2^o alinéa, paragraphe 1

Article 21 Normes sur les constructions, ouvrages ou travaux sur le littoral d'un lac ou d'un cours d'eau

Les dispositions du présent article s'appliquent exclusivement à un lac, à un cours d'eau à débit régulier, à un cours d'eau à débit intermittent, tel que défini à l'article 7 du document complémentaire du schéma révisé.

Pour être conformes au schéma révisé et à son document complémentaire, les plans et règlements d'urbanisme des municipalités doivent identifier les cours d'eau et lacs à réglementer à l'aide de définitions et de normes compatibles ou plus restrictives par rapport à celles contenues dans le document complémentaire, que ce soit à l'intérieur d'un texte réglementaire ou d'une cartographie localisant les lacs et cours d'eau à régir.

Sur le littoral, sont interdits toutes les constructions, tous les ouvrages et tous les travaux à l'exception des constructions, des ouvrages et des travaux suivants qui peuvent être permis:

- 1° les quais, abris ou débarcadères sur pilotis, sur pieux ou encoffrements ou fabriqués de plates-formes flottantes;
- 2° l'aménagement de traverses de cours d'eau relatif aux passages à gué, aux ponceaux et ponts;
- 3° les équipements nécessaires à l'aquaculture;
- 4° les prises d'eau;
- 5° l'empiètement sur le littoral nécessaire à la réalisation des travaux autorisés sur la rive, tel qu'identifiés aux articles de la sous-section 3.5 du document complémentaire;
- 6° les travaux de nettoyage et d'entretien, sans déblaiements, à réaliser par les municipalités et les MRC dans les cours d'eau selon les pouvoirs et devoirs qui leur sont conférés par le Code municipal (L.R.Q., c. C-27.1) et la Loi sur les cités et villes (L.R.Q., c. C-19);
- 7° les constructions, les ouvrages et les travaux à des fins municipales, commerciales, industrielles, publiques ou pour fins d'accès public, dûment soumis à une autorisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c.Q-2), la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune (L.R.Q., c.C-61.1), la Loi sur le régime des eaux (L.R.Q., c. R-13) ou toute autre loi.

SOUS-SECTION 3.5

INTERVENTIONS SUR LES RIVES

* Référence à la LAU: article 5, 2^e alinéa, paragraphe 1

Article 22 Contrôle des constructions, ouvrages ou travaux sur les rives

Les dispositions du présent article s'appliquent exclusivement à un lac, à un cours d'eau à débit régulier, à un cours d'eau à débit intermittent, tel que défini à l'article 7 du document complémentaire du schéma révisé.

Cependant, sur les terres du domaine public, les lacs et cours d'eau visés par l'application du présent article sont ceux définis au Règlement sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine public.

Sur une rive d'un lac ou d'un cours d'eau, telle que définie à l'article 7 du document complémentaire, sont interdits toutes les constructions, tous les ouvrages ou tous les travaux, à l'exception de ceux qui sont spécifiquement autorisés en vertu des articles de la présente sous-section; ces constructions, ouvrages ou travaux autorisés doivent être toutefois assujettis avant leur réalisation, à l'émission d'un permis de construction ou d'un certificat d'autorisation prévu à cet effet par la réglementation d'urbanisme de la municipalité.

Article 23 Rénovation, reconstruction ou agrandissement d'un bâtiment principal sur une rive

La rénovation, l'agrandissement ou la reconstruction après incendie ou cataclysme naturel d'un bâtiment principal déjà existant peuvent être autorisés sur la rive d'un cours d'eau ou d'un lac si toutes les conditions suivantes sont remplies:

- 1° le terrain sur lequel est implanté le bâtiment principal était existant à la date d'entrée en vigueur (2 avril 1984) du règlement de contrôle intérimaire numéro 16-83 de la MRC des Laurentides, ou du règlement de contrôle intérimaire numéro 22 de la MRC Antoine-Labelle (2 mars 1984) dans le cas des TNO Lac-aux-Castors et Lac-Marie-Le Franc;
- 2° les dimensions du terrain et la norme de protection de la rive de dix (10) ou quinze (15) mètres, font en sorte qu'il devient impossible de réaliser la rénovation ou l'agrandissement d'un bâtiment principal, eu égard à l'application des normes d'implantation de la réglementation d'urbanisme de la municipalité et du Règlement sur l'évacuation et le traitement des eaux usées des résidences isolées (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r.8);
- 3° le terrain sur lequel se retrouve le bâtiment principal et les travaux est situé à l'extérieur d'une zone d'inondation ou d'un milieu humide, protégé en vertu du schéma révisé;
- 4° la rénovation, l'agrandissement ou la reconstruction du bâtiment n'empiète pas davantage sur la portion de la rive située entre le littoral et ledit bâtiment ou la projection latérale d'un mur extérieur de celui-ci, à la condition qu'aucun ouvrage à réaliser ne se retrouve à l'intérieur d'une bande minimale de cinq (5) mètres de la rive calculée à partir de la ligne des hautes eaux:

- a) la réglementation municipale doit intégrer à cet effet des dispositions particulières sur les usages et bâtiments dérogatoires en rive, notamment sur les conditions de reconstruction, d'agrandissement et les superficies relatives aux usages et bâtiments dérogatoires.

Article 24 Les ouvrages et travaux relatifs à la végétation sur une rive

Seuls les ouvrages et travaux relatifs à la végétation identifiés ci-après sont autorisés sur la rive d'un cours d'eau ou d'un lac:

- 1° les activités d'aménagement forestier sur les terres du domaine public dont la réalisation est assujettie à la Loi sur les forêts et à ses règlements d'application;
- 2° la coupe d'assainissement;
- 3° la récolte d'arbres dans une proportion maximum de 50% des tiges de dix (10) centimètres et plus de diamètre, à la condition de préserver un couvert forestier d'au moins 50% dans le cas des boisés privés utilisés à des fins d'exploitation forestière ou agricole;
- 4° la coupe nécessaire à l'implantation d'une construction ou d'un ouvrage autorisé;
- 5° la coupe nécessaire à l'aménagement d'une ouverture de cinq (5) mètres de largeur maximale donnant accès au plan d'eau, lorsque la pente de la rive est inférieure à 30%;
- 6° l'élagage et l'émondage nécessaires à l'aménagement d'une fenêtre de cinq (5) mètres de largeur maximale, lorsque la pente de la rive est supérieure à 30%, ainsi qu'un sentier ou un escalier qui donne accès au plan d'eau;
- 7° les semis et la plantation d'espèces végétales, d'arbres ou d'arbustes et les travaux visant à rétablir un couvert végétal permanent et durable;
- 8° les divers modes de récolte de la végétation herbacée lorsque la pente de la rive est inférieure à 30% et uniquement sur le haut du talus lorsque la pente est supérieure à 30%.

Article 25 Culture du sol à des fins d'exploitation agricole sur une rive

Dans une zone agricole décrétée en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA), la culture du sol à des fins d'exploitation agricole est autorisée sur la rive d'un lac ou d'un cours d'eau, à la condition qu'une bande minimale de trois (3) mètres soit maintenue à l'état naturel ou conservée.

De plus, s'il y a un talus et que la partie haute de ce dernier se situe à une distance inférieure à trois (3) mètres à partir de la ligne des hautes eaux, la largeur de la rive doit être d'au moins un (1) mètre sur le haut du talus.

Article 26 Autres ouvrages et travaux autorisés sur une rive

Les autres ouvrages et travaux suivants sont également autorisés sur la rive d'un lac ou d'un cours d'eau:

- 1° l'installation de clôtures;

- 2° l'implantation ou la réalisation d'exutoires de réseaux de drainage souterrain ou de surface et les stations de pompage;
- 3° l'aménagement de traverses de cours d'eau relatif aux passages à gué, aux ponceaux et ponts ainsi que les chemins y donnant accès;
- 4° les équipements nécessaires à l'aquaculture;
- 5° toute installation septique conforme au Règlement sur l'évacuation et le traitement des eaux usées des résidences isolées (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r.8);
- 6° lorsque la pente, la nature du sol et les conditions de terrain ne permettent pas de rétablir la couverture végétale et le caractère naturel de la rive, les ouvrages et les travaux de stabilisation à l'aide d'un perré, de gabions ou finalement à l'aide d'un mur de soutènement, en accordant la priorité à la technique la plus susceptible de faciliter l'implantation éventuelle de végétation naturelle;
- 7° les puits individuels;
- 8° les ouvrages et travaux nécessaires à la réalisation des constructions, ouvrages et travaux autorisés sur le littoral conformément aux articles de la sous-section 3.4 du document complémentaire;
- 9° les constructions, les ouvrages et les travaux à des fins municipales, commerciales, industrielles, publiques ou pour des fins d'accès public, dûment soumis à une autorisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement;
- 10° les activités d'aménagement forestier dont la réalisation est assujettie à la Loi sur les forêts et au Règlement sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine public;

De plus, les travaux de reconstruction, de réfection ou d'élargissement d'une route ou rue existante, d'un chemin de ferme ou forestier, non assujettis à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., C.q-2), la Loi sur le régime des eaux (L.R.Q., c.R-13) ou toute autre Loi peuvent être autorisés sur la rive d'un lac ou d'un cours d'eau lorsqu'il est impossible d'étendre l'assiette de cet ouvrage du côté de la rue, de la route ou du chemin non adjacent au cours d'eau ou lac. Dans ce cas, tout talus érigé sur la rive doit être recouvert de végétation ou autres méthodes de stabilisation favorisant l'implantation de la végétation naturelle, de façon à prévenir ou atténuer l'érosion et le ravinement du sol vers le littoral.

SOUS-SECTION 3.6

NORMES SUR LA PROTECTION DES ZONES D'INONDATION

* Référence à la LAU: article 5, 2^e alinéa, paragraphe 1

Article 27 Identification et interprétation des limites des zones d'inondation

Les dispositions contenues dans la présente sous-section du document complémentaire s'appliquent exclusivement aux zones d'inondation délimitées sur les planches suivantes qui font partie intégrante du schéma révisé:

- **planche 10-A:** Arundel (partie sud), Huberdeau (partie sud), Montcalm;
- **planche 10-B:** Arundel (partie nord), Huberdeau (partie nord), Saint-Jovite Paroisse;
- **planche 10-E:** Lac-Supérieur;
- **planche 10-F:** Mont-Tremblant, Saint-Jovite Ville;
- **planche 10-G:** Brébeuf, La Conception (partie sud), Huberdeau (partie nord);
- **planche 10-H:** La Conception (parties centre et nord);
- **planche 10-I:** Labelle;
- **planche 10-J:** Val-Morin
- **planche 10-K:** Sainte-Lucie-des-Laurentides

Sur la cartographie des zones d'inondation est identifié un numéro distinct localisant un site pour lequel une cote est disponible. La numérotation des sites réfère à un relevé de cotes apparaissant aux tableaux 10-D à 10-F du document complémentaire. Ce relevé des cotes est classifié par municipalité et plan d'eau et réfère aux zones à risque élevé et à risque modéré.

Une cote indique une élévation en mètres par rapport au niveau de la mer, en deçà de laquelle les dispositions réglementaires sur les zones d'inondation s'appliquent.

Quant aux zones ou parties de zones d'inondation où les cotes d'élévation ne sont pas disponibles, la zone d'inondation correspond approximativement au territoire délimité par la représentation cartographique et seules les dispositions portant sur les zones à risque élevé s'y appliquent; la réglementation d'urbanisme d'une municipalité peut préciser davantage, le cas échéant, la limite d'une zone d'inondation, lorsque celle-ci peut être délimitée sur des cartes topographiques à une plus grande échelle.

Article 28 Constructions, bâtiments ou ouvrages régis dans une zone d'inondation à risque élevé

À l'intérieur d'une zone d'inondation à risque élevé, aucun bâtiment, aucune construction et aucun ouvrage n'est autorisé, sauf pour les cas et situations identifiés ci-après:

- 1° les travaux entrepris ultérieurement à la date d'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme applicable à la zone d'inondation à risque élevé et qui sont destinés à maintenir en bon état, à réparer ou à moderniser les immeubles existants situés dans cette zone, à la condition que ces travaux n'augmentent pas la superficie de la propriété exposée aux inondations et qu'ils soient adéquatement immunisés;
- 2° les installations souterraines de services d'utilité publique telles que les pipelines, les lignes électriques et téléphoniques ainsi que l'installation de conduites d'aqueduc et d'égout ne comportant aucune entrée de service;

- 3° la construction de réseaux d'aqueduc ou d'égout dans les secteurs aménagés et non pourvus de service afin de raccorder uniquement les ouvrages déjà existants à la date d'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme applicable à la zone d'inondation à risque élevé;
- 4° l'entretien des réseaux d'aqueduc et d'égout;
- 5° une installation septique destinée à une résidence existante, l'installation prévue devant être conforme à la réglementation en vigueur applicable à cet effet;
- 6° l'amélioration ou le remplacement d'un puits d'une résidence ou d'un établissement existant par un puits tubulaire, construit de façon à éviter les dangers de contamination et de submersion;
- 7° l'entretien des voies de circulation ainsi que des services d'utilité publique;
- 8° un ouvrage ou une construction à caractère résidentiel, de type unifamilial, duplex, jumelé ou triplex, dont l'édification est prévue en bordure d'une rue où des réseaux d'aqueduc et d'égout sont déjà installés à la date d'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme applicable à la zone d'inondation à risque élevé; l'exemption automatique de l'ouvrage ou de la construction s'appliquera si toutes les conditions suivantes sont respectées:
 - a) l'édification est prévue sur un terrain adjacent à la rue précédemment visée dans ce paragraphe;
 - b) le terrain visé par l'intervention n'a pas été morcelé aux fins de construction depuis la date d'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme applicable à la zone d'inondation à risque élevé;
 - c) l'ouvrage ou la construction doit être immunisé et la capacité des réseaux d'aqueduc et d'égout existants ne doit pas être augmentée.
- 9° un ouvrage adéquatement protégé contre les crues et sis dans la zone d'inondation à risque modéré;
- 10° un ouvrage, autre que la résidence d'un exploitant agricole ou de son employé, utilisé à des fins agricoles et se trouvant en zone agricole désignée en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles;
- 11° un ouvrage à aire ouverte utilisé à des fins récréatives, sans entraîner toutefois des travaux de déblai ou de remblai;
- 12° un fonds de terre utilisé à des fins agricoles ou pour réaliser des activités récréatives ou d'aménagement forestier ne nécessitant pas de travaux de remblais et de déblais dans la zone à risque élevé;

- 13° un ouvrage de stabilisation contre l'érosion des berges, réalisé en conformité avec les dispositions sur les rives; les travaux de stabilisation des rives ne doivent pas avoir pour effet de surélever le terrain ni d'en changer la pente naturelle, ni de permettre le remblai situé à l'arrière de l'ouvrage de stabilisation;
- 14° la reconstruction, la rénovation ou le réaménagement d'un ouvrage détruit par une catastrophe autre qu'une inondation;
- 15° l'agrandissement, la réparation, la rénovation de bâtiments, constructions ou ouvrages existants à la date d'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme applicable à la zone d'inondation et ce, à condition que l'intervention n'augmente pas la superficie de l'occupation au sol du bâtiment principal, d'un ouvrage ou d'une construction avec fondations permanentes exposée à une zone d'inondation;
- 16° l'implantation de constructions ou de bâtiments complémentaires sans fondations permanentes à être localisée à une distance d'au moins quinze (15) mètres de la ligne naturelle des hautes eaux; dans le cas d'un bâtiment complémentaire, sa superficie ne doit pas excéder trente (30) mètres carrés; tout bâtiment complémentaire ou toute construction complémentaire ne doit pas être attaché à un bâtiment principal ou être assimilable à un annexe faisant corps avec celui-ci, ni entraîner des travaux de déblai ou de remblai en zone d'inondation;
- 17° la surélévation des terrains, les travaux de remblai ou de déblai dans le cadre des interventions qui sont déjà autorisées par les dispositions de la présente section; ce remblai ou la surélévation d'un terrain sur lequel est permis un ouvrage en vertu de la présente section doit se limiter à la protection de l'ouvrage et de son aménagement requis, et non à l'ensemble du terrain sur lequel il est prévu.

Article 29 Constructions, bâtiments ou ouvrages régis dans une zone d'inondation à risque élevé, selon la procédure de dérogation

Malgré les dispositions de l'article précédent, les autres ouvrages, constructions ou bâtiments énumérés ci-dessous peuvent être réalisés dans une zone d'inondation à risque élevé, à la condition d'avoir fait l'objet de toutes les autorisations requises en vertu de la procédure d'une demande de dérogation à la MRC des Laurentides:

- 1° tout projet d'élargissement, de rehaussement, d'entrée et de sortie, de contournement et de réaligement dans l'axe actuel d'une voie de circulation existante y compris les voies ferrées;
- 2° les voies de circulation donnant accès à des traverses de plans d'eau;
- 3° tout projet de mise en place de nouveaux services d'utilité publique situés au-dessus du niveau du sol tel que les pipelines, les lignes électriques et téléphoniques, à l'exception des nouvelles voies de circulation;
- 4° les puits communautaires servant au captage d'eau souterraine;
- 5° un ouvrage servant au captage d'eau de surface se situant au-dessus du niveau du sol;
- 6° les stations d'épuration des eaux;

- 7° les ouvrages de protection contre les inondations entrepris par les gouvernements ou les organismes sous leur compétence;
- 8° tous les travaux visant l'agrandissement d'ouvrages destinés à la construction navale et aux activités maritimes, portuaires, industrielles et commerciales ainsi que l'agrandissement d'une construction à caractère résidentiel impliquant une occupation au sol additionnelle dans une zone d'inondation;
- 9° un ouvrage ou une construction à caractère commercial, industriel ou résidentiel de type unifamilial, duplex, jumelé ou triplex, non visé à l'article 28 du document complémentaire, pourvu que les critères suivants soient satisfaits:
- a) l'édification de l'ouvrage ou de la construction doit être prévue sur un terrain situé en bordure d'une rue desservie par réseaux d'aqueduc et d'égout ou d'un seul de ces réseaux;
 - b) le(s) réseau(x) mentionné(s) au sous-paragraphe précédent doit (doivent) avoir été installé(s) avant la date d'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme applicable à la zone d'inondation; toutefois, la capacité des réseaux existants ne doit pas être augmentée et, dans le cas où un seul réseau est en place, le second réseau devra être installé avant que l'ouvrage ou la construction ne puisse être autorisé et sa capacité devra être dimensionnée à celle du réseau existant pour fournir un service au même nombre de personnes; dans le cas où seulement le réseau d'égout est en place et que la municipalité ne prévoit pas installer le réseau d'aqueduc, l'ouvrage ou la construction ne pourra être autorisé que si son installation de captage est protégée des inondations et que sa capacité ne soit pas augmentée;
 - c) l'édification de l'ouvrage ou de la construction doit être prévue sur un terrain adjacent à la rue présentement visée dans cet article; un terrain est considéré adjacent à une rue lorsqu'il y touche sur une distance minimale continue de dix (10) mètres;
 - d) l'édification d'un ouvrage visé aux sous paragraphes précédents ou de la construction à caractère résidentiel de type unifamilial détachée pourra être prévue sur un terrain qui a été morcelé aux fins de construction depuis la date d'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme applicable à la zone d'inondation, en autant que chaque ouvrage ou construction soit édifié sur un terrain adjacent à la rue.
- 10° la construction d'un réseau d'aqueduc ou d'égout lorsque l'autre réseau (aqueduc ou égout) est déjà installé à la date d'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme applicable à la zone d'inondation; la capacité du deuxième réseau devra être dimensionnée à celle du réseau existant pour fournir un service au même nombre de personnes;
- 11° les installations de pêche commerciales et d'aquaculture;

12° un ouvrage ou une construction situé sur un terrain totalement protégé au niveau de la cote de la zone d'inondation à risque modéré par des travaux autres que le remblayage; ce terrain ne doit pas avoir été rehaussé depuis la date d'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme applicable à la zone d'inondation, à moins qu'un permis n'ait été émis en vertu de la réglementation municipale pour en autoriser les travaux;

13° un ouvrage ou une construction prévue sur un terrain légalement remblayé au-dessus de la cote de la zone d'inondation à risque modéré; la dérogation ne sera consentie qu'après que la municipalité aura modifiée son règlement pour y prohiber tout remblayage subséquent;

14° l'aménagement d'un fonds de terre utilisé à des fins récréatives ou d'activités d'aménagement forestier, nécessitant des travaux de remblais et de déblais dans la zone d'inondation à risque élevé tel que chemins forestiers, terrains de golf, sentiers piétonniers, pistes cyclables.

Article 30 Constructions, bâtiments ou ouvrages régis dans une zone d'inondation à risque modéré

À l'intérieur d'une zone d'inondation à risque modéré, aucun bâtiment, aucune construction et aucun ouvrage n'est autorisé sauf pour les cas et situations identifiés ci-après:

1° tous les bâtiments et ouvrages et toutes les constructions qui sont immunisés conformément aux dispositions de l'article suivant du document complémentaire;

2° seuls les travaux de remblai qui sont spécifiquement requis pour l'immunisation des constructions, bâtiments et ouvrages autorisés dans la zone d'inondation à risque modéré;

3° tous les bâtiments et ouvrages et toutes les constructions qui sont exceptionnellement autorisés dans une zone d'inondation à risque élevé en vertu des articles précédents du document complémentaire.

Article 31 Mesures d'immunisation pour toute construction autorisée dans une zone d'inondation

Toute construction, tout bâtiment ou ouvrage autorisé dans une zone d'inondation doit respecter les règles d'immunisation suivantes:

1° aucune ouverture telle fenêtre, soupirail, porte d'accès ou garage ne peut être atteinte par la crue d'une zone d'inondation à risque moindre;

2° aucun plancher de rez-de-chaussée ne peut être atteint par la crue d'une zone d'inondation à risque moindre;

3° aucune fondation en bloc de béton ou son équivalent, ne peut être atteinte par la crue d'une zone d'inondation à risque moindre;

4° les drains d'évacuation doivent être munis de clapets de retenue;

5° pour toute structure ou partie de structure sise sous le niveau de la crue d'une zone d'inondation à risque moindre, un membre de l'Ordre des ingénieurs du Québec doit approuver les calculs relatifs à:

- a) l'imperméabilisation;
- b) la stabilité des structures;
- c) l'armature nécessaire;
- d) la capacité de pompage pour évacuer les eaux d'infiltration;
- e) la résistance du béton à la compression et à la tension.

6° le remblayage du terrain doit se limiter à la protection de l'ouvrage aménagé et non à l'ensemble du terrain sur lequel il est prévu.

Article 32 Procédure d'une demande de dérogation pour une zone d'inondation à risque élevé

La municipalité régionale de comté (MRC) des Laurentides peut soustraire à l'application des dispositions d'une réglementation d'urbanisme d'une municipalité une construction, un bâtiment ou un ouvrage qui est identifié à l'article 29 du document complémentaire du schéma révisé comme une intervention pouvant faire l'objet d'une demande de dérogation dans une zone d'inondation à risque élevé.

Une construction, un bâtiment ou un ouvrage visé par une demande de dérogation ne peut faire l'objet d'un permis ou d'une autorisation en vertu d'une réglementation d'urbanisme d'une municipalité, sans avoir fait l'objet au préalable d'une modification au schéma révisé.

Pour accorder une dérogation à l'interdiction de construire dans une zone d'inondation à risque élevé, une nouvelle disposition doit être ajoutée pour chaque demande et faire l'objet d'une modification distincte au document complémentaire du schéma révisé. Après l'entrée en vigueur du règlement modifiant le document complémentaire, la municipalité locale devra modifier sa réglementation d'urbanisme afin d'autoriser l'intervention visée.

Pour être conforme aux orientations gouvernementales en matière de sécurité publique et de protection de l'environnement, une dérogation doit rencontrer les cinq (5) objectifs suivants:

- 1° assurer la sécurité des personnes et la protection des biens tant privés que publics;
- 2° assurer l'écoulement naturel des eaux;
- 3° assurer l'intégrité de ces territoires en évitant le remblayage;
- 4° protéger la flore typique des milieux humides, les espèces menacées ou vulnérables et la faune, et garantir qu'ils n'encourent pas de dommages;
- 5° confirmer l'intérêt public que l'ouvrage soit réalisé.

Une copie de la demande de dérogation doit être transmise à la MRC des Laurentides avec les informations suivantes:

- 1° l'identification et l'adresse de la personne ou de l'organisme qui fait la demande;

- 2° une description technique et cadastrale du fonds de terre visé par la demande;
- 3° une description de la nature de l'ouvrage, de la construction ou du bâtiment visé par la demande et sur les mesures d'immunisation envisagées, lorsque requises;
- 4° une description des modifications possibles au régime hydraulique du cours d'eau dans le cas où l'ouvrage visé par la demande est situé dans une zone d'inondation à risque élevé;
- 5° un inventaire de l'occupation du sol et des projets d'aménagement ou de construction pour les terrains avoisinants l'intervention projetée;
- 6° un exposé portant sur les impacts environnementaux liés à l'intervention projetée, ainsi que sur la sécurité des personnes et la protection des biens;
- 7° un exposé sur l'intérêt public que soit construit ou réalisé l'ouvrage.

Article 33 Dérogations mineures interdites dans une zone à risque d'inondation

Conformément à l'article 145.2 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, une municipalité ne peut accorder une dérogation mineure relative à ses règlements de zonage ou de lotissement à l'égard d'une construction ou d'un ouvrage situé dans une zone à risque d'inondation.

TABLEAU 10-D COTES D'ÉLEVATION DES SITES RELEVÉS DANS UNE ZONE D'INONDATION

- Rivière Rouge, lac Beaven
- cote d'élévation au mètre par rapport au niveau de la mer

MUNICIPALITÉ	NUMÉRO DE PLANCHE (voir chapitre 8, schéma révisé)	NUMÉRO DE SITE	COTE D'ÉLEVATION	
			ZONE À RISQUE ÉLEVÉ	ZONE À RISQUE MODÉRÉ
MONTCALM	10-A	1	184,81	N.D.
		2	185,04	N.D.
ARUNDEL, HUBERDEAU	10-A et 10-B	3	183,54	184,50
		4	188,69	189,24
		5	189,59	190,45
		6	190,89	191,98
		7	193,71	194,57
BRÉBEUF	10-G	8	199,05	199,31
		9	199,75	200,13
		10	200,05	200,42
		11	200,33	200,81
LA CONCEPTION	10-G et 10-H	12	201,79	202,43
		13	203,14	203,80
		14	203,33	203,96
		15	204,38	205,04
		16	205,65	206,27
LABELLE	10-I	17	206,58	207,22
		18	206,82	207,48
		19	207,06	207,75
		20	207,80	208,55
		21	208,03	208,75
		22	208,03	208,75
		23	212,20	212,60
		24	212,20	212,60
		25	213,25	213,85
		26	213,45	214,05

N.D. = non déterminé

TABLEAU 10-E COTES D'ÉLEVATION DES SITES RELEVÉS DANS UNE ZONE D'INONDATION

- Rivière du Diable
- cote d'élévation en mètre par rapport au niveau de la mer

MUNICIPALITÉ	NUMÉRO DE PLANCHE (voir chapitre 8, schéma révisé)	NUMÉRO DE SITE	COTE D'ÉLEVATION	
			ZONE À RISQUE ÉLEVÉ	ZONE À RISQUE MODÉRÉ
ST-JOVITE PAROISSE	10-B	1	198,10	198,80
		2	198,16	198,85
		3	198,20	198,87
		4	198,29	198,95
ST-JOVITE VILLE	10-F	5	198,34	198,99
		6	198,44	199,09
		7	198,46	199,11
		8	198,51	199,16
		9	198,60	199,25
		10	198,62	199,26
		11	198,67	199,31
		12	198,72	199,35
		13	198,78	199,41
		14	198,81	199,44
		15	198,88	199,50
		16	198,97	199,59
		17	199,02	199,64
		18	199,06	199,68
		19	199,11	199,73
		20	199,14	199,75
		21	199,17	199,77
		22	199,18	199,78
		23	199,25	199,82
		24	199,34	199,91
		25	199,36	199,92
		26	199,43	200,00
		27	199,47	200,02
		28	199,58	200,14
		29	199,61	200,16
		30	199,68	200,23
		31	199,75	200,29
		32	199,85	200,38
		33	199,90	200,42
		34	200,03	200,54

TABLEAU 10-E (suite) COTES D'ÉLEVATION DES SITES RELEVÉS DANS UNE ZONE D'INONDATION

- Rivière du Diable
- cote d'élévation en mètre par rapport au niveau de la mer

MUNICIPALITÉ	NUMÉRO DE PLANCHE (voir chapitre 8, schéma révisé)	NUMÉRO DE SITE	COTE D'ÉLEVATION	
			ZONE À RISQUE ÉLEVÉ	ZONE À RISQUE MODÉRÉ
MONT-TREMBLANT	10-F	35	200,08	----- ¹
		36	200,45	----- ⁽¹⁾
		37	200,97	----- ⁽¹⁾
		38	201,06	----- ⁽¹⁾
		39	201,16	----- ⁽¹⁾
		40	201,31	----- ⁽¹⁾
		41	201,53	----- ⁽¹⁾
		42	201,61	----- ⁽¹⁾
		43	201,74	----- ⁽¹⁾
		44	202,72	----- ⁽¹⁾
		45	203,71	----- ⁽¹⁾
		46	204,74	----- ⁽¹⁾
		47	205,44	----- ⁽¹⁾
		48	207,20	----- ⁽¹⁾
		49	207,67	----- ⁽¹⁾
		50	208,13	----- ⁽¹⁾
		51	209,86	----- ⁽¹⁾
		52	211,05	----- ⁽¹⁾
		53	211,63	----- ⁽¹⁾
		54	213,31	----- ⁽¹⁾

Source: Municipalité de Mont-Tremblant. Étude des zones inondables de la Rivière du Diable. Note technique finale. SNC-Lavalin Environnement. Septembre 1997, 11 pages, 3 annexes.

¹ Données non disponibles

TABLEAU 10-F COTES D'ÉLEVATION DES SITES RELEVÉS DANS UNE ZONE D'INONDATION

- Rivière du Nord
- cote d'élévation en mètre par rapport au niveau de la mer

MUNICIPALITÉ	NUMÉRO DE PLANCHE (voir chapitre 8, schéma révisé)	NUMÉRO DE SITE	COTE D'ÉLEVATION	
			ZONE À RISQUE ÉLEVÉ	ZONE À RISQUE MODÉRÉ
VAL-MORIN	10-J	1	307,12	----- ¹
		2	307,28	----- ⁽¹⁾
		3	307,36	307,53
		4	307,36	307,53
		5	307,36	307,53
		6	307,36	307,53
		7	307,36	307,53
		8	307,36	307,53
		9	307,45	----- ⁽¹⁾
		10	307,49	----- ⁽¹⁾
		11	307,55	----- ⁽¹⁾
		12	307,63	307,77
		13	307,81	----- ⁽¹⁾
		14	308,01	308,20
		15	308,12	----- ⁽¹⁾
		16	308,12	----- ⁽¹⁾
		17	308,30	----- ⁽¹⁾
		18	308,46	----- ⁽¹⁾
		19	308,46	----- ⁽¹⁾
		20	308,62	308,84
		21	308,62	308,84
		22	308,89	309,13

Source: Municipalité de Val-Morin. La zone inondable de la municipalité de Val-Morin; délimitation altitudinale en vue d'une nouvelle réglementation. Version finale 1992.

¹ Données non disponibles

SOUS-SECTION 3.7**DISPOSITIONS RELATIVES À LA PROTECTION DES MILIEUX HUMIDES**

* Référence à la LAU : article 5, 2^e alinéa, paragraphe 1

Article 34 Constructions, ouvrages, travaux de déblai ou de remblai dans un milieu humide

Aucun permis de construction, aucun certificat d'autorisation ne peut être émis en vertu d'une réglementation d'urbanisme d'une municipalité pour une construction, un ouvrage, des travaux de déblai, de remblai, de dragage ou d'extraction dans un milieu humide, sans que ne soit fournie avec la demande de permis ou de certificat la copie d'une autorisation ou d'un avis certifié du ministère de l'Environnement faisant foi que l'intervention projetée n'est pas assujettie ou peut être autorisée, selon le cas, en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c.9-2).

Dans le cas où l'intervention n'est pas assujettie à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c.9-2), celle-ci ne peut être autorisée en vertu de l'application d'un règlement d'urbanisme municipal, à l'exception des situations suivantes qui peuvent faire l'objet sous conditions d'un permis ou d'un certificat d'autorisation émis par une municipalité:

- 1° la construction ou la reconstruction dans un milieu humide d'un ponceau ayant une ouverture maximale de trois (3) mètres et soixante (60) centimètres calculée dans le plus grand axe du ponceau; dans le cas de ponceaux installés côte à côte, l'ouverture totale est égale à la somme des ouvertures de chacun des ponceaux.
- 2° l'aménagement sur pilotis d'un lieu d'observation public de la nature;
- 3° un aménagement privé sur pilotis permettant l'accès au littoral d'un lac, à la condition d'avoir une largeur maximale d'un mètre vingt (1,20) et de n'impliquer aucun ancrage ou emplacement pour embarcations dans le milieu humide.

SOUS-SECTION 3.8

DISPOSITIONS RELATIVES À LA PROTECTION DES HÉRONNIÈRES ET DES FRAYÈRES

* Référence à la LAU: article 5, 2^e alinéa, paragraphe 1

Article 35 Intervention dans une zone d'héronnière

Les dispositions contenues au présent article font référence à la cartographie des sites d'héronnières identifiés sur la **planche 10** du schéma révisé et s'appliquent exclusivement aux terres du domaine privé.

À l'intérieur d'un site d'une héronnière et d'une zone déterminée par un rayon de soixante (60) mètres entourant celui-ci, aucune construction, aucun ouvrage, aucun bâtiment, ni aucune activité d'abattage, de récolte d'arbres ou de remise en production n'est autorisée; dans cette zone, la culture et l'exploitation d'une érablière à des fins acéricoles y est également interdite.

De plus, aucune construction, aucun ouvrage relatif à l'aménagement de chemins ou de rues, ni aucune activité d'abattage et de récolte d'arbres n'est autorisée à l'intérieur d'une zone déterminée par un rayon de deux (200) cents mètres entourant un site d'une héronnière, pour la période de nidification du 15 avril au 15 juillet.

Article 35.1 Intervention dans une frayère

Les dispositions contenues au présent article font référence à la cartographie des sites de frayères identifiés sur la **planche 10** du schéma révisé.

À l'intérieur d'un site de frayère, aucun permis de construction, aucun certificat d'autorisation ne peut être émis en vertu d'une réglementation d'urbanisme d'une municipalité pour une construction, un ouvrage, des travaux de déblai, de remblai, de dragage ou d'extraction dans un site de frayère, sans que ne soit fourni avec la demande de permis ou de certificat la copie d'une autorisation ou d'un avis certifié de la Société de la faune et des parcs du Québec, faisant foi que l'intervention projetée n'est pas assujettie ou peut être autorisée selon le cas, en vertu de la Loi sur la qualité de conservation et la mise en valeur de la faune (c-61.1) ou de la Loi sur les pêches (F-14).

Dans le cas où l'intervention n'est pas assujettie à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q.,c.9-2), celle-ci ne peut être autorisée en vertu de l'application d'un règlement d'urbanisme municipal.

SOUS-SECTION 3.9**NORMES SUR LA PROTECTION DES ZONES À RISQUE DE MOUVEMENT DE TERRAIN**

* Référence à la LAU: article 5, 2^e alinéa, paragraphe 1

Article 36 Identification et interprétation des limites des zones de mouvement de terrain

Les dispositions contenues dans la présente sous-section du document complémentaire s'appliquent aux zones à risque de mouvement de terrain délimitées sur les planches suivantes qui font partie intégrante du schéma révisé:

- **planche 10-A:** Arundel (partie sud), Huberdeau (partie sud), Montcalm;
- **planche 10-B:** Arundel (partie nord), Huberdeau (partie nord), Saint-Jovite Paroisse;
- **planche 10-C:** Saint-Faustin-Lac-Carré (partie sud), Saint-Jovite Paroisse (partie sud);
- **planche 10-D:** Lac-Supérieur, Saint-Jovite Paroisse (partie nord);
- **planche 10-F:** Mont-Tremblant, Saint-Jovite Ville;
- **planche 10-H:** La Conception (parties centre et nord);

Une zone à risque de mouvement de terrain est comprise à l'intérieur d'une bande de terrain située de part et d'autre de la ligne de crête d'un talus identifié sur l'une des planches citées aux paragraphes précédents; seuls les talus d'une hauteur d'au moins deux (2) mètres avec une pente moyenne de 25% et plus sont retenus à des fins d'application réglementaire.

Les dispositions de la présente sous-section s'appliquent également à tout talus constitué de matériaux meubles, d'une hauteur d'au moins cinq (5) mètres avec une pente moyenne de 25% et plus, et localisé à l'intérieur d'une bande d'une largeur de trente (30) mètres calculée à partir de la ligne des hautes eaux d'une rivière.

La bande de terrain associable à une zone à risque de mouvement de terrain se compose de trois (3) parties distinctes, soit:

- 1° une bande de terrain située dans le haut du talus, calculée à partir de la ligne de crête de ce talus et dont la profondeur est équivalente à deux (2) fois la hauteur du talus, mais jamais inférieure à quinze (15) mètres;
- 2° la pente sous-jacente à la ligne de crête du talus;
- 3° une bande de terrain située dans le bas du talus déterminée à partir du point de flexion marquant le bas du talus et dont la profondeur est équivalente à deux (2) fois la hauteur du talus.

Article 37 Constructions, bâtiments ou ouvrages régis dans une zone à risque de mouvement de terrain

Dans une zone à risque de mouvement de terrain, aucune construction, aucun bâtiment, aucun ouvrage, aucun déblai, aucun remblai, ni aucune excavation n'est autorisé, sauf pour les cas et situations identifiés ci-après:

- 1° un bâtiment agricole, à l'exception de toute résidence;
- 2° les divers modes de culture et la récolte de végétation herbacée qui ne portent pas le sol à nu;

- 3° les travaux d'entretien ou de réfection des bâtiments, constructions ou ouvrages existants;
- 4° les travaux ou les ouvrages publics de mise en valeur et de stabilisation des talus en vue d'assurer la salubrité et la sécurité;
- 5° les ouvrages publics pour fins de conservation et de récréation;
- 6° les équipements et les infrastructures d'utilité publique.

Malgré les dispositions précédentes du présent article, toute construction, tout ouvrage ou tout bâtiment peut être autorisé si le requérant d'une demande de permis ou de certificat d'autorisation, dans une zone à risque de mouvement de terrain, respecte la totalité des conditions suivantes:

- 1° la demande de permis ou de certificat d'autorisation est accompagnée d'une analyse technique détaillée qui est approuvée par un membre de l'Ordre des ingénieurs du Québec qui possède une formation spécifique en géotechnique;
- 2° ladite analyse mentionnée au paragraphe précédent démontre à l'aide de sondages et/ou de vérifications effectuées sur le terrain, que pour le site visé par l'intervention projetée, il n'y a pas de risque de mouvement de terrain;
- 3° avant que les travaux reliés à l'intervention projetée ne soient autorisés par le biais de l'application d'une réglementation d'urbanisme d'une municipalité, l'ingénieur doit remettre à celle-ci un rapport attestant la méthode d'aménagement et/ou de construction et si requis, les moyens préventifs qui devront être utilisés lors de la réalisation des travaux;
- 4° les travaux reliés à l'intervention projetée devront être exécutés, si l'analyse du site le justifie pour les raisons de sécurité, sous la supervision d'un membre de l'Ordre des ingénieurs du Québec qui possède une formation spécifique en géotechnique.

Les dispositions du présent article ne doivent pas avoir pour effet d'empêcher la réalisation de constructions, d'ouvrages, de travaux à des fins municipales, commerciales, industrielles, publiques ou pour fins d'accès public, dûment soumis à une autorisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q.,c.Q-2), la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune (L.R.Q.,c.C-61.1), la Loi sur le régime des eaux (L.R.Q.,c.R-13) ou toute autre loi.

Article 38 Dérogations mineures interdites dans une zone à risque de mouvement de terrain

Conformément à l'article 145.2 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, une municipalité ne peut accorder une dérogation mineure relative à ses règlements de zonage ou de lotissement à l'égard d'une construction ou d'un ouvrage situé dans une zone à risque de mouvement de terrain.

SOUS-SECTION 3.10

PROTECTION DES PRISES D'EAU POTABLE

* Référence à la LAU: article 6, 2^e alinéa, paragraphe 2

Article 39 Normes relatives à la protection des prises d'eau potable

Toute construction, tout bâtiment, ouvrage ou autres travaux ou interventions quelconques sont prohibés à l'intérieur d'un périmètre désigné par un rayon de trente (30) mètres s'appliquant autour d'une prise d'eau potable existante ou future.

Les prises d'eau potable existantes apparaissent sur la **planche 10**, laquelle fait partie intégrante du schéma révisé.

De plus, d'autres mesures additionnelles de protection sur les prises d'eau potable peuvent être intégrées à la réglementation d'urbanisme de la municipalité, en s'inspirant des normes et critères recommandés à cet effet par le ministère de l'Environnement (ME).

SOUS-SECTION 3.11

IMPLANTATION DES MAISONS MOBILES ET ROULOTTES

* Référence à la LAU: article 5, 2^e alinéa, paragraphe 1

Article 40 Normes relatives aux maisons mobiles

Les municipalités doivent inclure dans leurs réglementations d'urbanisme des dispositions particulières sur l'implantation des maisons mobiles.

Sur l'ensemble du territoire de la MRC des Laurentides, l'implantation des maisons mobiles ne doit être autorisée qu'à l'intérieur de zones spécifiquement prévues à cette fin par les réglementations d'urbanisme des municipalités.

De plus, les réglementations d'urbanisme doivent prévoir des dispositions relatives aux fondations ou mécanismes d'ancrage afin que la structure d'une maison mobile soit fixée solidement au sol.

Article 41 Normes relatives aux roulottes

Les municipalités doivent inclure dans leurs réglementations d'urbanisme des dispositions particulières sur l'installation des roulottes.

Une réglementation d'urbanisme peut adopter des dispositions qui régissent la localisation d'une roulotte en conformité avec les situations suivantes:

- 1° les roulottes peuvent être autorisées que sur des terrains de camping;
- 2° l'installation d'une roulotte peut être autorisée sur un terrain occupé par un bâtiment principal, à la condition que ce soit pour occuper celle-ci durant un court séjour dont la durée doit être fixée précisément par la réglementation d'urbanisme;
- 3° l'installation d'une roulotte sur un terrain vacant peut être autorisée par la réglementation d'urbanisme, pour une période temporaire n'excédant pas cent quatre-vingt (180) jours; cette roulotte doit être raccordée à une installation septique conforme si son séjour est prolongé ou dans le cas que son équipement autonome ne suffit pas.

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité peut contenir une disposition ou l'autre identifiée aux paragraphes précédents du présent article, ou encore une combinaison ou l'ensemble de ces dispositions.

SOUS-SECTION 3.12**NORMES SUR LES USAGES ET ACTIVITÉS CONTRAIGNANTS****Article 42 Normes sur les marges de recul le long de certaines routes**

* Référence à la LAU: article 5, 2^e alinéa, paragraphe 2

Dans le but d'atténuer l'impact généré par la circulation routière sur le climat sonore et la qualité des milieux habités de même que pour faciliter d'éventuels réaménagements routiers d'importance, les réglementations d'urbanisme doivent prescrire pour toute nouvelle implantation résidentielle et d'usages communautaires sensibles des distances minimales d'implantation à respecter par rapport à l'autoroute 15, aux routes 117 et 329 ainsi qu'à la Montée Ryan, distances à l'intérieur desquelles (marges de recul) les implantations doivent être prohibées.

Les usages visés pour les restrictions contenues au présent article concernent exclusivement ceux faisant partie des groupes HABITATION 1, HABITATION 2 et SERVICE 1, tel que définis au tableau 3-A du schéma révisé.

Ainsi, les marges de recul à prescrire entre tout bâtiment principal faisant partie de ces groupes d'usages et la limite extérieure de l'emprise de la section de route ne doivent pas être inférieures aux cotes suivantes:

- 1° marge de recul de cent cinquante (150) mètres tout le long de l'autoroute 15, dans les municipalités de Val-Morin, Val-David et Sainte-Agathe-Nord ainsi que pour la Ville de Sainte-Agathe-des-Monts;
- 2° marge de recul de quarante (40) mètres le long de la route 117, pour les sections comprises dans les municipalités de Sainte-Agathe-Nord, Ivry-sur-le-Lac, Saint-Faustin-Lac-Carré, Saint-Jovite Paroisse et la Ville de Saint-Jovite;
- 3° marge de recul de trente (30) mètres le long de la route 117 à La Conception, excluant toutefois la section de son ancien tracé à deux (2) voies dans la partie sud de la municipalité;
- 4° marge de recul de trente (30) mètres le long de la route 117 à Labelle, excluant toutefois toute sa section comprise à l'intérieur du périmètre d'urbanisation du village, tel que délimité sur la planche 5-K faisant partie intégrante du schéma révisé;
- 5° marge de recul de trente (30) mètres le long de la Montée Ryan, pour sa section comprise entre la route 117 jusqu'à son intersection avec le chemin Duplessis;
- 6° marge de recul de trente (30) mètres le long de la route 329, pour sa section comprise entre l'autoroute 15 et le chemin de Val-des-Lacs.

Exceptionnellement, la norme sur les marges de recul identifiée aux paragraphes précédents peut être soustraite à l'application d'une réglementation d'urbanisme si l'une ou l'autre des conditions suivantes est remplie:

- 1° pour tout terrain se retrouvant à l'intérieur de l'espace visé par la marge de recul qui est desservi par une rue, une autre route existante à la date d'entrée en vigueur d'un règlement de concordance d'une municipalité au schéma révisé.

- 2° pour tout terrain déjà existant à la date d'entrée en vigueur d'un règlement de concordance d'une municipalité au schéma révisé et sur lequel le bâtiment projeté ne pourrait respecter également les autres normes d'implantation de la réglementation d'urbanisme; dans ce cas, la distance d'implantation du bâtiment principal par rapport à l'emprise de la route doit être celle qui se rapproche le plus de la marge prescrite prévue aux paragraphes du troisième alinéa du présent article;
- 3° des aménagements sont prévus afin d'assurer une meilleure protection du milieu récepteur par rapport à la source du bruit de la circulation, ces aménagements pouvant être constitués par exemple de buttes, de végétation ou d'écrans antibruit.

Malgré le paragraphe 1° du troisième alinéa du présent article, l'application de la marge de recul de cent cinquante (150) mètres le long de la section de l'autoroute 15 visée par le présent article peut être remplacée par l'emploi de critères et/ou de normes de localisation qui sont prescrits dans une réglementation sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) ou les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA); ces critères doivent s'appuyer sur la localisation d'un isophone de 55dBA déterminé à l'aide d'une méthodologie reconnue par le ministère des Transports du Québec en matière d'évaluation d'impact sonore généré par la circulation routière.

Article 43 Normes relatives aux sites d'extraction

* Référence à la LAU: article 6, 3° alinéa, paragraphe 2

Toute nouvelle carrière ou sablière telle que définie à l'article 7 du document complémentaire, ou tout agrandissement d'une carrière ou sablière existante au-delà des limites d'une aire d'exploitation déjà autorisée antérieurement par un certificat d'autorisation ou bénéficiant de droit acquis en vertu du Règlement sur les carrières et sablières (R.R.Q. 1981, c.Q-2,r.2), n'est autorisée que si les conditions prescrites au tableau suivant sont respectées.

TABLEAU 10-G NORMES DE LOCALISATION D'UN SITE D'EXTRACTION

ÉLÉMENTS VISÉS PAR LES NORMES	DISTANCES MINIMALES À RESPECTER ENTRE LES ÉLÉMENTS ET L'AIRE D'EXPLOITATION - exprimées en mètres (m)	
	CARRIÈRE	SABLIÈRE
➤ puits, source et prise d'eau alimentant un réseau d'aqueduc	1 000 m	1 000 m
➤ périmètre d'urbanisation délimité au schéma révisé ou territoire zoné résidentiel, commercial ou mixte (résidentiel, commercial) en vertu d'une réglementation d'urbanisme	600 m	150 m
➤ habitation	600 m	150 m
➤ édifice public de services culturels, éducatifs, récréatifs ou religieux	600 m	150 m
➤ établissement au sens de la Loi sur les services de santé et services sociaux	600 m	150 m
➤ établissement d'hébergement touristique ou commercial	600 m	150 m
➤ réserve écologique	100 m	100 m
➤ ruisseau, rivière, lac, marécage	75 m	75 m
➤ route, rue, voie publique de circulation	70 m	35 m
➤ ligne de propriété de tout terrain n'appartenant pas au propriétaire de l'exploitation	10 m	---

AUTRES DISPOSITIONS

- Toute nouvelle carrière ou sablière dont l'aire d'exploitation est située sur un territoire zoné résidentiel, villégiature, commercial ou mixte (résidentiel et commercial) en vertu d'un règlement d'urbanisme est interdite.
- Les voies d'accès privées de toute nouvelle carrière en sablière doivent être situées à au moins vingt-cinq (25) mètres d'une habitation, d'un édifice public de services culturels, éducatifs ou religieux, d'un établissement au sens de la Loi sur les services de santé et services sociaux, ou d'un établissement d'hébergement touristique ou commercial.
- Les carrières et sablières exploitées sur une base temporaire pour des fins de réfection, de construction, de reconstruction ou d'entretien de chemins agricoles, forestiers ou miniers ne sont pas visées par le présent article.

Article 44 Normes relatives sur les implantations situées à proximité d'usages à caractère industriel et d'utilité publique

* Référence à la LAU: article 6, 3^e alinéa, paragraphe 2

Toute nouvelle implantation d'une habitation, d'un édifice public de services culturels, éducatifs, récréatifs ou religieux, d'un établissement au sens de la Loi sur les services de santé et services sociaux et, d'un établissement d'hébergement touristique ou commercial doit être localisée à une distance minimale de soixante (60) mètres, par rapport:

1° à l'aire d'exploitation actuelle et projetée d'une sablière ou carrière, d'un site de dépôt en tranchée, d'un établissement de traitement de récupération de déchets ou de boues, d'un site minier en exploitation, d'un site aéroportuaire, d'un poste de distribution d'énergie électrique ou de tout autre usage de nature contraignante faisant partie des catégories "COMMERCE III" et "INDUSTRIE II", tel que défini au tableau 3-A du schéma révisé.

2° à la limite de toute aire d'affectation industrielle et commerciale, telle qu'identifiée sur la **planche 3** faisant partie intégrante du schéma révisé.

Malgré ce qui précède, la norme de distance est de trente (30) mètres lorsque l'une ou l'autre des conditions suivantes est remplie:

1° l'implantation projetée d'un bâtiment associé à un des usages décrits au premier alinéa du présent article, se retrouve sur un terrain contigu à une rue ou route existante déjà aménagée, à la date d'entrée en vigueur d'un règlement de concordance d'une municipalité au schéma révisé;

2° l'usage contraignant se retrouve dans une zone industrielle ou commerciale identifiée par la réglementation d'urbanisme d'une municipalité, en vertu de laquelle des dispositions sur des espaces tampons et écrans visuels y sont prescrites pour ladite zone.

Article 45 Normes sur les marges de recul le long des principaux sentiers de motoneige

* Référence à la LAU: article 5, 2° alinéa, paragraphe 2

Dans le but d'atténuer l'impact sonore dans les milieux habités créé par la circulation des motoneiges, les réglementations d'urbanisme doivent prescrire pour toute nouvelle implantation résidentielle, des distances minimales à respecter (marges de recul) à l'intérieur desquelles une résidence doit être prohibée.

La marge de recul à prescrire entre toute nouvelle implantation d'un bâtiment principal destiné à des fins d'habitation faisant partie des groupes d'usages HABITATION 1 et HABITATION 2, tel que défini au tableau 3-A du schéma révisé, et la ligne centrale d'un sentier de motoneige visé au paragraphe suivant est de trente (30) mètres:

1° le sentier Trans-Québec, incluant sa section dans le Parc régional du corridor aérobique;

2° le sentier provincial no. 325 empruntant le Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord;

3° les deux (2) sentiers régionaux numéros 319 et 323 reliant l'Outaouais via Labelle, La Minerve et La Macaza.

À titre indicatif, la localisation régionale de ces sentiers est montrée sur la **planche 8** apparaissant à la fin du chapitre 6 sur la planification des réseaux récréatifs.

Exceptionnellement, la norme sur la marge de recul minimale identifiée au deuxième alinéa du présent article peut-être soustraite à l'application d'une réglementation d'urbanisme, si l'une ou l'autre des conditions suivantes est remplie:

1° tout terrain situé à l'intérieur des périmètres d'urbanisation, tel que délimités au chapitre 4 du schéma révisé;

- 2° tout terrain se trouvant à l'intérieur de l'espace visé par la marge de recul qui est desservi par une route ou une rue existante, à la date d'entrée en vigueur d'un règlement de concordance d'une municipalité au schéma révisé;
- 3° pour tout terrain déjà existant à la date d'entrée en vigueur d'un règlement de concordance d'une municipalité au schéma révisé et sur lequel le bâtiment projeté ne pourrait respecter également les autres normes d'implantation de la réglementation d'urbanisme; dans ce cas, la distance d'implantation du bâtiment principal par rapport à la ligne centrale du sentier de motoneige doit être celle qui se rapproche le plus de la marge prescrite au document complémentaire.

SECTION 4 DISPOSITIONS SUR LES RÈGLES ET NORMES GÉNÉRALES

SOUS-SECTION 4.1 CONFORMITÉ AU SCHÉMA RÉVISÉ

Article 46 Réglementation d'urbanisme conforme au schéma révisé

Les normes quantifiées qui sont contenues dans la présente section peuvent être reconduites dans les règlements avec une variation de plus ou moins 15%. Les normes de lotissement contenues à la sous-section 4.2 sont toutefois exclues de cette règle de variation.

Est réputée **conforme** au document complémentaire du schéma révisé, une réglementation d'urbanisme d'une municipalité qui porte sur le même objet que les règles générales contenues dans la présente section mais qui comprend des dispositions aussi restrictives ou plus restrictives que lesdites règles générales.

Lorsque spécifié en ce sens au document complémentaire, une réglementation d'urbanisme ne peut contenir des dispositions plus restrictives que celles incluses dans le document complémentaire.

Article 47 Réglementation d'urbanisme non conforme au schéma révisé

Est réputée **non conforme** au document complémentaire du schéma révisé, une réglementation d'urbanisme d'une municipalité qui porte sur le même objet que les règles générales contenues dans la présente section, mais qui comprend des dispositions moins restrictives que lesdites règles générales.

Article 48 Exemption de l'application des règles/normes générales sur les terres publiques

Notons que les terres du domaine public sont exemptées de l'application des règles générales du document complémentaire, sauf dans le cas de travaux ou constructions par des personnes ayant acquis des droits fonciers sur ces terres.

SOUS-SECTION 4.2**DISPOSITIONS SUR LES DENSITÉS RÉSIDENIELLES ET LES OPÉRATIONS D'ENSEMBLE****Article 49 Dispositions particulières sur les normes de lotissement à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation**

En regard de l'objectif de densification des aires d'affectation urbaine comprises à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation délimité au plan d'urbanisme, une municipalité doit prescrire dans son règlement de lotissement, pour un terrain destiné à des fins résidentielles et à être desservi par un réseau d'aqueduc et/ou d'égout sanitaire, une norme minimale de superficie n'excédant pas 1 500 mètres carrés. Cette norme minimale peut être portée à 2 000 mètres carrés pour des terrains se trouvant à l'intérieur d'une bande de cent (100) mètres d'un cours d'eau ou de trois cents (300) mètres autour d'un lac.

Malgré la prescription contenue dans le paragraphe précédent, la norme minimale de superficie peut être supérieure à 1 500 mètres carrés pour des sites ou secteurs identifiés au plan d'urbanisme, et qui se caractérisent par la présence de l'un ou l'autre, ou l'ensemble des éléments de contraintes suivantes:

- ⇒ sites ou secteurs dont la pente approximative est supérieure à 12%;
- ⇒ sommets de montagne;
- ⇒ milieux naturels sensibles, tel marécages, tourbières ou sites d'érosion.

Article 50 Règle générale d'application sur les densités résidentielles à l'extérieur d'un périmètre d'urbanisation

En règle générale, à l'extérieur de tout périmètre d'urbanisation défini au chapitre 4 du schéma révisé, les règlements d'urbanisme des municipalités doivent fixer des normes de lotissement sur les superficies et dimensions de terrains conformes aux prescriptions de la sous-section 3.2 du document complémentaire et ce, même dans la situation d'un terrain desservi ou partiellement desservi par un réseau d'aqueduc et/ou d'égout sanitaire ou par des services en commun d'alimentation en eau potable et/ou d'évacuation et de traitement des eaux usées de résidences.

Cette prescription ne s'applique pas toutefois aux terrains qui sont situés en bordure d'une rue desservie par un réseau d'aqueduc et/ou d'égout sanitaire existante à la date d'entrée en vigueur d'un règlement de concordance d'une municipalité au schéma révisé de même qu'aux terrains visés par un projet d'opération d'ensemble à des fins résidentielles.

Article 51 Implantation d'un bâtiment multifamilial à l'extérieur d'un périmètre d'urbanisation

Pour tout projet d'une nouvelle implantation d'un bâtiment résidentiel de plus de trois (3) logements situé à l'extérieur d'un périmètre d'urbanisation et non desservi par un réseau d'aqueduc et/ou d'égout sanitaire, la norme de superficie minimale d'un terrain par bâtiment doit être majorée de 2 000 mètres carrés pour chaque unité de logement additionnelle.

Article 52 Dispositions particulières sur les projets d'opération d'ensemble (hors périmètre urbain) à des fins résidentielles

Dans le cas d'un terrain à vocation résidentielle situé à l'extérieur d'un périmètre d'urbanisation défini au chapitre 4 du schéma révisé, une municipalité peut prescrire dans son règlement de lotissement une norme de superficie de terrain inférieure à

4 000 ou 3 000 mètres carrés, sans toutefois être inférieure à 1 500 mètres carrés, si les conditions suivantes sont remplies:

- 1° le terrain sur lequel est projetée la construction d'un bâtiment principal se retrouve à l'intérieur d'un projet d'une opération d'ensemble conforme à l'article 53 du document complémentaire;
- 2° ledit terrain doit être intégré à un ensemble ou secteur de planification visé par le projet d'une opération d'ensemble à des fins résidentielles qui respecte les critères de densité suivants:
 - a) la densité résidentielle de l'ensemble ou du secteur de planification, en tenant compte du (des) bâtiment(s) actuel(s) ou projeté(s), doit être fixée par la réglementation d'urbanisme à un ratio n'excédant pas quatre (4) logements à l'hectare brut lorsqu'un (1) seul service (aqueduc ou égout sanitaire) est présent, ou de cinq (5) logements à l'hectare brut avec la présence de deux (2) services (aqueduc et égout sanitaire);
 - b) malgré la disposition du sous-paragraphe précédent, la densité ne doit pas excéder deux logements et demi (2,5) à l'hectare brut pour tout projet localisé à l'intérieur d'une bande de soixante (60) mètres, calculée à partir de la ligne des hautes eaux d'un lac ou d'un cours d'eau protégé, tel que défini à l'article 7 du document complémentaire du schéma révisé;
 - c) des espaces communs ou publics destinés à des fins de parcs ou espaces verts, ou d'aires extérieures de séjour ou de protection de boisés, de sentiers récréatifs, de terrains de golf, de milieux naturels sensibles, de contraintes naturelles ou espaces tampons, doivent faire partie intégrante de l'ensemble ou du secteur de planification;
 - d) les espaces communs ou publics définis au sous-paragraphe "b" précédent peuvent être inclus dans le calcul de la densité résidentielle à l'hectare brut;
 - e) les espaces communs ou publics définis au sous paragraphe "b" du présent article doivent être exclus de tout lotissement à des fins de construction d'un bâtiment résidentiel.
- 3° tout terrain destiné à la construction d'un bâtiment principal ou de plusieurs bâtiments principaux doit être desservi par un réseau d'aqueduc et/ou d'égout sanitaire.

Dans le cas d'un projet d'implantation de plus d'un bâtiment principal à des fins résidentielles sur un même terrain, la norme de superficie de terrain par bâtiment ne s'applique pas, pour être substituée à l'application des critères de densité définis au paragraphe 2° du premier alinéa du présent article.

Article 53 Dispositions particulières sur la planification des projets d'opération d'ensemble

Dans le cas d'un projet d'implantation de plus d'un bâtiment principal à des fins résidentielles, commerciales ou récréatives sur un même terrain, la réglementation d'urbanisme d'une municipalité doit inclure à cet effet des dispositions particulières.

Ces dispositions particulières doivent notamment préciser:

- 1° la définition des situations ou catégories de projets qui sont visés par de telles dispositions;
- 2° les distances minimales séparant entre eux les bâtiments principaux;
- 3° les marges de recul à respecter avec les rues, allées d'accès ou stationnements communs;
- 4° les critères ou normes pour l'aménagement des espaces communs ou publics, les espaces libres collectifs entre les bâtiments principaux, les stationnements ou les accès piétonniers et véhiculaires.

SOUS-SECTION 4.3

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES DANS LES AIRES D'AFFECTATION FORESTIÈRE ET DE CONSERVATION

Article 54 Dispositions sur les implantations dans une aire d'affectation forestière et de conservation, située à l'extérieur d'une zone de ravage de cerfs de Virginie

Dans la partie d'une aire d'affectation forestière et de conservation située à l'extérieur d'une zone de ravages de cerfs de Virginie, telle que délimitée sur les **planches 3 et 10** du schéma révisé, aucun permis de construction pour un bâtiment principal ne peut être émis à moins que l'une ou l'autre des conditions suivantes ne soit remplie:

- 1° le terrain sur lequel est projeté un bâtiment principal est adjacent à une rue publique;
- 2° le terrain sur lequel est projeté un bâtiment principal est adjacent à une rue privée existante conforme aux exigences du règlement de lotissement, à la date d'entrée en vigueur d'un règlement de concordance d'une municipalité au schéma révisé;
- 3° le terrain sur lequel est projeté un bâtiment principal est adjacent à une rue privée projetée qui vise à boucler le réseau routier sur une distance maximale de trois cents (300) mètres, à partir d'une rue existante à la date d'entrée en vigueur d'un règlement de concordance d'une municipalité au schéma révisé;
- 4° le terrain sur lequel est projeté un bâtiment principal est adjacent à une rue privée projetée qui vise à compléter un cul-de-sac, sur une distance maximale de trois cents (300) mètres à partir d'une rue existante à la date d'entrée en vigueur d'un règlement de concordance d'une municipalité au schéma révisé;
- 5° le terrain sur lequel doit être érigé un bâtiment principal est adjacent à une rue privée conforme aux exigences du règlement de lotissement de la municipalité et ledit bâtiment doit être à une distance maximale de cent (100) mètres de la ligne des hautes eaux d'un lac ou d'une rivière;
- 6° le terrain sur lequel est projeté un bâtiment principal est en bordure d'une rue privée projetée et possède une superficie d'au moins 0,8 hectare (8 000 m²).

SOUS-SECTION 4.4**DISPOSITIONS PARTICULIÈRES DANS LES ZONES DE RAVAGE DE CERFS DE VIRGINIE****Article 55 Dispositions sur les implantations dans une aire d'affectation forestière et de conservation où se retrouve une zone de ravages de cerfs de Virginie**

Dans la partie d'une **aire d'affectation forestière et de conservation** située à l'intérieur d'une zone de ravages de cerfs de Virginie, telle que délimitée sur les **planches 3 et 10** du schéma révisé, aucun permis de construction pour un bâtiment principal ne peut être émis, à moins que l'une ou l'autre des conditions suivantes ne soit remplie:

- 1° le terrain sur lequel doit être érigé un bâtiment principal est adjacent à une rue publique existante ou à une rue privée existante à la date d'entrée en vigueur du règlement de concordance d'une municipalité au schéma révisé;
- 2° le terrain sur lequel doit être érigé un bâtiment principal est adjacent à une rue publique ou privée conforme aux exigences du règlement de lotissement de la municipalité et ledit bâtiment doit être situé à une distance maximale de cent (100) mètres de la ligne des hautes eaux d'un lac ou d'une rivière;
- 3° le terrain sur lequel doit être érigé un bâtiment principal est adjacent à une rue publique projetée ou à une rue privée projetée conforme aux exigences du règlement de lotissement de la municipalité, sa superficie est d'au moins un (1) hectare et une proportion minimale de 80% de la superficie dudit terrain doit être conservée boisée et/ou à l'état naturel.

Les restrictions indiquées aux paragraphes précédents du présent article peuvent être levées dans le cas où une demande d'opération cadastrale à des fins de construction d'un (1) ou de plusieurs bâtiments principal(aux) est accompagnée d'une planification couvrant un territoire d'une superficie d'au moins quatre (4) hectares qui rencontre, en les adaptant, les exigences énoncées à l'article 56 du document complémentaire.

Article 56 Dispositions sur les implantations dans une aire d'affectation résidentielle et de récréation où se retrouve une zone de ravages de cerfs de Virginie

Les dispositions du présent article s'appliquent exclusivement aux aires d'affectation résidentielle et de récréation qui sont comprises à l'intérieur d'une zone de ravage de cerfs de Virginie sur les territoires des municipalités de Mont-Tremblant et de Saint-Jovite Paroisse telles que délimitées sur les **planches 3 et 10** du schéma révisé. Ces municipalités doivent adopter des plans et règlements d'urbanisme contenant des orientations, objectifs, normes et/ou critères d'aménagement qui permettront d'assurer une préservation maximale des espaces essentiels à l'habitat du cerf de Virginie.

Les plans et règlements d'urbanisme des municipalités concernées doivent en conséquence encadrer la planification du développement dans les zones de ravages de cerfs de Virginie en tenant compte des éléments suivants:

- 1° référence à une superficie de planification d'au moins quatre (4) hectares, tel une zone, un secteur de zone au plan de zonage ou d'une aire soumise à un plan d'aménagement d'ensemble (PAE);

- 2° identification et délimitation des principales composantes de l'aire du ravage de cerfs de Virginie: abri, nourriture-abri, nourriture, corridors de déplacement et autres secteurs moins utilisés par le cerf;
- 3° localisation et caractérisation de d'autres éléments sensibles tel milieux humides, fortes pentes, cours d'eau et lacs, zones à risques d'inondation ou de mouvement de terrain;
- 4° localisation des rues, bâtiments, lots et principaux ouvrages actuels et projetés;
- 5° maintien d'une très faible densité d'occupation résidentielle, soit le respect d'une superficie minimale de 5 000 mètres carrés par terrain individuel non desservi par un réseau d'aqueduc et/ou d'égout sanitaire, ou d'une densité brute n'excédant pas 1,5 logement à l'hectare dans les cas d'un projet résidentiel intégré ou d'une zone de planification résidentielle régie par un plan d'aménagement d'ensemble (PAE);
- 6° préservation dans la mesure du possible d'une proportion d'au moins 80% en espace boisé ou naturel de chaque terrain destiné à l'implantation d'une habitation;
- 7° privilégier des formes de lotissement et d'implantation de moindre impact, notamment par la planification d'une plus grande profondeur des lots et un rapprochement maximum des implantations aux rues;
- 8° préservation d'au moins les deux tiers (2/3) de la superficie boisée ou des tiges d'essences commerciales composant des abris, de la nourriture-abri et des corridors de déplacement actuels ou potentiels;
- 9° les corridors de déplacement actuels ou potentiels doivent posséder une bande boisée d'une profondeur moyenne de soixante (60) à cent (100) mètres;
- 10° privilégier une protection élargie des rives de cours d'eau peuplés d'essences résineuses, sur une profondeur d'au moins soixante (60) mètres;
- 11° règles régissant la protection et la mise en valeur de la forêt à des fins fauniques et sylvicoles;
- 12° respecter dans la mesure du possible la géographie et la structure actuelle des différentes composantes du ravage, de manière à assurer la survie des cerfs et ses déplacements à moyen et long terme.

Les municipalités de Mont-Tremblant et de Saint-Jovite Paroisse concernées par l'aire d'affectation résidentielle et de récréation située dans une zone de ravages de cerfs de Virginie peuvent lever les prescriptions du présent article sur la totalité ou une portion du territoire visé, pour les remplacer par celles indiquées au premier alinéa de l'article 55 du document complémentaire.

SOUS-SECTION 4.5**DISPOSITIONS PARTICULIÈRES DANS L'AIRE D'AFFECTATION RÉCRÉATION EXTENSIVE DE VAL-DAVID / VAL-MORIN****Article 57 Dispositions sur l'émission d'un permis de construction dans l'aire d'affectation récréation extensive de Val-David / Val-Morin**

À l'intérieur de l'**aire d'affectation "récréation extensive"** située dans le secteur récréatif Val-David / Val-Morin, telle que délimitée sur la **planche 3** du schéma révisé, aucun permis de construction pour un bâtiment principal ne peut être émis, à moins que la condition suivante ne soit remplie;

- le terrain sur lequel doit être érigée la construction est adjacent à une rue publique existante ou à une rue privée existante, à la date d'entrée en vigueur d'un règlement de concordance d'une municipalité au schéma révisé.

Cette prescription ne s'applique pas toutefois aux bâtiments ou usages à vocation récréative, touristique ou d'hébergement commercial.

Article 58 Conditions sur la construction et l'aménagement dans l'aire d'affectation récréation extensive de Val-David / Val-Morin

La restriction stipulée à l'article 57 du document complémentaire peut être levée dans le cas où les municipalités concernées adoptent des modifications à leurs règlements d'urbanisme, lesquels doivent découler de la mise en œuvre des objectifs, normes et critères contenus dans un plan d'aménagement d'ensemble (PAE) ou dans un plan d'aménagement détaillé. Le PAE ou le plan d'aménagement détaillé, conforme au plan d'urbanisme de la municipalité, doit prévoir des orientations, objectifs et moyens visant à atteindre les buts suivants:

- 1° conservation de l'intégrité fonctionnelle et visuelle des principaux liens et sites récréatifs en place tel sites d'escalade et pistes de ski de randonnée;
- 2° protection des milieux naturels sensibles, cours d'eau, marais, marécages et tourbières, zones d'érosion;
- 3° protection des sommets et versants de montagnes avec pentes de 30° (degrés) ou plus et des sites d'observation panoramique et de détente sur les monts King, Césaire, Condor et Saint-Aubin par des mesures particulières sur la construction et l'abattage d'arbres;
- 4° identification et préservation des principaux accès des sites publics ainsi que des aires de services du secteur;
- 5° identification et règles de contrôle pour les sites résidentiels et d'infrastructures touristiques potentiels dont l'étendue sur l'ensemble du secteur visé doit demeurer restreinte dans le but de conserver la vocation récréative prédominante du secteur;
- 6° règles d'aménagement des espaces domiciliaires et communautaires, avec des densités n'excédant pas trois (3) logements à l'hectare brut par secteur de planification.

SOUS-SECTION 4.6

DISPOSITIONS SUR LE DÉBOISEMENT DANS LES RAVAGES DE CERFS DE VIRGINIE

Article 59 Certificat d'autorisation pour la coupe d'arbres dans un ravage de cerfs de Virginie

À l'intérieur d'une zone de ravages de cerfs de Virginie, telle que délimitée sur la **planche 10** du schéma révisé, tout déboisement impliquant la coupe de plus du tiers (1/3) des tiges d'un diamètre de quinze centimètres (15 cm) et plus sur une superficie d'un (1) hectare ou plus, d'un seul tenant, sur une même propriété et au cours d'une année, requiert une demande de certificat d'autorisation en vertu de la réglementation d'urbanisme d'une municipalité.

Article 60 Norme sur la coupe totale dans un ravage de cerfs de Virginie

À l'intérieur d'une zone de ravages de cerfs de Virginie, telle que délimitée sur la **planche 10** du schéma révisé, la superficie d'une coupe impliquant les deux tiers (2/3) ou plus des tiges d'un diamètre de quinze centimètres (15 cm) et plus doit être limitée à un maximum de quatre (4) hectares d'un seul tenant, sur une même propriété et par période de dix (10) ans.

Article 61 Conservation d'une bande boisée lors d'une coupe forestière dans un ravage de cerfs de Virginie

En référence à l'application des articles précédents de la présente sous-section, une bande boisée d'une largeur minimale de soixante (60) mètres doit être conservée entre chaque secteur de coupe sur la propriété; cette bande boisée peut faire l'objet de prélèvements d'un maximum du tiers (1/3) des tiges d'un diamètre de quinze centimètres (15) et plus et ce, par période de dix (10) ans.

Article 62 Contenu d'une réglementation d'urbanisme sur les pratiques forestières dans un ravage de cerfs de Virginie

En référence à l'application des articles précédents de la présente sous-section, la réglementation d'urbanisme de la municipalité concernée doit contenir des dispositions compatibles avec les activités sylvicoles et les pratiques d'aménagement forestier visant à maintenir les peuplements d'abri, les peuplements de nourriture-abri et les corridors de déplacement d'une profondeur de soixante (60) à cent (100) mètres.

SOUS-SECTION 4.7**MESURES DE PROTECTION DES PRINCIPAUX CORRIDORS ROUTIERS****Article 63 Identification des routes visées par les dispositions sur l'ouverture de nouvelles rues le long des principaux corridors routiers**

Dans le but d'assurer une circulation sécuritaire sur les routes les plus achalandées et une qualité de desserte aux principaux pôles touristiques et de villégiature, les réglementations d'urbanisme des municipalités concernées doivent adopter des mesures particulières de planification routière. Les mesures indiquées aux articles suivants viennent compléter celles prévues sur le lotissement contenues à la sous-section 3.2 du document complémentaire.

Seules les sections de routes identifiées ci-après sont touchées par les dispositions de la présente section:

- 1° **route 117**, section comprise entre l'échangeur no. 89 de l'autoroute 15 à Sainte-Agathe-Nord jusqu'à la limite nord de la municipalité de Labelle;
 - excluant la partie comprise entre les deux (2) points de jonction de la voie de contournement projetée à l'ouest du village de Labelle (voir planche 5-K).
- 2° **montée Ryan**, section située entre la route 117 et la rivière du Diable;
- 3° **route 323**, sections situées à l'extérieur des périmètres d'urbanisation de Saint-Jovite Ville, Brébeuf et Amherst;
- 4° **route 329**, section comprise entre l'échangeur no. 89 de l'autoroute 15 à Sainte-Agathe-Nord et la limite nord de la MRC des Laurentides;
- 5° **chemin du Lac-Supérieur**, toute la route comprise à l'intérieur de la municipalité de Lac-Supérieur, à l'exception de la section située entre le chemin Tour-du-Lac et le chemin de la Vallée-de-la-Grise.

Article 64 Dispositions générales au raccordement d'une rue à certaines routes

Toute opération cadastrale d'une rue projetée se raccordant à une section de route identifiée à l'article précédent de la présente sous-section ne peut faire l'objet d'un permis de lotissement en vertu d'une réglementation d'urbanisme, à moins que les conditions suivantes ne soient respectées:

- 1° la demande de permis relative à la rue projetée doit être accompagnée d'un avis du ministère des transports du Québec évaluant l'impact de la demande sur la circulation routière;
- 2° la demande de permis relative à la rue projetée doit respecter l'une ou l'autre des exigences suivantes:
 - a) la rue projetée doit être à une distance minimale d'au moins 450 mètres d'une intersection de rue existante;
 - b) ou la rue projetée peut être localisée à une distance inférieure à 450 mètres d'une intersection de rue existante si celle-ci est localisée approximativement au plan des affectations du sol du plan d'urbanisme de la municipalité concernée.

À titre informatif, la réglementation d'urbanisme peut s'inspirer du document suivant:

"Ministère des Transports –
Conception routière, Tome 1: normes et ouvrages routiers"

Article 64.1 Dispositions particulières relatives au raccordement d'une nouvelle rue à la route 117 / secteur Saint-Faustin-Lac-Carré et Saint-Jovite

Les dispositions du présent article s'appliquent exclusivement à la section de la route 117 située entre la limite est du périmètre urbain de Saint-Faustin-Lac-Carré et la limite est du périmètre urbain de Saint-Jovite paroisse, tels que délimités sur les **planches 5-D et 5-F** au chapitre 5 du schéma révisé.

Sans pour autant réduire ni annuler la portée des dispositions générales de l'article 64 précédent, une opération cadastrale d'une rue projetée se raccordant à une section de la route 117 visée par le présent article ne peut faire l'objet d'un permis de lotissement en vertu d'une réglementation d'urbanisme, à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

Dans la municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré, l'ouverture de nouvelles rues doit être limitée comme suit :

- 1° une seule ouverture de nouvelle rue est permise de chaque côté de la route 117, pour le secteur compris dans l'aire d'affectation industrielle et commerciale, tel que délimité sur la **planche 5-D** au chapitre du schéma révisé;
- 2° une seule nouvelle rue du côté nord de la route 117, dans la section comprise entre la limite ouest de la municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré et la rue du Domaine Lauzon.

Dans la municipalité de Saint-Jovite paroisse, l'ouverture de nouvelles rues doit être limitée comme suit :

- 1° du côté sud de la route 117, une seule nouvelle rue comprise entre le chemin Curé-Labelle et le chemin Les Lilas;
- 2° du côté nord de la route 117, une seule nouvelle rue comprise entre la ligne à haute tension d'Hydro-Québec et la Montée Kavanagh.

L'aménagement de toute nouvelle rue se raccordant à une nouvelle section du corridor de la route 117 visée par le présent article doit également rencontrer les exigences suivantes :

- 1° localisation du tracé projeté au plan d'urbanisme en vertu de l'article 83 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme;
- 2° avis du MTQ sur la pertinence du projet de rue, suite au dépôt par le demandeur à la municipalité d'un projet d'opération cadastrale à des fins de rue;
- 3° la rue projetée doit être une collectrice pouvant desservir plus d'un terrain sans accès direct à la route 117;
- 4° l'emprise nominale de toute rue projetée doit être de vingt (20) mètres.

Article 64.2 Dispositions particulières relatives au raccordement d'une nouvelle rue à la route 117 / Secteur du carrefour de l'autoroute 15 – route 329

Les dispositions du présent article s'appliquent exclusivement au territoire de la municipalité de Sainte-Agathe-Nord et de la Ville de Sainte-Agathe-des-Monts :

- 1° pour le corridor de la route 117, dans sa section comprise entre son raccordement avec l'autoroute 15 et le ruisseau Noir à l'extrémité nord-ouest;
- 2° pour le corridor de la route 329, dans sa section comprise entre la sortie numéro 89 de l'autoroute 15 et le chemin Carrier.

Ce territoire est plus localement illustré sur la **planche 5-B** au chapitre 5 du schéma révisé.

Sans pour autant réduire ni annuler la portée des dispositions générales de l'article 64, une opération cadastrale d'une rue projetée se raccordant aux sections des routes 117 et 329 visées par le présent article ne peut faire l'objet d'un permis de lotissement en vertu d'une réglementation d'urbanisme, à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

- 1° une seule nouvelle ouverture de rue le long de la route 117, soit du côté nord de celle-ci comprise entre son raccordement avec l'autoroute 15 et le ruisseau Noir;
- 2° un maximum de deux (2) nouvelles rues le long de la route 329, entre le chemin Carrier et la sortie numéro 89 de l'autoroute 15;
- 3° les exigences relatives à la conception et à la procédure d'acceptation d'un projet d'opération cadastrale sont identiques à celles déjà décrites à l'article précédent du document complémentaire.

Article 65 Dispositions relatives à la protection des nouveaux tracés routiers prévus au schéma révisé

Afin de préserver le potentiel de réalisation des projets routiers impliquant de nouveaux tracés, les municipalités concernées doivent prévoir des normes réglementaires spécifiques.

Le tracé approximatif de ces projets routiers est identifié sur les **planches 5-B, 5-F et 5-K** incluses au chapitre 4 du schéma révisé qui illustrent les périmètres d'urbanisation.

Pour ces tracés, les municipalités concernées doivent prendre les mesures suivantes:

- 1° identifier le tracé projeté des routes, bretelles d'accès ou rues sur le plan des affectations du sol au plan d'urbanisme;
- 2° prévoir des mesures dans la réglementation d'urbanisme afin de prohiber dans l'emprise du lien projeté, illustrée sur le plan des affectations du sol du plan d'urbanisme, de nouvelles constructions des bâtiments principaux sur des terrains constitués d'un ou plusieurs lot(s) distinct(s) sur les plans officiels du cadastre;

- 3° prohiber toute nouvelle opération cadastrale à des fins de construction d'un ou de plusieurs bâtiment(s) principal(aux) qui ne concorde pas avec l'emprise des tracés projetés.

Article 66 Dispositions relatives à la localisation des accès sur certaines routes

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux terrains liés à une entreprise agricole ou forestière de même qu'aux terrains non occupés par un bâtiment ou un usage principal pouvant être utilisé sur une base occasionnelle ou saisonnière.

De façon générale, un seul accès ou une seule entrée charretière se raccordant à une section de route visée à l'article 63 du document complémentaire est autorisé sur la largeur d'un terrain.

Malgré la disposition précédente du présent article, un second accès peut être autorisé sur un même terrain en vertu d'une réglementation d'urbanisme d'une municipalité si l'une ou l'autre des conditions suivantes est remplie :

- 1° l'aménagement d'un second accès peut être autorisé exceptionnellement dans une réglementation d'urbanisme pour des usages bien spécifiques ou pour des raisons de sécurité;
- 2° l'aménagement d'un second accès peut être autorisé sur un même terrain lorsque celui-ci est localisé:
 - a) à une distance d'au moins cent cinquante (150) mètres d'un autre accès et d'au moins soixante-quinze (75) mètres de l'emprise d'une intersection de rue, dans le cas de la route 117;
 - b) à une distance d'au moins cent (100) mètres d'un autre accès et d'au moins 50 mètres de l'emprise d'une intersection de rue, dans le cas de la Montée Ryan;
 - c) à une distance d'au moins quatre-vingt (80) mètres d'un autre accès ou d'au moins cinquante (50) mètres de l'emprise d'une intersection de rue, dans le cas des autres sections de routes visées à l'article 63 du document complémentaire.
- 3° l'aménagement d'un second accès peut être autorisé sur un même terrain lorsqu'il est requis pour accéder à un équipement ou bâtiment d'utilité publique, à un réseau d'aqueduc ou d'égout, d'électricité, de gaz, de télécommunication, de cablôdistribution;
- 4° l'aménagement d'un second accès peut être autorisé sur un même terrain lorsque celui-ci constitue une entrée mitoyenne, aménagée à parts égales entre deux propriétés, à la condition de respecter les normes de distance par rapport à une intersection de rue qui sont prescrites au paragraphe 2° du troisième alinéa du présent article.

Les dispositions du présent article ne peuvent avoir pour effet d'empêcher :

- 1° l'émission par le ministère des Transports du Québec de tout permis d'accès requis à des fins d'aménagement d'une rue publique, de travaux d'utilité publique ou connexes à des projets d'aménagement routier;

2° la réalisation de travaux à des fins municipales ou de sentiers récréatifs.

Article 67 Dispositions relatives à l'aménagement des accès sur certaines routes

Les réglementations d'urbanisme des municipalités concernées doivent contenir des normes et/ou des critères de géométrie sur les accès se raccordant à une section de route visée à l'article 63 du document complémentaire.

Ces normes et/ou critères doivent être compatibles avec les prescriptions minimales contenues au tableau 10- H suivant:

**TABLEAU 10-H NORMES MINIMALES SUR LA LARGEUR DES ACCÈS
(entrées charretières)**
- exprimées en mètres (m)

ACCÈS ET USAGES	RÉSIDENTIEL		COMMERCIAL ET INDUSTRIEL		AGRICOLE, FORESTIER ET TERRAIN VACANT. ¹
	Dans un périmètre urbain	Hors périmètre urbain	Dans un périmètre urbain	Hors périmètre urbain	
Bâtiment résidentiel d'au plus 5 logements - entrée simple - entrée mitoyenne. ² - entrée double. ³	6 m 8 m 7 m	6 m 8 m Non autorisée			
Entreprise commerciale et de service.⁴ - entrée simple - entrée mitoyenne. ⁽²⁾ - distance minimum entre les entrées - entrée et sortie avec îlots séparateurs - entrée et 2 sorties avec îlots séparateurs			11 m 15 m 12 m 12 m 15 m	11 m 15 m 20 m 12 m 15 m	
Entreprise agricole, forestière ou usage secondaire - entrée principale - entrée auxiliaire					8 m 6 m

Note: Ces normes s'appliquent uniquement aux sections de routes visées à l'article 63 du document complémentaire

¹ Terrain non occupé par un bâtiment ou un usage principal, pouvant être utilisé sur une base occasionnelle, saisonnière, agricole ou forestière.

² Entrée aménagée à parts égales entre deux propriétés.

³ Une entrée double est une entrée permettant l'accès de deux véhicules côte à côte.

⁴ Comprend également les bâtiments résidentiels de plus de 5 logements chacun ainsi que les industries.

**SOUS-SECTION 4.8
DISPOSITIONS SUR L'AMÉNAGEMENT DES RUES****Article 68 Largeur d'une emprise de rue**

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité doit prescrire dans ses conditions d'émission d'un permis d'opération cadastrale que l'emprise minimale de toute nouvelle rue publique ou privée est de douze (12) mètres.

La disposition précédente ne s'applique pas cependant aux rues comprises à l'intérieur d'un projet d'opération d'ensemble, tel que défini à la sous-section 4.2 du document complémentaire.

Dans le cas d'une rue se raccordant à une section de route visée à l'article 63 du document complémentaire, la largeur de son emprise est de quinze (15) mètres.

Article 69 Aménagement d'une rue en intersection avec certaines routes

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité doit prescrire dans ses conditions d'émission d'un permis d'opération cadastrale que l'angle de croisement de toute nouvelle rue publique ou privée avec une section de route visée à l'article 63 du document complémentaire ne doit pas être inférieur à soixante-quinze degrés (75°) ou supérieur à cent cinq degrés (105°).

De plus, le raccordement d'une rue avec une section de route visée à l'article 63 du document complémentaire, doit posséder à son intersection avec cette route un plateau d'au moins trente (30) mètres de longueur, avec une pente n'excédant pas deux degrés (2°).

SOUS-SECTION 4.9

DISPOSITIONS SUR LA QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS ET L'ABATTAGE D'ARBRES DANS LES CORRIDORS ET SECTEURS TOURISTIQUES

Article 70 Dispositions relatives à la qualité des implantations le long des corridors touristiques

Les dispositions contenues dans le présent article visent spécifiquement toutes les nouvelles implantations d'usages, de bâtiments et d'activités d'entreposage extérieur liées à une fonction commerciale et industrielle, implantations qui se retrouvent sur des terrains contigus à une route, au Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord ou au Parc régional du corridor aérobique faisant partie d'un corridor touristique.

Est réputé faire partie d'un corridor touristique tout terrain inclus à l'intérieur d'une bande de soixante (60) mètres calculée à partir de la limite de l'emprise extérieure du Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord, du Parc régional du corridor aérobique ou d'une route identifiée à un corridor touristique, que ce terrain soit contigu ou non contigu à ces derniers.

Les corridors touristiques sont localisés sur la **planche 9** faisant partie intégrante du schéma révisé.

Dans un corridor touristique, les municipalités concernées doivent inclure dans leurs réglementations d'urbanisme des normes et/ou critères rigoureux sur les éléments suivants:

1° entreposage extérieur:

La réglementation d'urbanisme municipale doit prévoir un contrôle sur l'entreposage extérieur de marchandises, de machinerie ou de dépôts à caractère industriel, de manière à isoler visuellement le plus possible cette activité de la route, du Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord ou du Parc régional du corridor aérobique, notamment à l'aide de dispositions sévères sur l'entreposage en cour avant et l'utilisation d'écrans visuels ou espaces tampons entourant les cours latérales ou arrières lorsque celles-ci donnent sur une rue;

2° aménagement extérieur:

Cette disposition qui ne vise spécifiquement que les corridors touristiques de la route 117, de l'autoroute 15, de la Montée Ryan, du chemin du Lac-Supérieur, du chemin Duplessis ainsi que des routes régionales 323, 327 et 329, implique qu'une réglementation d'urbanisme municipale doit prévoir pour les portions de terrain adjacentes à ces routes, des normes ou critères sur le maintien d'un minimum de couverture végétale et des aménagements extérieurs.

Dans toutes les situations, la réglementation d'urbanisme doit prévoir:

- a) qu'une proportion d'au moins vingt pour cent (20%) de la cour avant (avec bâtiment principal) ou d'un espace de terrain d'une profondeur minimale de quinze (15) mètres adjacent à l'une desdites routes, doit être constituée d'espaces verts tel aménagement paysager, aire d'engazonnement, boisé ou allée piétonnière;

- b) et, qu'une bande d'une profondeur minimale de deux mètres cinquante (2,50) doit être constituée d'aménagements paysagers dans la cour avant ou sur un espace de terrain adjacent auxdites routes, excluant les accès véhiculaires ou les enseignes.

3° **présence d'arbres le long de la route 117**

Une réglementation d'urbanisme doit inclure des dispositions additionnelles sur la présence d'arbres pour une cour avant (avec bâtiment principal) ou un terrain adjacent à l'emprise de la route 117, pour sa section comprise entre l'échangeur no. 89 de l'autoroute 15 à Sainte-Agathe-Nord jusqu'à son intersection avec la Montée Ryan.

Sur un terrain visé par la disposition de l'alinéa précédent, un nombre d'arbres minimum d'un diamètre de deux mètres cinquante (2,50) mesuré à trente (30) centimètres du sol est exigé selon le ratio suivant:

- a) un arbre par 150 m² de superficie de terrain pour les premiers 900 m² longeant la route visée;
- b) un arbre par 500 m² de superficie de terrain pour la superficie excédant l'emplacement visé par les premiers 900 m².

Une proportion minimale de trente pour cent (30%) du nombre total d'arbres doit être située dans la cour avant.

Le calcul du nombre d'arbres requis peut inclure les arbres existants, à l'exception de ceux localisés dans une bande de protection riveraine d'un lac ou d'un cours d'eau.

Article 71 Dispositions sur les implantations résidentielles en montagne / secteurs touristiques

Afin d'atténuer l'impact visuel et les problèmes d'érosion, de stabilisation des sols et d'un déboisement trop excessif dans les milieux à plus fortes pentes que peuvent engendrer le développement résidentiel en montagne, les règlements d'urbanisme municipaux doivent inclure à cet effet des dispositions particulières. Ces dispositions doivent tenir compte des objectifs identifiés au tableau 10-I suivant, tout en accordant une attention toute particulière au maintien de la prédominance de la couverture végétale sur les sommets de montagne.

Le territoire concerné par ces dispositions est délimité par un bassin visuel d'intérêt touristique, tel qu'apparaissant sur la **planche 9** faisant partie intégrante du schéma révisé. À l'intérieur de ce bassin visuel, lesdites dispositions doivent s'appliquer exclusivement aux sommets et versants (excluant les contrebas) de montagne perceptibles à partir d'une route incluse dans un corridor touristique.

TABLEAU 10-I OBJECTIFS ET CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT POUR LES IMPLANTATIONS RÉSIDENTIELLES EN MILIEU MONTAGNEUX

COMPOSANTES DU MILIEU	OBJECTIFS ET CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT
DENSITÉS D'OCCUPATION ET LOTISSEMENT	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser une densité d'occupation décroissante à mesure que la pente s'accroît (ex: dimension des lots, densités fixées au zonage, espaces libres ou naturels). Formes et limites de terrains adaptées à la topographie, favorisant l'exposition au sud et les percées visuelles.
RÉSEAU ROUTIER	<ul style="list-style-type: none"> Éviter les tracés de rues dans les pentes trop fortes et minimiser les déblais-remblais en orientant les rues parallèlement ou diagonalement par rapport aux lignes de niveau. Ramener les talus nécessaires à la construction de route vers la pente naturelle du terrain.
DRAINAGE	<ul style="list-style-type: none"> Conserver le plus possible les patrons naturels de drainage. Adopter des techniques de construction réduisant les problèmes d'écoulement des eaux de surface et d'érosion.
COUVERTURE VÉGÉTALE	<ul style="list-style-type: none"> Minimiser la perte des boisés et de la couverture végétale. Maintenir la prédominance du couvert forestier sur les sommets de montagne. Abattage des arbres limité aux espaces destinés à des fins de percées visuelles, de construction et d'utilisation usuelle (ex: allée de circulation, stationnement, aire de séjour, bâtiment accessoire), notamment sur les sommets de montagne.
IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS	<ul style="list-style-type: none"> Prévoir des aménagements extérieurs en harmonie avec l'aspect naturel du terrain environnant. Implantations des constructions doivent épouser le plus possible la topographie naturelle et minimiser les déblais-remblais. Éviter le plus possible la construction sur un sommet de montagne. Favoriser les secteurs les plus ensoleillés et à l'abri des grands vents.

Article 72 Dispositions sur l'abattage d'arbres le long des corridors touristiques

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux terres du domaine public ainsi qu'aux territoires compris à l'intérieur des périmètres d'urbanisation, tel que définis au chapitre 4 du schéma révisé.

À l'intérieur d'une bande de soixante (60) mètres calculée à partir de la limite extérieure de l'emprise du Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord, du Parc régional du corridor aérobique ou d'une route identifiée à un corridor touristique localisé sur la **planche 9** faisant partie intégrante du schéma révisé, tout abattage d'arbres est interdit, sauf si l'une ou l'autre des conditions suivantes est rencontrée:

- 1° l'abattage d'arbres ou le déboisement ne doit pas prélever plus de trente-trois pour cent (33%) des tiges de quinze (15) centimètres et plus de diamètre par période de dix (10) ans pour le même emplacement visé par la coupe et ce, à l'aide d'un prélèvement uniforme sur la superficie de coupe;

- 2° malgré la disposition du paragraphe précédent, l'abattage d'arbres ou le déboisement peut être autorisé sur toute la superficie de terrain destinée à l'implantation d'un bâtiment principal, d'une construction, d'aménagement d'une aire de séjour extérieure, d'aménagement récréatif (ex: golf), d'accès véhiculaire ou récréatif ou de travaux d'utilité publique ou municipale;
- 3° malgré la disposition du paragraphe 1° du deuxième alinéa du présent article, l'abattage d'arbres ou le déboisement est autorisé dans le cas d'arbres morts ou endommagés par le feu, les insectes, le vent (chablis), les champignons ou autres agents naturels nocifs ou pour le défrichage à des fins agricoles:
- a) de plus, lorsqu'un peuplement est sévèrement affecté par le feu, le vent ou autres agents naturels nocifs, la coupe totale d'arbres, la coupe de conversion ou de récupération peut être autorisée sur l'ensemble de la superficie affectée.

SOUS-SECTION 4.10

DISPOSITIONS SUR L’AFFICHAGE LE LONG DES CORRIDORS TOURISTIQUES

Article 73 Champ d'application concernant les dispositions sur l'affichage le long des corridors touristiques

Les dispositions de la présente section s'appliquent exclusivement aux corridors touristiques, un corridor touristique étant défini en relation avec tout terrain situé à l'intérieur d'une bande de cent (100) mètres de profondeur, calculée à partir de la limite extérieure de l'emprise du Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord, du Parc régional du corridor aérobique ou d'une route visée par un corridor touristique; les corridors touristiques sont identifiés sur la **planche 9** faisant partie intégrante du schéma révisé.

Les dispositions contenues dans la présente section auxquelles les réglementations d'urbanisme municipales doivent se conformer, s'appliquent à toutes les enseignes ou affiches, y compris les enseignes communautaires, qui sont implantées dans un corridor touristique, à l'exception de celles énumérées ci-après:

- 1° les affiches, les enseignes émanant d'une autorité publique, gouvernementale ou scolaire se rapportant à une activité, à des travaux publics, à un événement, à une élection ou à une consultation populaire liée à ces autorités;
- 2° les enseignes, inscriptions historiques, commémoratives, d'interprétation d'un lieu patrimonial, pourvu qu'elles ne soient pas rattachées à un usage commercial ou activité philanthropique;
- 3° les inscriptions, figures ou symboles incorporés à même l'enveloppement extérieur d'une construction, d'un bâtiment et conservant la même texture et couleur que les surfaces exposées;
- 4° les affiches ou enseignes à caractère temporaire se rapportant à un événement social, communautaire, culturel, sportif, à une exposition ou tout autre événement public temporaire;
- 5° les enseignes intérieures ou en vitrine ainsi que les enseignes commerciales temporaires situées à l'extérieur d'un établissement;
- 6° les drapeaux ou emblèmes d'un organisme gouvernemental, politique, institutionnel, éducationnel ou religieux;
- 7° les affiches ou enseignes non lumineuses temporaires identifiant une construction, un ouvrage projeté ou un chantier de construction, pourvu qu'elles soient installées sur le même terrain;
- 8° les affiches ou enseignes non lumineuses temporaires annonçant la mise en vente ou en location d'un immeuble;
- 9° les affiches ou enseignes fonctionnelles, directionnelles et de signalisation comprises à l'intérieur de l'emprise d'une voie de circulation à caractère public.

Article 74 Enseignes prohibées le long d'un corridor touristique

À l'intérieur d'un corridor touristique défini à l'article précédent, les affiches ou enseignes suivantes sont prohibées:

- 1° les enseignes à éclat;
- 2° les enseignes mobiles installées sur une période permanente, ladite période devant être prescrite dans la réglementation d'urbanisme municipale;
- 3° les enseignes placées sur un véhicule non immatriculé pour l'année courante;
- 4° les panneaux-réclames.

Article 75 Nombre d'enseignes pour un usage principal le long d'un corridor touristique

À l'intérieur d'un corridor touristique défini à l'article 73 du document complémentaire, un maximum d'une (1) enseigne autonome ou sur poteau et d'une (1) enseigne appliquée ou en saillie sur un mur extérieur est autorisé par terrain ou par bâtiment principal comprenant un seul établissement.

Pour un terrain d'angle ou transversal borné par plus d'une rue ou route, la disposition au premier alinéa du présent article s'applique pour chacune des parties de terrain adjacentes à ladite rue ou route.

Dans le cas d'un centre commercial, d'un centre d'affaires ou d'un bâtiment principal abritant plus d'un établissement, est permise:

- 1° une seule enseigne appliquée par établissement dont la façade extérieure donne sur une rue ou route;
- 2° une seule enseigne autonome ou un seul module d'enseignes sur poteau est permis sur le terrain.

Article 76 Localisation d'une enseigne pour un usage principal le long d'un corridor touristique

À l'intérieur d'un corridor touristique défini à l'article 73 du document complémentaire, une enseigne doit être posée à plat sur un mur extérieur d'un bâtiment ou rattachée au mur de façon à former un angle perpendiculaire audit bâtiment.

Une enseigne autonome ou sur poteau peut être installée sur le même terrain où est implanté le bâtiment principal ou l'établissement pour laquelle elle est destinée.

L'installation d'une enseigne est prohibée aux endroits suivants:

- 1° sur un arbre ou sur un poteau de services publics;
- 2° sur un escalier, sur un garde-fou d'une galerie, sur une clôture ou sur un bâtiment complémentaire, sauf dans le cas d'une enseigne accessoire rattachée à un bâtiment complémentaire;
- 3° devant une porte ou une fenêtre;

- 4° sur un toit ou sur une construction hors-toit tel ouvrage d'accès, cheminée, cage d'ascenseur.

Dans le cas d'une enseigne située dans l'encadrement d'une porte, d'une fenêtre, sur le toit ou sur une construction hors-toit, l'interdiction peut être levée à condition que ladite enseigne soit conçue et apposée de manière à faire corps avec les composantes architecturales du bâtiment.

Article 77 Hauteur d'une enseigne pour un usage principal le long d'un corridor touristique

À l'intérieur d'un corridor touristique défini à l'article 73 du document complémentaire, **la hauteur d'une enseigne apposée sur un bâtiment** ne doit pas dépasser la hauteur du mur dudit bâtiment; dans tous les cas, la hauteur maximale de l'enseigne est de sept (7) mètres, à l'exception d'une enseigne posée sur un toit ou une construction hors-toit où la cote maximale est fixée à dix (10) mètres.

À l'intérieur d'un corridor touristique défini à l'article 73 du document complémentaire, **la hauteur d'une enseigne autonome ou sur poteau** ne doit pas excéder les élévations prescrites au tableau 10-J.

Malgré la disposition précédente du présent article, la hauteur d'une enseigne autonome ou sur poteau peut être supérieure à la hauteur prescrite au tableau 10-J ou à la hauteur du bâtiment, si toutes les conditions suivantes sont remplies:

- 1° le terrain visé où est destinée l'enseigne détachée doit se retrouver en contrebas, à une élévation inférieure d'au moins trois (3) mètres par rapport à une voie principale de l'autoroute 15 ou de la route 117;
- 2° le terrain où est destinée l'enseigne détachée doit être contigu à l'emprise de l'autoroute 15 ou de la route 117; un emplacement séparé par une rue publique adjacente de ladite emprise est considéré comme un terrain contigu;
- 3° la partie supérieure d'une enseigne autonome, peut s'élever jusqu'à une hauteur correspondante à la projection d'une élévation maximum de sept (7) mètres ou de huit mètres et cinquante centimètres (8,50) le cas échéant, calculée à partir du niveau de l'accotement extérieur de la voie principale de circulation de l'autoroute 15 ou de la route 117; ladite projection doit être horizontale et perpendiculaire par rapport à l'emplacement destiné à l'enseigne;
- 4° en aucun cas, la hauteur de la partie supérieure de ladite enseigne ne doit excéder quinze (15) mètres, calculée à partir du sol nivelé adjacent au support de l'enseigne projetée.

**TABLEAU 10-J NORMES SUR LA HAUTEUR MAXIMALE D'UNE
ENSEIGNE AUTONOME LE LONG D'UN CORRIDOR
TOURISTIQUE**
- exprimées en mètres (m)

	Autoroute 15 et route 117	Autres corridors touristiques
HAUTEUR MAXIMUM		
- à moins de 70 m de l'emprise	7,0 m	5,5 m
- à 70 m et plus de l'emprise	8,5 m	7,0 m

Note : Distance calculée à partir de la limite extérieure de l'emprise de la route.

Article 78 Superficie d'une enseigne pour un usage principal le long d'un corridor touristique

À l'intérieur d'un corridor touristique défini à l'article 73 du document complémentaire, la superficie d'une enseigne autonome ou posée sur un mur extérieur d'un bâtiment, calculée sur un seul côté de ladite enseigne, ne doit pas excéder les superficies prescrites au tableau 10-K.

Malgré la disposition précédente du présent article, la superficie d'une enseigne modulaire, pour un centre commercial, un centre d'affaires ou un bâtiment principal avec plus d'un établissement, peut être augmentée d'un (1) mètre carré par établissement additionnel, jusqu'à concurrence d'une superficie maximum de quinze (15) mètres carrés.

**TABLEAU 10-K NORMES SUR LA SUPERFICIE MAXIMALE D'UNE
ENSEIGNE AUTONOME LE LONG D'UN CORRIDOR
TOURISTIQUE**
- exprimées en mètres (m)

	Autoroute 15 et route 117	Autres corridors touristiques
SUPERFICIE MAXIMUM		
- à moins de 70 m de l'emprise	10,0 m ²	5,0 m ²
- à 70 m et plus de l'emprise	12,5 m ²	10,0 m ²

Note : Distance calculée à partir de la limite extérieure de l'emprise de la route.

SOUS-SECTION 4.11

DISPOSITIONS RELATIVES À L'ATTÉNUATION DES ODEURS LIÉES AUX USAGES / ACTIVITÉS AGRICOLES

Article 79 Champ d'application des distances séparatrices relatives à l'atténuation des odeurs liées aux usages / activités agricoles

Les dispositions de la présente section du document complémentaire s'appliquent exclusivement à une zone agricole établie en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles. Dans le cadre du schéma révisé, la zone agricole est englobée en totalité à l'intérieur des aires d'affectation agricole et agroforestière, telles que définies et délimitées au chapitre 3 et sur la **planche 3** du schéma révisé.

Les dispositions sont constituées de paramètres de distances séparatrices destinés à atténuer les odeurs inhérentes à la pratique des activités agricoles, facilitant la conciliation des usages agricoles et non agricoles sur le territoire.

Article 80 Entrée en vigueur des dispositions relatives à l'atténuation des odeurs liées aux usages / activités agricoles

Les municipalités visées par une zone agricole établie en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles doivent inclure à leurs réglementations d'urbanisme, notamment au règlement de zonage, la totalité des dispositions pour la détermination des distances séparatrices prescrites dans la présente sous-section du document complémentaire.

L'application desdites dispositions par une municipalité devient effective au moment de la date d'entrée en vigueur de la réglementation adoptée par celle-ci, en vertu du troisième alinéa de l'article 113 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et ce, en conformité avec les dispositions du document complémentaire prévues à cet effet dans le schéma révisé.

Article 81 Conformité et principe de réciprocité des dispositions relatives à l'atténuation des odeurs liées aux activités agricoles

Les dispositions sur les distances séparatrices doivent être appliquées en zone agricole à la fois aux activités agricoles visées, soit d'une part les installations d'élevage, aux lieux d'entreposage des engrais de ferme et à l'épandage des engrais de ferme, et d'autre part, aux habitations ainsi qu'aux bâtiments et immeubles protégés à titre d'usages / activités non agricoles.

Les distances séparatrices à respecter doivent être appliquées dans les deux sens, tant pour les activités agricoles que pour des usages / activités non agricoles.

Dans le cas des **usages / activités agricoles**, est réputée **conforme** au document complémentaire du schéma révisé, une réglementation d'urbanisme d'une municipalité qui prescrit des distances séparatrices applicables à ces usages / activités agricoles qui sont identiques à celles contenues audit document complémentaire. Une réglementation d'urbanisme ne peut contenir sur cet objet des dispositions moins sévères ou plus sévères que celles indiquées au document complémentaire.

Dans le cas des **habitations, des bâtiments et des immeubles protégés**, est réputée **conforme** au document complémentaire, une réglementation d'urbanisme d'une municipalité qui prescrit des normes ou des distances séparatrices applicables à ces usages / activités qui sont identiques ou supérieures à celles contenues audit document complémentaire. Une réglementation d'urbanisme ne peut contenir sur cet objet des distances séparatrices inférieures à celles indiquées au document complémentaire.

Article 82 Définitions relatives aux dispositions sur l'atténuation des odeurs liées aux usages / activités agricoles

Les définitions suivantes doivent être interprétées exclusivement aux fins d'application des dispositions relatives à l'atténuation des odeurs liées aux usages/activités agricoles en zone agricole:

1° habitation:

Un bâtiment faisant partie des groupes HABITATION 1 et HABITATION 2 tel que définis au tableau 3-A du schéma révisé, un gîte à la ferme, d'une superficie d'au moins vingt et un (21) mètres carrés qui n'appartient pas au propriétaire ou à l'exploitant des installations d'élevage en cause ou à un actionnaire ou dirigeant d'une personne morale qui est propriétaire ou exploitant de ces installations, ou qui ne sert pas au logement d'un ou plusieurs de ses employés.

2° bâtiment protégé:

Bâtiment principal implanté sur l'immeuble pour lequel la distance séparatrice par rapport à un usage ou une activité qui s'y retrouve est applicable en vertu de l'article 83 du document complémentaire.

3° immeuble protégé:

Terrain pour lequel la distance séparatrice par rapport à un usage ou une activité qui s'y retrouve est applicable en vertu de l'article 83 du document complémentaire; lorsque spécifié, la distance séparatrice applicable à un immeuble protégé doit être calculée à partir des limites de la propriété sur lequel se retrouve l'usage ou l'activité visé, cette propriété étant identifiée par un numéro de matricule distinct au plan de la matrice graphique du rôle d'évaluation.

4° immeuble ou bâtiment protégé:

- a) un commerce de vente au détail, un service, un établissement d'administration faisant partie des groupes COMMERCE 1 et SERVICE 2, tel que définis au tableau 3-A du schéma révisé; comprend un centre récréatif de loisirs, de sport ou de culture, un théâtre d'été.

- * la distance séparatrice est applicable à l'immeuble de chacun de ces types d'usages.

- b) un parc municipal, à l'exception du Parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord et le Parc régional du corridor aérobique, utilisés comme pistes cyclables.

- * La distance séparatrice est applicable à l'immeuble du parc municipal.

c) un service communautaire faisant partie du groupe SERVICE 1, tel que défini au tableau 3-A du schéma révisé; comprend également un temple religieux, un établissement d'enseignement ou un établissement au sens de la Loi sur la santé et les services sociaux (L.R.Q., c.S-4.2)

* la distance séparatrice est applicable à l'immeuble du service visé.

d) un usage de récréation intensive ou extensive impliquant une vaste étendue de terrain aménagé, tel centre de ski alpin, golf, jardin zoologique, piste de course, base de plein air ou centre d'interprétation de la nature.

* la distance séparatrice est applicable au bâtiment associé à l'usage visé

e) une plage publique ou une marina.

* la distance séparatrice est applicable à l'immeuble du service visé.

f) un établissement de camping.

* la distance séparatrice est applicable à l'immeuble rattaché à l'établissement visé

g) un usage commercial de type routier ou touristique, tel que défini au tableau 3-A du schéma révisé; comprend également un bâtiment d'hôtellerie, un restaurant, un centre de vacances ou une auberge de jeunesse au sens du Règlement sur les établissements touristiques.

* la distance séparatrice est applicable au bâtiment associé à l'usage visé

h) un vignoble

* la distance séparatrice est applicable au bâtiment associé à l'usage visé

De plus, les usages/activités suivants qui sont compatibles avec les aires d'affectation agricole et agroforestière selon les sections 3.7.3 et 3.8.3 du schéma révisé, connexes à une exploitation agricole et situés sur la même propriété que celle-ci, **ne sont pas considérés comme des immeubles protégés:**

- a) commerce d'hébergement lié à une exploitation agricole;
- b) commerce de vente au détail lié à une exploitation agricole;
- c) commerce de restauration lié à une exploitation agricole;
- d) commerce de type para-industriel lié à une exploitation agricole;
- e) commerce de type industriel lié à une exploitation agricole.

5° site patrimonial protégé:

Site patrimonial reconnu par une instance compétente et que la collectivité veut protéger.

6° périmètre d'urbanisation d'une municipalité:

La limite prévue de l'extension future de l'habitat de type urbain dans une municipalité, déterminée par le schéma d'aménagement applicable dans cette municipalité ainsi que toute limite nouvelle de cette extension déterminée par cette modification du schéma d'aménagement à l'exception de toute partie de cette extension qui serait comprise dans une zone agricole.

7° aire d'alimentation extérieure:

Une aire à l'extérieur d'un bâtiment où sont gardés périodiquement ou de manière continue, des animaux et où ils sont nourris au moyen d'aliments provenant uniquement de l'extérieur de cette aire.

8° marina:

Site désigné comme tel sur un plan de zonage municipal ou par le schéma d'aménagement d'une MRC.

9° camping:

Site désigné comme tel sur un plan de zonage municipal ou par le schéma d'aménagement d'une MRC.

10° chemin public:

Une voie destinée à la circulation des véhicules automobiles et entretenue par une municipalité ou par le ministère des Transports ou une voie cyclable (piste cyclable, bande cyclable, voie partagée).

11° fumier solide:

Un mode de gestion réservé au fumier constitué d'excréments d'animaux et de litière; il est entreposé sous forme solide et est manutentionné à l'aide d'un chargeur.

12° fumier liquide:

Un mode de gestion réservé au lisier constitué principalement des excréments d'animaux parfois mélangés à de la litière et à une quantité d'eau de lavage; il se présente sous forme liquide et est manutentionné par pompage.

13° installation d'élevage:

Un bâtiment d'élevage ou une aire d'alimentation dans lesquels sont gardés des animaux et un ouvrage ou une installation de stockage des engrais de ferme ou un ensemble de plusieurs de ces installations lorsque chaque installation n'est pas séparée d'une installation voisine de plus de cent cinquante (150) mètres et qu'elle est partie d'une même exploitation.

Article 83 Application des distances séparatrices relatives aux installations d'élevage en zone agricole

À l'intérieur d'une zone agricole établie en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, un permis de construction ou un certificat d'autorisation relatif à l'application d'une réglementation d'urbanisme d'une municipalité, ne peut être émis pour une installation d'élevage, une maison d'habitation, un bâtiment ou un immeuble protégé, à moins de respecter les normes sur les distances séparatrices.

Malgré la disposition précédente, un permis de construction ou un certificat d'autorisation peut être émis à l'égard d'une habitation, d'un bâtiment ou d'un immeuble protégé qui ne respecte pas la distance séparatrice si la condition suivante est remplie:

- 1° le propriétaire du lot ou du terrain visé dépose avec sa demande de permis ou d'autorisation une copie d'une déclaration, pour fins d'inscriptions au registre foncier du bureau de la publicité des droits concerné, cette déclaration indiquant qu'il renonce à l'égard de chacune des exploitations agricoles avoisinantes devant respecter une telle norme de distance aux recours qu'il aurait pu invoquer s'il avait lui-même respecté les normes imposées.

Le calcul des distances séparatrices est obtenu à l'aide de formules qui conjuguent sept (7) paramètres en regard des usages/activités considérés; ces paramètres sont les suivants:

- 1° le **paramètre A** est le nombre total d'unités animales compris dans l'installation d'élevage, déterminé à l'aide du tableau 10-L;
- 2° le **paramètre B** est celui des distances de base déterminé à l'aide du tableau 10-M; selon la valeur calculée pour le paramètre A, on y choisit la distance de base correspondante; on retrouve à l'annexe 3 du schéma révisé un tableau plus détaillé pour le calcul par unité animale des distances de base;
- 3° le **paramètre C** à l'aide du tableau 10-N indiquant le potentiel de charge d'odeur selon le groupe ou la catégorie d'animaux concernés;
- 4° le **paramètre D** qui correspond au type de fumier, tel que déterminé au tableau 10-O;
- 5° le **paramètre E** qui définit à l'aide du tableau 10-P le type de projet, selon qu'il s'agit d'établir un nouvel établissement ou d'agrandir une entreprise déjà existante; ce tableau démontre qu'un accroissement de trois cents (300) unités et plus est assimilé à un nouveau projet;
- 6° le **paramètre F** est le facteur d'atténuation indiqué au tableau 10-Q lequel prend en compte l'effet atténuant sur les odeurs selon la technologie utilisée;
- 7° le **paramètre G** correspond au facteur d'usage qui est déterminé en fonction du type d'immeuble ou de bâtiment protégé considéré; pour établir la distance séparatrice dans un cas donné, on multiplie entre eux les paramètres B, C, D, E, F et G dont la valeur varie ainsi:

- a) pour un **bâtiment ou un immeuble** protégé, on obtient la distance séparatrice en multipliant l'ensemble des paramètres entre eux avec $G = 1,0$;
- b) pour une habitation, $G = 0,5$;
- c) pour un périmètre d'urbanisation, $G = 1,5$;
- d) pour un chemin public, $G = 0,1$, mais les installations doivent dans tous les cas tenir compte d'une distance minimale de six (6) mètres d'une ligne de lot.

Pour l'application du **paramètre E** portant sur le type de projet, la réglementation d'urbanisme d'une municipalité doit reconnaître un **droit acquis** relatif à la consolidation des entreprises agricoles existantes dans les situations suivantes:

- 1° pour les établissements de cent (100) unités animales et moins, le remplacement du type d'élevage est permis à condition de maintenir le même nombre d'unités animales et de reconduire une même gestion des effluents d'élevage ou une gestion plus favorable en regard des inconvénients associés aux odeurs;
- 2° pour la reconstruction d'un établissement d'élevage en cas de sinistre ou de cataclysme naturel ou pour la réfection d'un bâtiment existant, en autant que ce bâtiment d'élevage soit situé sur le même emplacement du bâtiment d'origine, qu'il soit de même dimension et conçu pour le même nombre et le même type d'animal, selon le même mode de gestion des fumiers.

Article 84 Dispositions particulières sur l'application des distances séparatrices

Une municipalité visée par les règles d'application sur les distances séparatrices énoncées à l'article 83 du document complémentaire doit intégrer dans sa réglementation d'urbanisme les modalités suivantes quant à la méthode de calcul des distances séparatrices:

- 1° toute demande relative à l'implantation d'un bâtiment, d'un ouvrage ou d'un usage autre qu'agricole en zone agricole qui est visée par les dispositions de l'article 83 du document complémentaire doit être accompagnée d'un plan à l'échelle localisant l'implantation prévue et la distance la séparant des installations d'élevage, des lieux d'entreposage ou d'épandage des engrais en zone agricole;
- 2° la distance séparatrice, lorsqu'elle est applicable à un bâtiment protégé, est calculée à partir des murs extérieurs qui se retrouvent dans la partie la plus avancée de ce bâtiment, en excluant les bâtiments complémentaires non utilisés à des fins d'habitation ou de chambre tel cabanons, abris d'auto, ainsi que les parties annexées telles galeries, perrons, avant-toits, patios, terrasses et cheminées;
- 3° la distance séparatrice doit être également prescrite selon les mêmes modalités que pour l'érection d'un nouveau bâtiment protégé, dans le cas d'un agrandissement dans une proportion de 50% et plus de la superficie au sol d'un bâtiment protégé existant, à la date d'entrée en vigueur d'un règlement de concordance d'une municipalité au schéma révisé;

- 4° la distance séparatrice applicable à une installation d'élevage est calculée à partir de lignes décrivant un périmètre imaginaire à l'intérieur duquel se retrouve l'ensemble des bâtiments, des aires, des ouvrages faisant partie de cette installation d'élevage; ce périmètre imaginaire doit être constitué de lignes reliant entre eux sur la plus courte distance les bâtiments, les aires et les ouvrages qui sont situés le plus en périphérie de l'installation d'élevage.

TABLEAU 10-L NOMBRE D'UNITÉS ANIMALES (paramètre A)

Groupe ou catégorie d'animaux	Nombre d'animaux équivalent à une unité animale
Vache ou taure, taureau; cheval	1
Veau ou génisse de 225 à 500 kilogrammes	2
Veau de moins de 225 kilogrammes	5
Porc d'élevage d'un poids de 20 à 100 kilogrammes chacun	5
Truies et porcelets non sevrés dans l'année	4
Porcelets d'un poids inférieur à 20 kilogrammes	25
Poules pondeuses ou coqs	125
Poulets à griller ou à rôtir	250
Poulettes en croissance	250
Dindes de plus de 13 kilogrammes	50
Dindes de 8,5 à 10 kilogrammes	75
Dindes de 5 à 5,5 kilogrammes	100
Visons femelles (on ne calcule pas les mâles et les petits)	100
Renards femelles (on ne calcule pas les mâles et les petits)	40
Brebis et agneaux de l'année	4
Chèvres et les chevreaux de l'année	6
Lapins femelles (on ne calcule pas les mâles et les petits)	40
Cailles	1 500
Faisans	300

Note: Une évaluation plus détaillée peut être réalisée en réduisant les écarts entre les catégories; la base de calcul demeurant 500 kilogrammes par unité animale.

Le poids indiqué est celui d'un animal à la fin de la période d'élevage; pour toutes les autres espèces d'animaux, un poids vif de 500 kilogrammes équivaut à une unité animale.

TABLEAU 10-M DISTANCES DE BASE (paramètre B)

Nombre total d'unités animales	Distance (m)	Nombre total d'unités animales	Distance (m)	Nombre total d'unités animales	Distance (m)
10	178	300	517	880	725
20	221	320	528	900	730
30	251	340	538	950	743
40	275	360	548	1 000	755
50	295	380	557	1 050	767
60	312	400	566	1 100	778
70	328	420	575	1 150	789
80	342	440	583	1 200	799
90	355	460	592	1 250	810
100	367	480	600	1 300	820
110	378	500	607	1 350	829
120	388	520	615	1 400	839
130	398	540	622	1 450	848
140	407	560	629	1 500	857
150	416	580	636	1 550	866
160	425	600	643	1 600	875
170	433	620	650	1 650	883
180	441	640	656	1 700	892
190	448	660	663	1 750	900
200	456	680	669	1 800	908
210	463	700	675	1 850	916
220	469	720	681	1 900	923
230	476	740	687	1 950	931
240	482	760	693	2 000	938
250	489	780	698	2 100	953
260	495	800	704	2 200	967
270	501	820	709	2 300	980
280	506	840	715	2 400	994
290	512	860	720	2 500	1 006

* voir annexe 3 à la fin du schéma révisé pour les tableaux sur le calcul détaillé des équivalences des distances de base (paramètre B) et le nombre d'unités animales

TABLEAU 10-N CHARGE D'ODEUR PAR ANIMAL (paramètre C)

Groupe ou catégorie d'animaux	Paramètre C
Bovin de boucherie:	
- dans un bâtiment fermé	0,7
- sur une aire d'alimentation extérieure	0,8
Bovins laitiers	0,7
Canards	0,7
Chevaux	0,7
Chèvres	0,7
Dindons:	
- dans un bâtiment fermé	0,7
- sur une aire d'alimentation extérieure	0,8
Lapins	0,8
Moutons	0,7
Porcs	1,0
Poules:	
- poules pondeuses en cage	0,8
- poules pour la reproduction	0,8
- poules à griller / gros poulets	0,7
- poulettes	0,7
Renards	1,1
Veaux lourds:	
- veaux de lait	1,0
- veaux de grain	0,8
Visons	1,1

Note : Pour les autres espèces animales, utiliser le paramètre C = 0,8.

TABLEAU 10-O TYPE DE FUMIER (paramètre D)

Mode de fumier des engrais de ferme	Paramètre D
Fumier solide:	
- Bovins de boucherie et laitiers, chevaux, moutons et chèvres	0,7
- Autres groupes ou catégories d'animaux	0,8
Fumier liquide:	
- Bovins de boucherie et laitiers	0,8
- Autres groupes ou catégories d'animaux	1,0

TABLEAU 10-P TYPE DE PROJET (paramètre E)
 [nouveau projet ou augmentation du nombre d'unités animales]

Augmentation jusqu'à ... (u.a.)	Paramètre E	Augmentation jusqu'à ... (u.a.)	Paramètre E
10 ou moins	0,50	181-185	0,76
11-20	0,51	186-190	0,77
21-30	0,52	191-195	0,78
31-40	0,53	196-200	0,79
41-50	0,54	201-205	0,80
51-60	0,55	206-210	0,81
61-70	0,56	211-215	0,82
71-80	0,57	216-220	0,83
81-90	0,58	221-225	0,84
91-100	0,59	226-230	0,85
101-105	0,60	231-235	0,86
106-110	0,61	236-240	0,87
111-115	0,62	241-245	0,88
116-120	0,63	246-250	0,89
121-125	0,64	251-255	0,90
126-130	0,65	256-260	0,91
131-135	0,66	261-265	0,92
136-140	0,67	266-270	0,93
141-145	0,68	271-275	0,94
146-150	0,69	276-280	0,95
151-155	0,70	281-285	0,96
156-160	0,71	286-290	0,97
161-165	0,72	291-295	0,98
166-170	0,73	296-300	0,99
171-175	0,74	300 et plus ou	1,00
176-180	0,75	nouveau projet	1,00

Note: À considérer selon le nombre total d'animaux auquel on veut porter le troupeau qu'il y ait ou non agrandissement ou construction de bâtiment. Pour tout projet conduisant à un total de 300 unités animales et plus ainsi que pour tout projet nouveau, le paramètre E = 1.

TABLEAU 10-Q FACTEUR D'ATTÉNUATION (paramètre F)
 $F = F_1 \times F_2 \times F_3$

Technologie	Paramètre F
Toiture sur lieu d'entreposage	F₁
- absente	1,0
- rigide permanente	0,7
- temporaire (couche de tourbe, couche de plastique)	0,9
Ventilation	F₂
- naturelle et forcée avec multiples sorties d'air	1,0
- forcée avec sorties d'air regroupées et sorties de l'air au-dessus du toit	0,9
- forcée avec sorties d'air regroupées et traitement de l'air avec laveurs d'air ou filtres biologiques	0,8

Article 85 Application des distances séparatrices relatives aux lieux d'entreposage des engrais en zone agricole

La réglementation d'urbanisme doit contenir des distances séparatrices qui viennent compléter celles prescrites à l'article précédent du document complémentaire, afin de tenir compte de lieux d'entreposage d'engrais qui sont plus éloignés d'une installation d'élevage.

Dans le cas d'un lieu d'entreposage des engrais de ferme situé à une distance supérieure à cent cinquante (150) mètres d'une installation d'élevage, les distances séparatrices sont établies en considérant qu'une unité animale nécessite une capacité d'entreposage de vingt (20) mètres cubes. Pour trouver la valeur du **paramètre A**, chaque capacité d'entreposage de 1 000 mètres cubes correspond donc à cinquante (50) unités animales. L'équivalence déterminée, on peut trouver la valeur du **paramètre B** correspondante, pour ensuite appliquer la formule selon les paramètres suivants : **B x C x D x E x F x G**.

Article 86 Application des distances séparatrices relatives à l'épandage des engrais en zone agricole

La réglementation d'urbanisme doit également comprendre des distances séparatrices relatives à l'épandage des engrais de ferme auxquelles doivent s'appliquer, en les adaptant, les restrictions déjà stipulées à l'article 83 du document complémentaire.

L'application de ces distances séparatrices doit être conforme aux prescriptions indiquées au tableau 10-R.

TABLEAU 10-R DISTANCES SÉPARATRICES RELATIVES À L'ÉPANDAGE DES ENGRAIS DE FERME⁽¹⁾

Type		Mode d'épandage	Distance requise de toute maison d'habitation, d'un périmètre d'urbanisation, ou d'un bâtiment ou d'un immeuble protégé (m)	
			15 juin au 15 août	Autres temps
L I S I E R	Aéroaspersion	Citerne lisier laissé en surface plus de 24h	75	25
		Citerne lisier incorporé en moins de 24h	25	---(1)
	Aspersion	Par rampe	25	---(1)
		Par pendillard	---(1)	---(1)
	Incorporation simultanée		---(1)	---(1)
F U M I E R	frais, laissé en surface plus de 24h		75	---(1)
	frais, incorporé en moins de 24h		---(1)	---(1)
	Compost désodorisé		---(1)	---(1)

(1) L'épandage est permis jusqu'aux limites du champ de l'exploitation agricole.

Le tableau ci-dessus ne s'applique pas dans le cas d'une partie d'un périmètre d'urbanisation non habité. Dans ce cas, l'épandage est permis jusqu'aux limites du champ.

SOUS-SECTION 4.12

DISPOSITIONS SUR LES USAGES ET TERRAINS DÉROGATOIRES

Article 87 Règle d'interprétation générale sur les usages et terrains dérogatoires

Les réglementations d'urbanisme des municipalités doivent adopter des dispositions concernant les usages, constructions ou implantations dérogatoires existants et protégés par droits acquis, en relation avec l'application du schéma révisé.

Sauf lorsque le texte le spécifie autrement, le terme "**existant**" vise les usages, les constructions et les implantations existants au moment de l'entrée en vigueur des règlements d'urbanisme de concordance, adoptés pour fins de conformité au schéma révisé, suite à l'entrée en vigueur dudit schéma.

Les réglementations d'urbanisme doivent préciser notamment les conditions en vertu desquelles:

- 1° un usage dérogatoire abandonné ou ayant cessé d'être exploité perd ses droits acquis;
- 2° un agrandissement ou une extension d'un usage, d'une construction ou d'une implantation dérogatoire peut être réalisé sur le terrain occupé;
- 3° un agrandissement ou une extension d'un usage, d'une construction ou d'une implantation dérogatoire peut être réalisé en termes d'étendue.

Article 88 Dispositions relatives à une opération cadastrale sur un terrain vacant non conforme

Une opération cadastrale ne peut être refusée à l'égard d'un terrain, qui le jour précédant le 2 avril 1984, date d'entrée en vigueur du règlement de contrôle intérimaire numéro 16-83 de la MRC des Laurentides ou le jour précédant le 2 mars 1984, date d'entrée en vigueur du règlement de contrôle intérimaire numéro 22 de la MRC Antoine-Labelle dans le cas de l'ancien territoire du TNO Lac-aux-Castors et Lac-Marie-Le Franc, ne forme pas un ou plusieurs lots distincts sur les plans officiels du cadastre et dont les tenants et aboutissants sont décrits dans un ou plusieurs actes enregistrés à cette date, pour le seul motif que la superficie ou les dimensions de ce terrain ne lui permettent pas de respecter les exigences en cette matière d'un règlement de lotissement, si les conditions suivantes sont respectées:

- 1° à la date susmentionnée, la superficie et les dimensions de ce terrain lui permettent de respecter s'il y a lieu les exigences en cette matière d'une réglementation relative aux opérations cadastrales applicable à cette date dans le territoire où est situé le terrain;
- 2° un seul lot résulte de l'opération cadastrale, sauf si le terrain est compris dans plusieurs lots originaires, auquel cas un seul lot par lot originaire résulte de l'opération cadastrale.

Article 89 Dispositions relatives à une opération cadastrale sur un terrain non conforme, mais déjà bâti

Un permis autorisant une opération cadastrale ne peut être refusé, pour le seul motif que la superficie ou les dimensions du terrain ne lui permettent pas de respecter les exigences en cette matière d'un règlement de lotissement à l'égard d'un terrain qui respecte les conditions suivantes:

- 1° à la date du jour précédant l'entrée en vigueur du règlement de contrôle intérimaire, tel qu'identifiée à l'article précédant, ce terrain ne formait pas un ou plusieurs lots distincts sur les plans officiels du cadastre et,
- 2° à la date applicable en vertu du paragraphe 1° du premier alinéa du présent article, ce terrain était l'assiette d'une construction érigée et utilisée conformément à la réglementation alors en vigueur, ou protégée le cas échéant par des droits acquis.

L'opération cadastrale doit, pour être permise, avoir comme résultat la création d'un seul lot ou, lorsque le terrain est compris dans plusieurs lots originaires, d'un seul lot par lot originaire.

Le présent article s'applique même dans le cas où la construction est détruite par un sinistre après la date applicable.

Article 90 Dispositions relatives à une opération cadastrale sur une partie résiduelle d'un terrain non conforme

Un permis autorisant une opération cadastrale ne peut être refusé, pour le seul motif que la superficie ou les dimensions du terrain ne lui permettent pas de respecter les exigences en cette matière d'un règlement de lotissement, à l'égard d'un terrain qui constitue le résidu d'un terrain:

- 1° dont une partie a été acquise à des fins d'utilité publique par un organisme public ou par une autre personne possédant un pouvoir d'expropriation et,
- 2° qu'immédiatement avant cette acquisition avait une superficie et des dimensions suffisantes pour respecter la réglementation alors en vigueur ou pouvait faire l'objet d'une opération cadastrale en vertu des articles de la sous-section 3.2 du document complémentaire.

L'opération cadastrale doit, pour être permise, avoir comme résultat la création d'un seul lot ou, lorsque le terrain est compris dans plusieurs lots originaires, d'un seul lot par lot originaire.

Le présent article s'applique même dans le cas où la construction est détruite par un sinistre après la date applicable.

Article 91 Dispositions relatives à une opération cadastrale, agrandissement d'un terrain non conforme

Toute opération cadastrale visant à augmenter la superficie d'un terrain existant non conforme, lors de l'entrée en vigueur d'un règlement de lotissement conforme aux dispositions du présent document complémentaire, est autorisée.

Cette opération cadastrale doit, pour être autorisée:

- 1° permettre la création d'un seul lot conforme ou, lorsque le terrain est compris à l'intérieur de plus d'un lot originaire, d'un seul lot par lot originaire;
- 2° ne pas rendre un terrain voisin dérogatoire en vertu de la réglementation d'urbanisme qui s'y applique.

Article 92 Dispositions relatives à certaines restrictions sur les usages dans une aire d'affectation définie au schéma révisé

Dans le cas d'un usage ou bâtiment déjà existant pour lequel des restrictions s'ajoutent en vertu de l'application des dispositions du schéma révisé dans une aire d'affectation, une municipalité peut prévoir à cet effet des mesures d'assouplissement quant aux limites imposées par ledit schéma révisé sur le gabarit ou l'envergure d'un usage commercial, administratif, communautaire, industriel ou d'extraction.

Lorsqu'un usage existant de cette nature se retrouve dans une telle situation, une municipalité peut se prévaloir à même sa réglementation d'urbanisme des dispositions permettant de confirmer ou reconnaître la présence de cet usage:

- 1° soit par le biais de dispositions sur les usages dérogatoires et les droits acquis qui doivent préciser les conditions de reconstruction, de réutilisation ou d'agrandissement d'un tel usage;
- 2° soit par la désignation au plan de zonage d'une zone spécifiquement destinée à la reconnaissance de cet usage existant, ou pour le bénéfice de tout autre usage de même nature qui pourrait venir s'y substituer:
 - e) dans ce cas-ci, aucune limite n'est imposée quant à la superficie de plancher du bâtiment principal, ou à l'usage administratif, de service ou communautaire selon son rayon de desserte.