

TABLE DES MATIÈRES – CHAPITRE 4

CHAPITRE 4	PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX.....	63
SECTION 1	PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX GÉNÉRAUX	63
70.	Méthodologie employée	63
71.	Problématiques générales	63
72.	Enjeux généraux	63
SECTION 2	PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX PARTICULIERS EN TRANSPORT ET INFRASTRUCTURES.....	64
Sous-section 1	Réseau de transport.....	64
73.	Problématiques générales	64
74.	Enjeux généraux	64
75.	Problématiques et enjeux de la route 117.....	65
76.	Problématique et enjeux de la route 323	65
77.	Problématiques et enjeux de la route 327.....	65
78.	Problématiques et enjeux de la montée Ryan.....	66
79.	Problématique et enjeu du chemin Duplessis	67
80.	Problématiques et enjeux de la rue de Saint-Jovite	67
81.	Problématiques et enjeux de l'Axe central	68
82.	Problématiques et enjeux du lien Le Boulé.....	68
83.	Problématiques et enjeux des portes d'entrées (vocation, image et fonctionnalité)	68
84.	Problématiques et enjeu du camionnage.....	69
85.	Problématiques et enjeux de la signalisation	69
Sous-section 2	Autres infrastructures	70
86.	Problématiques et enjeux du transport en commun municipal	70
87.	Problématiques et enjeux du transport en commun intermunicipal	71
88.	Problématiques et enjeux de l'aéroport de Gray Rocks	71
89.	Problématiques générales des infrastructures d'aqueduc et d'égout	72
90.	Problématiques techniques des infrastructures d'aqueduc et d'égout.....	72
91.	Enjeux généraux des infrastructures d'aqueduc et d'égout.....	73
92.	Enjeux plus spécifiques des infrastructures d'aqueduc et d'égout	73
93.	Problématiques et enjeux en sécurité incendie.....	73
94.	Problématique et enjeu du réseau de gaz naturel.....	74
95.	Problématique et enjeu de la télécommunication.....	74
96.	Problématiques et enjeux du transport de l'énergie	74
97.	Problématiques et enjeux liés à la gestion des matières résiduelles.....	75
98.	Problématiques et enjeu des neiges usées	75
SECTION 3	PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX PARTICULIERS EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT	76
99.	Problématiques et enjeux du milieu naturel	76
100.	Problématiques et enjeux des contraintes naturelles et anthropiques.....	77
101.	Problématiques et enjeux du paysage.....	78
SECTION 4	PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX DES ATTRAITS ET ÉQUIPEMENTS TOURISTIQUES.....	79
102.	Problématiques générales	79
103.	Enjeux généraux	79
104.	Problématiques et enjeux du Domaine Saint-Bernard	80
105.	Problématiques et enjeux du parc régional linéaire	81
106.	Problématiques et enjeux de la piste multifonctionnelle.....	81
107.	Problématiques et enjeux liés aux sentiers récréatifs	82
108.	Problématiques et enjeux reliés aux lacs et cours d'eau.....	83
109.	Problématiques et enjeux du parc National du Mont-Tremblant.....	83
110.	Problématiques et enjeux du centre de villégiature Gray Rocks	83
111.	Problématiques et enjeux des golfs	84
SECTION 5	PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX DU NOYAU URBAIN	84
112.	Problématiques et enjeux des commerces et services	84
113.	Problématiques et enjeux de l'habitation du noyau urbain	86
114.	Problématiques et enjeux des institutions du noyau urbain.....	87
115.	Problématiques et enjeux des industries et commerces artériels lourds	88

TABLE DES MATIÈRES – CHAPITRE 4

116.	Problématiques et enjeux du patrimoine du noyau urbain.....	90
117.	Problématiques et enjeux des parcs et espaces verts du noyau urbain.....	91
SECTION 6	PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX PARTICULIERS DU NOYAU VILLAGEOIS.....	91
118.	Problématiques et enjeux des commerces, de la culture et du récréotourisme.....	91
119.	Problématiques et enjeux de l'habitation du noyau villageois	93
120.	Problématique et enjeu des institutions du noyau villageois	94
121.	Problématiques et enjeux du patrimoine du noyau villageois.....	94
122.	Problématiques et enjeux des parcs et espaces verts du noyau villageois	95
SECTION 7	PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX PARTICULIERS DE LA STATION TOURISTIQUE.....	95
123.	Problématiques et enjeux généraux de la station touristique	96
124.	Problématiques et enjeux liés à la Base Sud.....	98
125.	Problématiques et enjeux liés au développement du Camp Nord.....	99
SECTION 8	PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX PARTICULIERS DES SECTEURS DE VILLÉGIATURE.....	100
126.	Problématiques générales des secteurs de villégiature	100
127.	Problématiques en bordure des lacs	101
128.	Problématiques des développements de villégiature de deuxième couronne	101
129.	Problématiques des développements de villégiature de troisième couronne	101
130.	Enjeux des secteurs de villégiature	102
SECTION 9	PROBLÉMATIQUE ET ENJEUX PARTICULIERS DES MILIEUX AGRICOLES ET FORESTIERS	102
131.	Problématiques des milieux agricoles et forestiers	102
132.	Enjeux des milieux agricoles et forestiers	103



CHAPITRE 4 PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX

SECTION 1 **PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX GÉNÉRAUX**

70. **Méthodologie employée**

Faisant suite à la lecture du territoire, ce chapitre a pour principal objectif **d'identifier les problématiques et les enjeux** propres à la ville. De ceux-ci découlera la détermination des grandes orientations d'aménagement du territoire et des objectifs et moyens de mise en œuvre associés.

Les problématiques et enjeux ont été divisés en fonction des grandes composantes du territoire énoncées au chapitre 3. Globalement, ceux-ci sont répartis en **deux grands ensembles**, soit les problématiques et enjeux généraux qui concernent l'ensemble du territoire de la ville, et les problématiques et enjeux particuliers qui sont relatifs aux huit thèmes suivants : le transport et les infrastructures, l'environnement, les attraits et les équipements touristiques, le noyau urbain, le noyau villageois, la station touristique, les secteurs de villégiature et les milieux agricoles et forestiers.

PROBLÉMATIQUE
Ensemble de problèmes ou de difficultés clairement identifiés, liés par une thématique commune, et que l'on résout par la réflexion, l'analyse.

Source : Office québécois de la langue française, Grand dictionnaire terminologique.

ENJEU
Ce que l'on peut gagner ou perdre dans un projet, une lutte, une élection, une activité.

Source : Office québécois de la langue française, Grand dictionnaire terminologique.

71. **Problématiques générales**

Plusieurs problématiques apparaissent :

- 1° plusieurs intervenants du milieu **perçoivent de façon négative** la popularité grandissante et le développement économique actuel de la ville;
- 2° **l'économie locale demeure peu diversifiée** et est axée sur la prédominance et la « santé » de l'industrie récréotouristique, ce qui crée une certaine **fragilité**;
- 3° la méconnaissance de la **capacité globale de support** du milieu en relation avec les pressions de développement;
- 4° les pressions de développement engendrent des impacts parfois importants sur le **paysage naturel**;
- 5° la **desserte en services, en commerces et en logements** n'est pas adaptée à la diversité des milieux et des clientèles;
- 6° le **déploiement actuel du réseau routier** ne permet pas de soutenir adéquatement le développement.

72. **Enjeux généraux**

Les enjeux généraux sont les suivants :

- 1° la gestion des différents **impacts du développement** sur les résidents permanents, les employés, les employeurs, les villégiateurs, etc. et l'acceptation sociale de la mise en valeur du territoire;



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

- 2° le **positionnement de la ville** en tant que destination touristique d'envergure à l'échelle régionale et nationale (compétitivité, attractivité);
- 3° l'accroissement d'un **haut niveau d'attraits et d'équipements touristiques** de façon à assurer une saine santé économique à la Ville basée principalement sur le récréotourisme;
- 4° la **préservation des milieux naturels et du paysage** dans lesquels les activités humaines sont établies;
- 5° la reconnaissance de la **spécificité des milieux** (présence de trois pôles distincts);
- 6° le positionnement de la ville en tant que **destination touristique** de qualité et les **coûts associés au haut niveau de qualité** résultant du type de développement;
- 7° le maintien et l'accroissement de **l'attractivité et de la compétitivité** de la ville.

SECTION 2 PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX PARTICULIERS EN TRANSPORT ET INFRASTRUCTURES

Sous-section 1 Réseau de transport

73. Problématiques générales

Les problématiques générales sont les suivantes :

- 1° le réseau routier est plutôt cohérent. Toutefois, certains éléments s'avèrent problématiques et devront être revus afin d'améliorer la fluidité et la desserte du territoire;
- 2° la planification d'ensemble du réseau routier est fragmentée dans certains secteurs (villégiature) ce qui engendre une prolifération des rues sans issue;
- 3° plusieurs rues non conformes sillonnent le territoire municipal et présentent des problématiques au niveau conceptuel (pente, largeur, etc.);
- 4° plusieurs axes routiers d'envergure présentent des problématiques liées à leur configuration, notamment la route 117, la route 323 et le chemin Duplessis;
- 5° la desserte routière du noyau urbain s'avère problématique (par exemple, sur la rue de Saint-Jovite, la présence d'intersections rapprochées engendre une problématique liée à la sécurité des utilisateurs (piétons, cyclistes, autobus, automobilistes, camions)).

74. Enjeux généraux

Les enjeux généraux sur le réseau de transport sont les suivants :

- 1° l'amélioration de la fluidité et de la sécurité sur l'ensemble du réseau routier;
- 2° l'amélioration de l'accessibilité aux pôles d'activités;
- 3° l'encadrement des intersections stratégiques au niveau fonctionnel;
- 4° la gestion des risques associés à la présence de rues non conformes;
- 5° la nécessité d'une planification d'ensemble du réseau routier principalement dans le noyau urbain;
- 6° la planification du réseau piéton en lien avec l'occupation des sols.



75. Problématiques et enjeux de la route 117

Les problématiques de la route 117 s'énoncent ainsi :

- 1° la route 117 subit d'importants flots de circulation puisqu'elle s'inscrit dans le prolongement de l'autoroute 15 et son statut de route régionale fait en sorte qu'elle n'est pas configurée pour accueillir un tel achalandage;
- 2° l'accessibilité et à la visibilité du centre-ville est de beaucoup réduite à partir de la route 117 dû à une mauvaise planification;
- 3° la route 117 représente une route de transit et non un boulevard urbain. Pourtant, elle est caractérisée par une prolifération des entrées charretières et des voies de circulation qui la traversent, en raison des nombreuses activités de type industriel et commercial implantées de part et d'autre de celle-ci, ce qui a pour effet d'accroître les risques d'accidents routiers et engendre une problématique liée à la sécurité des utilisateurs;
- 4° l'important camionnage lourd de transit et l'augmentation du volume de circulation sur la route 117 génèrent des impacts négatifs sur le milieu (bruit, vibrations, poussière, odeurs).



Route 117

Les enjeux concernant la route 117 sont les suivants :

- 1° l'amélioration de la fluidité de la route 117 et de la sécurité des utilisateurs (entrées charretières, intersections, camionnage lourd, etc.);
- 2° le maintien de la vocation de transit de la route 117;
- 3° le réaménagement de la route 117, en relation avec l'accessibilité aux commerces riverains et à ceux du centre-ville;
- 4° la planification du réseau routier local en relation avec les interventions prévues sur le réseau routier supérieur.

76. Problématique et enjeux de la route 323

La problématique de la route 323 est que sa configuration n'est pas adaptée à l'important volume de circulation qu'elle reçoit, celle-ci représentant le principal axe de transit (camionnage lourd) depuis les régions de l'Outaouais et de l'Ontario.

Les enjeux relatifs à la route 323 sont les suivants :

- 1° l'amélioration de l'accessibilité à Mont-Tremblant par cette route;
- 2° la gestion du corridor routier de la route 323 (entrées charretières, intersections, camionnage lourd, etc.).

77. Problématiques et enjeux de la route 327

Plusieurs problématiques concernent la route 327 :

- 1° la sécurité liée aux nombreuses entrées charretières et intersections de même qu'à la présence de divers utilisateurs de la route (piétons, cyclistes, automobiles, autobus, camions);



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

- 2° la discontinuité du tracé de la route 327 (rue Léonard, rue de Saint-Jovite, rue Labelle) qui transite par le noyau urbain et qui accroît l'achalandage au centre-ville;
- 3° l'importance du trafic routier sur la rue Labelle nuit à la sécurité des enfants, en lien avec la présence de plusieurs établissements d'enseignement primaire en bordure de cet axe routier d'envergure;
- 4° le tronçon localisé entre la rue de Saint-Jovite et la rue Trudel est caractérisé par une circulation véhiculaire rapide;
- 5° les commerces situés dans le village ne bénéficient pas d'aires de chargement et de déchargement ou lorsqu'ils en possèdent, celles-ci sont mal configurées, ce qui accentue la problématique liée à l'achalandage et à l'obstruction du tronçon de cette artère;
- 6° le pont qui traverse la rivière Cachée à la décharge du lac Tremblant occasionne des problèmes de sécurité pour les piétons et les cyclistes;
- 7° le réseau piéton est incomplet et plusieurs traverses piétonnes sont peu sécuritaires par exemples sur la rue Labelle près du Grand Lodge et du Gray Rocks;
- 8° la présence de courbes dangereuses à la hauteur du lac Ouimet à proximité des complexes touristiques de Gray Rocks et du Grand Lodge.

Plusieurs enjeux ont également été relevés :

- 1° l'encadrement du corridor de la route 327 qui traverse le noyau urbain, de façon à améliorer la sécurité;
- 2° l'amélioration de la sécurité des piétons et des cyclistes sur l'ensemble de la route 327;
- 3° la reconfiguration des courbes dangereuses sur la rue Labelle.

78. Problématiques et enjeux de la montée Ryan

Les problématiques de la montée Ryan s'énoncent ainsi :

- 1° en raison de son rôle fonctionnel, la montée Ryan subit des pressions de développement importantes;
- 2° bien que plusieurs interventions importantes ont été réalisées, la capacité de la montée Ryan est limitée et ne permet pas de répondre adéquatement à l'achalandage actuel vers la station touristique et ce, particulièrement en période de pointe;
- 3° les pressions de développement se traduisent notamment par la réalisation de projets de développement intégré qui impliquent l'aménagement d'accès véhiculaires, ceux-ci doivent être pris en compte dans la notion de fluidité et de sécurité de la montée Ryan.

Les enjeux sont les suivants :

- 1° l'amélioration de la fluidité de la circulation sur la montée Ryan en lien avec la réalisation de l'Axe central;
- 2° l'aménagement fonctionnel de l'intersection montée Ryan / rue Labelle / chemin du Village, en lien avec l'achalandage actuel et prévu et les développements projetés à son pourtour.



79. Problématique et enjeu du chemin Duplessis

La problématique du chemin Duplessis est qu'il présente une configuration qui n'est pas adaptée à son rôle d'axe récréotouristique (sinuosité, déficience relative à la géométrie, présence d'ornières et de fissures).

L'enjeu concernant ce chemin est la reconfiguration du chemin Duplessis dans le contexte de la réalisation de l'Axe central et du développement anticipé du Versant Soleil et du Camp Nord.

Modifié par : (2012)-100-12

80. Problématiques et enjeux de la rue de Saint-Jovite

Les problématiques de la rue de Saint-Jovite s'énoncent ainsi :

1° la rue de Saint-Jovite, qui représente la principale artère du centre-ville, fait également partie intégrante d'un tronçon de la route 327, ce qui implique une problématique liée à la sécurité et à la fluidité;



Rue de Saint-Jovite

2° la multiplication des intersections avec la rue de Saint-Jovite nuit à la fonctionnalité de l'artère et engendre une problématique liée à la congestion automobile;

3° les espaces de stationnement localisés sur la rue de Saint-Jovite sont utilisés inégalement : les stationnements localisés à l'arrière des commerces sont sous-utilisés, alors que les automobilistes utilisent majoritairement les stationnements sur rue. Cette problématique, qui s'explique par une lacune au niveau de l'aménagement et de la signalisation des stationnements situés à l'arrière des commerces, accentue l'achalandage et l'obstruction sur la rue de Saint-Jovite. Cette situation devient encore plus difficile à gérer lors des périodes touristiques de pointe et des congés fériés;

4° les commerces situés en bordure de la rue de Saint-Jovite ne bénéficient pas d'aires de chargement et de déchargement ou lorsqu'ils en possèdent, celles-ci sont mal configurées, ce qui accentue la problématique liée à l'achalandage et à l'obstruction de l'artère;

5° la sécurité des piétons est déficiente et ce, en raison de traverses mal aménagées;

6° sur le tronçon de la rue de Saint-Jovite situé à l'ouest de la rivière du Diable, l'emprise publique reste mal définie et la multiplication des entrées charretières engendre une problématique liée à la sécurité.

Les enjeux concernant la rue de Saint-Jovite sont les suivants :

1° la mise en place du réseau routier planifié à l'intérieur du noyau urbain;

2° l'amélioration de l'offre et de l'utilisation des espaces de stationnement et des aires de chargement et de déchargement;

3° la limitation du nombre d'intersections et d'entrées charretières;

4° le désengorgement de la rue de Saint-Jovite par la mise en place d'une rue donnant une 2^e alternative aux utilisateurs;

5° la révision de la fonctionnalité de certaines intersections avec la rue de Saint-Jovite;



- 6° l'amélioration de la sécurité des piétons et des cyclistes empruntant la rue de Saint-Jovite.

81. **Problématiques et enjeux de l'Axe central**

Plusieurs problématiques retiennent l'attention concernant l'Axe central :

- 1° la construction d'un réseau routier d'envergure traversant des milieux naturels et peu construits;
- 2° la réalisation de l'Axe central permettra d'améliorer l'accessibilité à la station touristique, en lien avec le développement projeté du Versant Soleil et du Camp Nord. Ce lien, qui viendra capter une bonne part de la circulation actuelle de la montée Ryan, deviendra une porte d'entrée importante à la station touristique et par conséquent, générera des pressions de développement de part et d'autre de cet axe pouvant ainsi engendrer une diminution de l'achalandage des commerces du noyau urbain.

Les enjeux qui ont été relevés sont les suivants :

- 1° la minimisation des impacts de la construction de l'Axe central et l'intégration de celui-ci au milieu naturel;
- 2° la protection de l'emprise du futur Axe central et la gestion de ce futur corridor routier (intersections, entrées charretières, etc.);
- 3° l'accessibilité aux pôles de développement de Station Mont Tremblant (Versant Soleil et Camp Nord);
- 4° la mise en place d'une stratégie efficace de signalisation afin de bien orienter les utilisateurs du réseau vers le noyau urbain (clientèle de fin de journée principalement).

82. **Problématiques et enjeux du lien Le Boulé**

Article supprimé par : (2012)-100-12

83. **Problématiques et enjeux des portes d'entrées (vocation, image et fonctionnalité)**

Les portes d'entrées présentent plusieurs problématiques :



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

- 1° elles ne bénéficient pas d'un traitement adéquat et sont difficilement identifiables depuis les principaux corridors routiers;
- 2° l'intersection de la route 117 avec la montée Ryan a subi divers travaux de réaménagement au cours des dernières années qui ont toutefois produit des résultats insatisfaisants étant donné le rôle de porte d'entrée à la station touristique joué par cette intersection;
- 3° la porte d'entrée située à l'intersection de la route 117 et de la rue de Saint-Jovite offre une image négative, liée à la présence d'un ensemble commercial dont la qualité est déficiente;
- 4° la porte d'entrée de la route 323, qui constitue la principale voie d'accès pour les visiteurs provenant de l'Ontario, demeure difficilement identifiable;
- 5° le réaménagement projeté de la route 117, entre la montée Kavanagh et la rue Latreille et la construction de l'Axe central impliquent l'intégration de superstructures de transport (carrefours giratoires) et la mise en place d'une nouvelle porte d'entrée au territoire.



Entrée au noyau urbain (centre-ville)
depuis la route 117

Plusieurs enjeux sont également identifiés :

- 1° l'amélioration de l'image des portes d'entrée suivantes : route 117 / montée Ryan et route 117 / rue de Saint-Jovite en lien avec la consolidation du pôle touristique de calibre international;
- 2° l'amélioration de l'identification de la porte d'entrée située sur la route 323;
- 3° l'amélioration de l'entrée « est » au territoire et l'intégration harmonieuse des superstructures de transport aux paysages du noyau urbain, en relation avec la vocation de la ville.

Modifié par : (2013)-100-15

84. **Problématiques et enjeu du camionnage**

Les problématiques du camionnage sont les suivantes :

- 1° le trafic de camions sur le réseau routier supérieur, lié aux activités industrielles et à la présence de sites d'extraction, génère de nombreuses nuisances sonores, vibratoires, olfactives et liées à la qualité de l'air;
- 2° lors des périodes de construction, ce trafic est accentué par le camionnage lié au dynamisme immobilier;
- 3° ce trafic a notamment un impact sur les secteurs de villégiature et sur les milieux agricoles que plusieurs grands axes de circulation traversent (route 323, route 327, montée Ryan, etc.).

L'enjeu du camionnage concerne la minimisation des nuisances liées au camionnage lourd sur les milieux naturels et humains et ce, plus particulièrement lors des périodes de construction.

85. **Problématiques et enjeux de la signalisation**

Plusieurs problématiques concernant la signalisation retiennent l'attention :



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

- 1° le mobilier de signalisation ne reflète pas l'image de la ville et les pôles touristiques demeurent faiblement identifiés (noyau urbain, noyau villageois, Base Sud, Versant Soleil, Camp Nord);
- 2° plusieurs attraits et équipements touristiques d'envergure ne sont pas signalés depuis la route 117 ou depuis une artère d'importance mais seulement face aux sites;
- 3° la signalisation d'acheminement vers les différents équipements communautaires, scolaires, sportifs et municipaux est faible (ex. : l'aréna, la polyvalente, le Domaine Saint-Bernard et le centre de ski de fond, etc.);
- 4° il existe une confusion quant à l'identité du noyau villageois (village), due au fait que la station touristique est communément appelée « village » par les usagers. Depuis le noyau villageois (village), les indications pour se rendre à la Station Mont Tremblant sont déficientes.

Dans le cas de la signalisation, les enjeux sont les suivants :

- 1° l'amélioration de l'accessibilité aux différents pôles récréotouristiques, au centre-ville et au village ainsi qu'aux différents équipements situés sur le territoire;
- 2° la mise aux normes de l'ensemble de l'affichage (homogénéité, cohérence, continuité et lisibilité dans l'affichage) afin d'augmenter la satisfaction des usagers;
- 3° la mise en œuvre du plan directeur de signalisation.

Sous-section 2 Autres infrastructures

86. Problématiques et enjeux du transport en commun municipal

Le transport en commun municipal présente plusieurs problématiques :

- 1° le réseau de transport en commun local ne permet pas de relier l'ensemble des bassins d'emplois aux pôles économiques. Par exemple, le projet « Les Habitations du Ruisseau Noir », qui offre 104 logements à coût abordable destinés en priorité aux travailleurs de la ville de Mont-Tremblant, n'est pas desservi par le réseau de transport en commun local;
- 2° l'occupation du sol le long du réseau de transport en commun ne permet pas la rentabilisation de cet équipement en raison de la faible densité et du nombre limité d'usagers pouvant être desservis (réseau sous exploité);
- 3° l'aménagement des arrêts cause des conflits de circulation (emplacement de certains arrêts, absence d'accotement);
- 4° le confort pour les utilisateurs du transport en commun local est limité (absence d'abri, de banc, de poubelle, d'éclairage, aires d'attente parfois boueuses, signalisation difficile à repérer, etc.);
- 5° le centre-ville ne bénéficie pas de la présence d'une gare (terminus aménagé intégrant le transport en commun local et intermunicipal).

Plusieurs enjeux ressortent donc :

- 1° le déploiement d'un réseau de transport en commun qui desserve le plus grand nombre possible de bassins d'emplois;



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

- 2° l'optimisation du réseau par une densification aux abords des arrêts de transport en commun. La planification de l'utilisation du sol en bordure des réseaux (création de logements s'adressant aux personnes âgées, aux étudiants et aux employés);
- 3° l'amélioration de la qualité, de l'accessibilité et du niveau de confort pour les usagers empruntant le transport en commun local (prévoir des arrêts bien aménagés et offrir des structures contre les intempéries);
- 4° la construction d'une structure d'accueil touristique (terminus) intégrant le transport en commun local et intermunicipal;
- 5° l'amélioration des liaisons entre les pôles afin de compléter adéquatement le transport en commun intermunicipal.

87. Problématiques et enjeux du transport en commun intermunicipal

Le transport en commun intermunicipal présente, lui aussi, certaines problématiques :

- 1° les liens entre Mont-Tremblant et les municipalités adjacentes demeurent limités;
- 2° les horaires et la fréquence des autobus reliant Mont-Tremblant aux villes de Sainte-Agathe, de Saint-Jérôme de Labelle et à la région métropolitaine sont insuffisants;
- 3° le centre-ville ne bénéficie pas de la présence d'une gare (terminus aménagé intégrant le transport en commun local et intermunicipal).

Ses enjeux sont les suivants :

- 1° l'amélioration de la desserte des municipalités adjacentes vers le pôle de Mont-Tremblant pour les résidants, les travailleurs et les villégiateurs;
- 2° l'amélioration de la desserte entre Mont-Tremblant et les villes de Sainte-Agathe, de Saint-Jérôme, de Labelle et la région métropolitaine;
- 3° la construction d'une structure d'accueil touristique (terminus) intégrant le transport en commun local et intermunicipal;

88. Problématiques et enjeux de l'aéroport de Gray Rocks

Deux problématiques ont été identifiées concernant l'aéroport de Gray Rocks :

- 1° le rôle de l'aéroport de Gray Rocks à l'échelle régionale reste mal défini. L'aéroport ne pouvant accueillir des avions cargos et des vols nolisés en raison de ses caractéristiques techniques limitées, il joue un rôle secondaire par rapport à l'aéroport international de Mont-Tremblant situé à La Macaza, reconnu par la MRC comme lieu privilégié pour le développement d'un aéroport de calibre international;
- 2° les impacts actuels de cet aéroport sont plutôt limités et ce, en raison de sa localisation en retrait des développements et pôles touristiques. Toutefois, dans l'optique où l'aéroport serait consolidé, l'accroissement du trafic aérien pourrait engendrer des nuisances sur l'environnement et des impacts sur les implantations humaines adjacentes.

Ses enjeux sont les suivants :

- 1° le rôle actuel de l'aéroport de Gray Rocks par rapport à celui de l'aéroport international de Mont-Tremblant;



- 2° le développement et les impacts liés à l'usage aéroportuaire;
- 3° le maintien de l'usage aéroportuaire, en support aux activités récréotouristiques de la région de Mont-Tremblant.

89. **Problématiques générales des infrastructures d'aqueduc et d'égout**

Plusieurs problématiques de caractère général apparaissent :

- 1° le territoire comprend plusieurs terrains desservis par l'aqueduc et l'égout mais qui demeurent non construits, ce qui nuit à la rentabilisation des infrastructures;
- 2° la capacité des réseaux d'aqueduc et d'égout et des équipements de traitement est limitée, ce qui s'explique par le fait que la planification en la matière se fait en aval et non en amont du développement;
- 3° la planification des nouvelles infrastructures ne tient pas toujours compte des contraintes reliées à la topographie du territoire;
- 4° l'absence d'infrastructures d'aqueduc dans certains secteurs ou de sources d'eau accessibles qui peut être combinée à la présence de contraintes anthropiques parfois complexifie l'approvisionnement en eau potable à long terme;
- 5° plusieurs secteurs de villégiature, où de luxueuses résidences sont construites, ne peuvent être desservis par le Service de sécurité incendie à même le réseau d'aqueduc inexistant dans ces secteurs;
- 6° une bonne portion du territoire n'est pas desservie par les réseaux d'aqueduc et d'égout. Dans ces secteurs, les terrains sont munis de puits et d'installations septiques. Certaines propriétés sont également alimentées par le biais des lacs, ce qui implique une problématique liée à la qualité de l'eau, en lien avec les pratiques d'épandage des engrais, fertilisants et pesticides (présence de cyanobactéries);
- 7° certaines installations septiques sont souvent anciennes et vétustes de sorte qu'elles ne sont pas toujours conformes aux dispositions du *Règlement sur l'évacuation et le traitement des eaux usées des résidences isolées (c. Q-2, r.8)*. La vidange et le traitement des boues de fosses septiques demeurent problématiques.

90. **Problématiques techniques des infrastructures d'aqueduc et d'égout**

Plusieurs problématiques à caractère technique ont été relevées :

- 1° le développement en montagne peut nécessiter la mise en place de postes de surpression ou de pompage;
- 2° la capacité (grosueur des conduites) du réseau d'aqueduc du noyau urbain situé dans le périmètre de la rue Labelle au nord de la rue Coupal ainsi que du centre-ville situé dans le périmètre de la rue Léonard au sud de la route 117 est à revoir;
- 3° le bouclage des réseaux d'aqueduc n'est pas complété dans certains secteurs;
- 4° la capacité de distribution de l'eau potable à l'usine Saint-Roch ne permet pas de répondre aux besoins lors des débits de pointe;
- 5° le secteur centre-ville est desservi par un réseau d'égout combiné (captage d'eau de pluie puis traitement à l'usine d'épuration);
- 6° la capacité des postes de pompage des Chutes et Mercier est inadéquate;



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

7° bien que les démarches soient présentement en cours pour modifier le procédé de traitement de l'usine de filtration du lac Tremblant, celle-ci ne permet pas de traiter actuellement l'eau ayant été contaminée par les cyanobactéries.

91. Enjeux généraux des infrastructures d'aqueduc et d'égout

Les enjeux généraux suivants ont été identifiés :

- 1° la gestion adéquate de l'assainissement des eaux et la protection des sources d'approvisionnement en eau potable;
- 2° l'adéquation entre l'offre en infrastructures et les besoins actuels et projetés de la population en matière d'approvisionnement en eau potable et de traitement des eaux usées;
- 3° la collaboration à la mise en œuvre du Plan de gestion des matières résiduelles, adopté par la MRC des Laurentides en juillet 2004, en ce qui a trait au traitement des boues de fosses septiques;
- 4° la mise en œuvre du Schéma de couverture de risques en sécurité incendie, adopté par la MRC des Laurentides en février 2006;
- 5° la gestion adéquate des développements non desservis par les réseaux municipaux d'aqueduc à proximité des équipements de traitements des eaux usées.

92. Enjeux plus spécifiques des infrastructures d'aqueduc et d'égout

Les infrastructures d'aqueduc et d'égout présentent aussi un certain nombre d'enjeux plus spécifiques :

- 1° la gestion de la qualité de l'eau brute (aqueduc);
- 2° la réduction de la consommation (aqueduc);
- 3° la gestion des débits de pointe (aqueduc);
- 4° l'augmentation des réserves d'eau du noyau urbain;
- 5° la connaissance et le maintien en bon état des réseaux de distribution (aqueduc);
- 6° la modification de l'usine de traitement d'eau potable du lac Tremblant, en respect des nouvelles normes gouvernementales;
- 7° la connaissance et le maintien en bon état des réseaux de captation (égout);
- 8° l'amélioration des performances de rejet des stations d'épuration;
- 9° l'élimination des réseaux d'égouts combinés (sanitaire-pluvial) et la mise en place de réseaux séparatifs.

93. Problématiques et enjeux en sécurité incendie

En matière de sécurité incendie, les problématiques suivantes ont été relevées :

- 1° la croissance annuelle anticipée de la Station Mont Tremblant implique une pression accrue sur la desserte en sécurité incendie;
- 2° le développement futur du Camp Nord et de sa périphérie ne possède pas à ce jour de stratégie de protection incendie;



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

- 3° l'éparpillement des zones résidentielles et de villégiature isolées engendre une couverture variable de certaines parties du territoire municipal;
- 4° les édifices touristiques, commerciaux et institutionnels présentant un risque élevé ou très élevé d'incendie ne bénéficient pas tous d'une desserte adéquate ainsi que de plans d'intervention.

Les enjeux sont les suivants :

- 1° le maintien et la consolidation des infrastructures actuelles de desserte en sécurité incendie et la mise à jour régulière de la protection incendie à la station touristique;
- 2° la planification de la desserte incendie du futur Camp Nord en lien avec les voies d'accès projetées, l'emplacement et la configuration des projets immobiliers;
- 3° l'amélioration de la couverture en sécurité incendie pour les zones résidentielles et de villégiature isolées;
- 4° l'élaboration de plans d'intervention pour les édifices touristiques, commerciaux et institutionnels présentant un risque élevé ou très élevé d'incendie;
- 5° la mise en œuvre du Schéma de couverture de risques en sécurité incendie, adopté par la MRC des Laurentides en février 2006.

94. **Problématique et enjeu du réseau de gaz naturel**

La problématique d'un réseau de gaz naturel est que sa présence implique un risque d'incidents majeurs (fuites de gaz).

L'enjeu en est la gestion des risques inhérents à ce réseau.

95. **Problématique et enjeu de la télécommunication**

La problématique en matière de télécommunication concerne les antennes de télécommunication qui ont un impact important sur le paysage.

L'enjeu en est la gestion très serrée des nouvelles implantations d'antennes de télécommunication sur le territoire.

96. **Problématiques et enjeux du transport de l'énergie**

Les problématiques en rapport avec le transport de l'énergie sont les suivantes :

- 1° le réseau actuel d'Hydro-Québec ne pourra suffire à moyen et long terme aux besoins énergétiques de la ville actuellement desservie par le Poste Ouimet;
- 2° le réseau de télécommunication et de transport d'énergie actuel ne présente pas une capacité suffisante pour répondre aux besoins futurs en lien avec le développement de la station touristique;
- 3° l'implantation des nouvelles lignes de transport et de distribution de l'énergie ainsi que les lignes existantes peuvent créer des trouées verticales, ce qui affecte l'aspect visuel du territoire en plus de créer de l'érosion;
- 4° les infrastructures de transport et de distribution de l'énergie engendrent une problématique liée à la cohabitation des usages.



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

Les enjeux suivants ont été ciblés :

- 1° l'atténuation des impacts des implantations existantes et futures liés au transport de l'énergie sur les milieux humain et naturel, le ciel nocturne et le paysage, et plus particulièrement de la nouvelle ligne partant du poste Grand-Brulé jusqu'au nouveau poste Mont-Tremblant ainsi que le poste lui-même;
- 2° la protection du ciel nocturne contre la pollution lumineuse en lien avec l'implantation d'un nouveau poste de transformation;
- 3° la compatibilité des usages en bordure de la nouvelle ligne planifiée de même qu'à proximité des lignes existantes ainsi que des postes existants et projetés.

97. Problématiques et enjeux liés à la gestion des matières résiduelles

La gestion des matières résiduelles présente les problématiques suivantes :

- 1° ni la MRC des Laurentides, ni la Ville ne possèdent sur leur territoire d'infrastructure de traitement des matières résiduelles (recyclage, compostage et enfouissement) et sont donc dépendantes d'autres organismes qui sont situés à l'extérieur du territoire ;
- 2° le mode de collecte des matières résiduelles n'est pas uniforme au niveau municipal (bacs et sacs);
- 3° uniquement 10 % à 20 % des matières résiduelles sont recyclées alors que l'objectif du gouvernement provincial est fixé à 60 % pour 2008
- 4° il est difficile de sensibiliser les gestionnaires d'équipements touristiques (pôles hôteliers) à l'importance de gérer de façon rationnelle les matières résiduelles;
- 5° la mise en valeur des matières recyclables se fait sur une base volontaire;
- 6° la réglementation municipale en matière de recyclage est peu appliquée et peu surveillée;
- 7° la capacité de traitement du poste de transbordement de matériaux secs exploité par l'entreprise « Services R.C. Miller » est limitée;
- 8° le poste de transbordement des déchets solides en opération sur le site de la Station Mont Tremblant devient de plus en plus difficile à gérer dû à l'accroissement des dernières années et par sa localisation.

Plusieurs enjeux apparaissent :

- 1° la mise en place de mesures nécessaires pour mieux gérer les matières résiduelles provenant du territoire afin de préserver la qualité de l'environnement et des infrastructures et ce, en fonction de la capacité de payer des contribuables;
- 2° développer un leadership en appui à la MRC des Laurentides dans la mise en œuvre du plan de gestion régional des matières résiduelles;
- 3° sensibiliser l'ensemble des intervenants du milieu à l'importance de respecter la réglementation et faciliter le recyclage et le compostage.

98. Problématiques et enjeu des neiges usées

Les problématiques concernant les neiges usées sont les suivantes :



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

- 1° la capacité du site municipal de dépôt de neiges usées est limitée;
- 2° le dépôt de neiges usées engendre des risques liés à la contamination de la nappe phréatique;
- 3° la présence des sites de dépôt de neiges usées s'accorde mal avec certains usages, notamment les usages résidentiels.

L'enjeu est la limitation des activités de dépôt des neiges usées essentiellement aux sites existants.

SECTION 3 PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX PARTICULIERS EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT

99. Problématiques et enjeux du milieu naturel

Le milieu naturel présente les problématiques suivantes :

- 1° le rythme de développement de la ville ne tient pas toujours compte de la capacité de support du milieu naturel et ce, malgré certains efforts. Cette situation s'explique par la méconnaissance de la capacité de support des bassins versants;
- 2° le nombre de terrains à développer qui ne présentent aucune contrainte environnementale demeure limité;
- 3° certaines interventions comme le drainage, le remplissage, la destruction de la végétation peuvent avoir des conséquences néfastes sur les écosystèmes d'intérêt fauniques, notamment sur la qualité de l'eau et sur les espèces menacées et vulnérables (ravages de cerfs de Virginie, héronnière, frayères);
- 4° les pratiques sylvicoles et l'abattage d'arbres lié au développement engendrent des impacts négatifs sur les secteurs boisés;
- 5° les développements situés en secteurs montagneux, surtout en fortes pentes et sur des sites de sols minces contribuent ou risquent davantage à contribuer à l'apport de sédiments à un plan d'eau;
- 6° plusieurs plans d'eau sont caractérisés par des petits bassins versants avec aucun apport en eau en provenance d'autres lacs. La perturbation des axes de drainage a un effet direct sur la capacité de renouvellement de ces lacs, l'apport hydrologique étant limité;
- 7° le territoire de la ville n'a pas fait l'objet d'une planification par bassins versants en ce qui concerne notamment le maintien du niveau des lacs, la conservation et protection des rives, etc.;
- 8° les développements engendrent un apport en phosphore dans les plans d'eau naturels, de sorte que les lacs vieillissent prématurément;
- 9° la conscience collective des riverains de l'importance de la qualité des rives demeure limitée;
- 10° bien que l'année 2008 ait été moins problématique que la précédente, la présence de cyanobactéries dans plusieurs lacs dont le lac Tremblant et la protection de la prise d'eau.

SYLVICULTURE

Ensemble des règles et des techniques permettant l'exploitation des arbres forestiers en assurant leur conservation et leur régénération.

La sylviculture contrôle la composition, la croissance et la qualité des peuplements forestiers.

Source : Office québécois de la langue française, Grand dictionnaire terminologique.



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

Les enjeux en sont :

- 1° la gestion du développement par rapport à la capacité de support du milieu naturel;
- 2° le maintien de l'intégrité du milieu naturel dans une perspective de développement durable;
- 3° la préservation de l'intégrité du milieu et la protection des territoires d'intérêt écologique;
- 4° la conservation, à l'extérieur des pôles urbains (noyau urbain, noyau villageois, Base Sud, Versant Soleil, Camp Nord), d'une importante proportion d'espaces naturels;
- 5° la planification du développement en fonction de la capacité des bassins versants;
- 6° l'amélioration de la conscience collective;
- 7° l'intégration du réseau routier au cadre existant (milieux humides, environnement naturel, etc.);
- 8° la reconnaissance de l'eau comme patrimoine collectif;
- 9° la protection de la santé publique et des écosystèmes aquatiques;
- 10° la gestion intégrée de l'eau dans une préoccupation de développement durable.

100. Problématiques et enjeux des contraintes naturelles et anthropiques

Les problématiques en matière de contraintes naturelles et anthropiques sont les suivantes :

- 1° la présence de contraintes naturelles (zones à risque d'inondation, zones à risque de mouvement de terrain, milieux humides, pentes fortes, sols minces) limite les possibilités de développement;
- 2° la présence de contraintes anthropiques engendre divers impacts sur l'environnement et le milieu naturel tels que la pollution par le bruit, les odeurs, la lumière, la pollution visuelle et l'érosion des berges;
- 3° la concentration et l'intensité de l'éclairage extérieur des propriétés et des secteurs publics causent notamment des impacts sur le paysage nocturne;
- 4° dans certains cas, les usages déjà en place subissent les impacts résultant d'une incompatibilité avec des usages adjacents;
- 5° le site de traitement de boues de fosses septiques situé sur le 7^e rang, desservant plusieurs municipalités de la MRC des Laurentides, limite l'utilisation du sol à proximité.



Milieux humides

Les enjeux sont les suivants :

- 1° la gestion du développement en lien avec la présence de contraintes naturelles;



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

- 2° la gestion des impacts reliés aux contraintes anthropiques (établissement de mesures d'atténuation, gestion des usages, contrôle de l'érosion en bordure des cours d'eau, etc.);
- 3° la protection de la qualité exceptionnelle de l'environnement naturel diurne et nocturne;
- 4° la compatibilité et la cohabitation équilibrée des usages et des fonctions du territoire;
- 5° la mise en place d'un mécanisme de gestion du développement sur les grandes propriétés situées à proximité du site de traitement de boues de fosses septiques.

101. Problématiques et enjeux du paysage

Les problématiques du paysage sont identifiées comme suit :

- 1° certains secteurs vulnérables font l'objet de pressions de développement;
- 2° les pressions de développement représentent une menace pour la préservation des ressources du territoire (paysages, lacs, montagnes, etc.);
- 3° les implantations ne sont pas toujours adaptées à la topographie et à l'aspect naturel du milieu;
- 4° les nouveaux bâtiments s'intègrent difficilement au paysage environnant (discontinuité du cadre bâti actuel);
- 5° l'affichage et l'implantation de certaines infrastructures (antennes, lignes hydroélectriques, etc.) ajoutent à la dégradation graduelle du paysage;
- 6° la Ville possède peu d'outils uniformes sur l'ensemble de son territoire permettant d'exercer un contrôle des implantations humaines dans le milieu naturel;
- 7° les composantes ponctuelles de chacun des paysages (typologie du couvert forestier, capacité d'absorption visuelle) ne sont pas considérés dans la gestion du développement en milieu naturel.

Les enjeux en sont :

- 1° la protection des ressources du territoire (paysages, lacs, montagnes);
- 2° la considération des potentiels naturels et esthétiques dans la gestion et la planification;
- 3° la gestion des pressions de développement dans plusieurs secteurs;
- 4° le conditionnement des règles de développement, le contrôle des implantations et la préservation des paysages existants;
- 5° la protection et la conservation de l'intégrité du paysage (sommets de montagne, versants, ligne naturelle d'une crête et terrains en pente) en relation avec les impacts résultant de l'implantation humaine;
- 6° la caractérisation de la capacité de support du milieu naturel et du paysage par rapport à la densité et à la typologie du couvert forestier;
- 7° l'identification de bassins visuels stratégiques (route 117, montée Ryan, chemin du Village, chemin Duplessis, etc.) et la protection et la mise en valeur d'espaces d'intérêt esthétique;



8° la gestion de l'affichage, de la signalisation et de la pollution visuelle.

SECTION 4 **PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX
DES ATTRAITS ET
ÉQUIPEMENTS TOURISTIQUES**

RÉCRÉOTOURISME

Type de tourisme qui consiste à mettre en valeur les activités récréatives d'une région, plus spécialement les activités de loisir de plein air.

Source : Office québécois de la langue française, Grand dictionnaire terminologique

102. **Problématiques générales**

Les problématiques générales en ce qui concerne les attraits et équipements touristiques sont les suivantes :

- 1° l'utilisation du sol souvent commune entre les attraits et équipements touristiques et les résidents et villégiateurs causant ainsi de mauvaises cohabitations liées au bruit, à la privauté des lieux, à l'augmentation du trafic, etc.;
- 2° le manque de terrain dédié aux activités reliées au récréotourisme et l'agrandissement du territoire occupé à des fins résidentielles;
- 3° la faible croissance dans la diversité des attraits et équipements touristiques à mettre à la disposition des utilisateurs et touristes;
- 4° plusieurs attraits et équipements récréotouristiques souffrent d'une mauvaise signalisation;
- 5° en terme de plateaux sportifs et d'installations connexes aux attraits (bâtiment de parc, sanitaires, mixité d'activités, confort des spectateurs), la ville offre un niveau de service minimal;
- 6° la qualité et la quantité des attraits et équipements récréatifs planifiés nécessitent des investissements importants, ce qui cause une problématique liée au financement de ces équipements;
- 7° certains pôles hôteliers et résidentiels voués à la location existants depuis plusieurs années (Le Pinoteau, l'hôtel du Lac, Le Village des Soleils, etc.), de forte densité, sont localisés à l'extérieur des périmètres urbains causant parfois des problèmes de conformité réglementaire.

103. **Enjeux généraux**

En matière d'attraits et équipements touristiques, les enjeux généraux sont les suivants :

- 1° la mise en valeur et la consolidation des attraits et équipements touristiques existants tout en minimisant les impacts possibles sur le milieu environnant;
- 2° la nécessité d'accroître l'offre en attraits et équipements touristiques et ce, en fonction des nouvelles tendances et de la demande de façon à compléter l'offre actuelle;
- 3° la cohabitation des activités récréotouristiques avec le voisinage et la gestion des impacts négatifs;
- 4° la gestion du développement du potentiel récréotouristique et la diversification de l'offre en activités et équipements;
- 5° l'accessibilité aux équipements et activités récréotouristiques;



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

- 6° la proportion importante de l'offre récréotouristique dans le développement de la ville et la gestion de la demande en matière de produits récréotouristiques (golfs, etc.);
- 7° la présence d'attraits et d'équipements majeurs tels le Parc du Mont-Tremblant, le Domaine Saint-Bernard, la station touristique Tremblant, le centre de villégiature Gray Rocks et la permanence des sentiers récréatifs polyvalents planifiés;
- 8° le maintien de la qualité de vie et de l'image de destination touristique de prestige;
- 9° la signalisation des attraits et équipements touristiques;
- 10° l'offre importante en matière d'équipements et d'activités récréatives et l'augmentation des standards en aménagement par rapport au développement et à la taille de la ville;
- 11° la diversification de la desserte en parcs, espaces verts et équipements récréatifs et de loisirs en regard des besoins de la population;
- 12° le rôle de l'Axe central en tant que futur axe récréotouristique d'envergure et la planification des développements et des infrastructures en bordure de ce nouveau lien routier ainsi qu'à ses intersections;
- 13° le rôle de la montée Ryan en tant qu'axe récréotouristique d'envergure et son positionnement stratégique basé sur la mise en valeur du milieu naturel;
- 14° l'encadrement et l'établissement de vocations pour les intersections stratégiques donc celle de la montée Ryan, rue Labelle et chemin du Village en lien avec le plan stratégique d'aménagement élaboré pour ce secteur;
- 15° la conservation de l'aspect actuel de la montée Ryan et du chemin du Village et la limitation de l'étalement commercial à l'extérieur du noyau urbain (centre-ville) et du noyau villageois (village).

104. Problématiques et enjeux du Domaine Saint-Bernard

Les problématiques en regard du Domaine Saint-Bernard sont :

- 1° l'acte de la Fiducie du Domaine Saint-Bernard prévoit des fonctions spécifiques pour l'utilisation de cet espace. Néanmoins, la localisation stratégique du site fait en sorte que certains usages sont actuellement exercés et engendrent des pressions de développement (restaurant, hébergement, etc.);
- 2° le Domaine Saint-Bernard est actuellement peu accessible et insuffisamment mis en valeur;
- 3° le Domaine Saint-Bernard demeure sous-développé par rapport au potentiel du lieu (activités récréotouristiques);
- 4° le manque d'uniformité architecturale des bâtiments du Domaine Saint-Bernard nuit à l'image d'ensemble du site.



Domaine Saint-Bernard



Les enjeux sont les suivants :

- 1° la mise en valeur du Domaine Saint-Bernard tant au niveau des activités pouvant y être pratiquées qu'au niveau de l'intégration harmonieuse des bâtiments qui le compose;
- 2° les pressions de développement commercial par rapport au respect de sa vocation première;
- 3° l'amélioration des accès routiers et récréatifs depuis le Domaine Saint-Bernard vers la Station Mont Tremblant, le centre-ville et le village ainsi que vers le Parc national du Mont-Tremblant.

105. Problématiques et enjeux du parc régional linéaire

Le parc régional linéaire présente les problématiques suivantes :

- 1° certains riverains occupent de manière illégale l'emprise du parc régional linéaire Le P'tit train du Nord;
- 2° le nombre d'accès piétons au parc régional linéaire et de traverses véhiculaires est peu contrôlé, de sorte que ceux-ci se multiplient;
- 3° le parc régional linéaire, lorsque des motoneiges y circulent, engendre des problématiques liées à la pollution sonore, olfactive et lumineuse pour les riverains;
- 4° bien que le parc régional joue le rôle de principal corridor récréatif en période non hivernale entre les pôles du noyau urbain (centre-ville) et du noyau villageois (village), la pratique du patin à roues alignées n'y est pas possible, la piste n'étant pas asphaltée.

Les enjeux sont :

- 1° le contrôle de l'occupation de l'emprise du parc régional linéaire par les riverains;
- 2° la gestion des accès piétons et des traverses véhiculaires;
- 3° la protection et la mise en valeur du parc régional linéaire qui traverse plusieurs secteurs particuliers (noyau urbain, noyau villageois, site du patrimoine Beattie-des-Pins, abords du lac Mercier, golfs, milieux ruraux, etc.);
- 4° la gestion des impacts négatifs liés à la circulation des motoneiges et à la proximité de milieux construits;
- 5° l'accessibilité au parc régional linéaire pour un plus grand nombre d'utilisateurs, dont les patineurs à roues alignées.

106. Problématiques et enjeux de la piste multifonctionnelle

Deux problématiques sont identifiées pour la piste multifonctionnelle :

- 1° la piste multifonctionnelle qui relie le noyau villageois (village) à la station touristique, traverse plusieurs axes routiers dont les chemins des Voyageurs, des Saisons et du Village ainsi que la montée Ryan. La traversée de ces voies engendre une problématique liée à la sécurité des utilisateurs (piétons, cyclistes, skieurs), à sa continuité et au maintien de sa vocation;



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

2° le niveau de difficulté, l'achalandage et la variété des utilisateurs de la piste multifonctionnelle créent parfois un inconfort.

Les enjeux sont les suivants :

- 1° la sécurité de la piste multifonctionnelle pour l'ensemble des utilisateurs;
- 2° le maintien du cachet et de la continuité de la piste multifonctionnelle;
- 3° la poursuite de la piste multifonctionnelle jusqu'aux futurs pôles du Versant Soleil et du Camp Nord.

107. Problématiques et enjeux liés aux sentiers récréatifs

Les sentiers récréatifs présentent les problématiques suivantes :

- 1° l'envergure (90 km) et la qualité (enneigement et nature) du réseau de sentiers récréatifs ne sont pas suffisantes pour classer Mont-Tremblant parmi les centres importants sur le continent et ainsi en faire une destination de ski de fond et de compétitions;
- 2° le réseau de sentiers récréatifs de la ville n'est pas connecté au réseau en développement dans la municipalité voisine de Lac-Supérieur ni au parc National du Mont-Tremblant;
- 3° le réseau de sentiers ne dessert pas bien tous les pôles d'intérêt touristique, en particulier le centre-ville et demeure peu lié par des haltes;
- 4° le réseau de sentiers est insuffisant, inadéquat ou inexistant pour certains sports gagnant en popularité : marche, raquette, vélo de montagne, patin à roues alignées et vélo de route, tandis que certains autres réseaux requièrent une rationalisation des sentiers récréatifs;
- 5° l'accessibilité des sports motorisés (motoneige et quad) aux pôles d'intérêt demeure limitée;
- 6° le réseau de sentiers est menacé par l'urbanisation et le développement de la villégiature, tant dans sa continuité que dans son cadre naturel;
- 7° la topographie du territoire rend souvent difficile l'implantation de sentiers (pentes et roc).

Les enjeux sont :

- 1° la mise en place d'un réseau de sentiers récréatifs permettant à la ville d'offrir un attrait récréatif d'envergure;
- 2° la protection permanente des emprises des sentiers principaux formant ainsi un réseau cohérent et permettant de lier les principaux pôles de la ville;
- 3° l'interrelation des réseaux de sentiers récréatifs des municipalités de Mont-Tremblant, de Lac-Supérieur et du parc National du Mont-Tremblant;
- 4° la mise à niveau des sentiers existants et l'aménagement de nouveaux sentiers permettant une diversification du type de sentier afin de répondre au nouveau marché;
- 5° l'adéquation entre la réalisation des parcs, espaces verts et réseaux récréatifs et la capacité de payer de la population.



108. Problématiques et enjeux liés aux lacs et cours d'eau

Pour les lacs et les cours d'eau, les problématiques sont les suivantes :

- 1° plusieurs lacs ainsi que certaines parties de la rivière du Diable et de la rivière Cachée présentent des possibilités d'utilisation pour la récréation de plein air, qui demeurent actuellement sous-exploitées;
- 2° les berges de la plupart des lacs ont été en majeure partie privatisées et la Ville ne s'est pas dotée d'une approche permettant d'allier le caractère public et privé des plans d'eau. Quoique certains accès publics aient été aménagés (plage du lac Mercier, plage du lac Raynaud, parc des Chutes, parc au Fil de l'eau, etc.), la Ville n'offre pas une très grande accessibilité publique à ses lacs et cours d'eau;
- 3° la pratique de plusieurs activités récréotouristiques (activités nautiques, pêche sportive, etc.) s'accorde mal avec la vocation de villégiature des lacs et cours d'eau.

Les enjeux sont :

- 1° la faible accessibilité publique aux lacs et cours d'eau par les parcs et les espaces verts;
- 2° la cohabitation des activités récréotouristiques avec la vocation de villégiature des lacs et cours d'eau;
- 3° la capacité de support, l'absence de réglementation ou de pouvoir politique pour certains lacs (vitesse, taille des bateaux, activités commerciales).

109. Problématiques et enjeux du parc National du Mont-Tremblant

Plusieurs problématiques concernent le parc National du Mont-Tremblant :

- 1° le parc compte certaines ressources biophysiques fragiles (espèces menacées ou vulnérables, végétation des hauts sommets, habitats fauniques) qui doivent être protégées;
- 2° plusieurs contraintes (pentes, dépôts meubles, drainage) limitent la mise en place d'installations dans certains secteurs du parc;
- 3° le parc n'est pas relié au reste du réseau récréatif de la ville.

Les enjeux sont les suivants :

- 1° la considération des ressources biophysiques fragiles et des contraintes dans la mise en valeur du parc en lien avec le maintien de sa vocation;
- 2° l'amélioration des liens entre le parc et les réseaux récréatifs municipaux;
- 3° la présence du parc et d'un réseau de sentiers récréatifs polyvalents planifié (parc linéaire Le P'tit train du nord, piste multifonctionnelle, etc.).

110. Problématiques et enjeux du centre de villégiature Gray Rocks

Trois problématiques sont identifiées pour le centre de villégiature Gray Rocks :

- 1° les bâtiments d'origine du complexe hôtelier sont peu attrayants pour les visiteurs et les touristes et nécessitent des travaux majeurs afin que le site soit davantage mis en valeur;



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

- 2° les équipements du centre de ski Gray Rocks sont désuets, sous-exploités et peu rentables ce qui fait en sorte que les activités récréatives sont menacées d'année en année;
- 3° l'érosion des berges engendre des impacts significatifs sur le maintien des activités du centre de villégiature Gray Rocks qui se trouve à proximité du lac Ouimet.

Les enjeux sont :

- 1° la rentabilisation du centre de villégiature en passant par une mise en valeur de l'ensemble du site, tant celui à proximité du lac que de la montagne, tout en minimisant les impacts possibles sur le paysage et sur le milieu naturel;
- 2° le maintien de l'accessibilité au centre de ski pour la population locale et pour les jeunes familles.

111. Problématiques et enjeux des golfs

Les golfs présentent les problématiques suivantes :

- 1° au cours des dernières années, plusieurs golfs ont été construits sur le territoire de Mont-Tremblant. Ils sont concentrés de part et d'autre de la montée Ryan et de la rue Labelle, dans la vallée de la rivière du Diable. Bien que les golfs contribuent à rehausser l'image de la ville par la qualité visuelle des terrains, ce type de développement génère néanmoins des impacts significatifs sur l'environnement;
- 2° au cours des dernières années, les golfs se sont développés à des fins domiciliaires, ce qui a eu pour conséquences de fragiliser les réserves en eau potable.

Les enjeux sont les suivants :

- 1° la gestion des nuisances et des impacts des golfs et de leur développement domiciliaire sur l'environnement (comité de suivi des golfs, protocole d'entente);
- 2° la planification des développements domiciliaires sur les golfs, en relation avec la protection de la rivière du Diable (source d'approvisionnement en eau potable).

SECTION 5 PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX DU NOYAU URBAIN

112. Problématiques et enjeux des commerces et services

Un certain nombre de problématiques concernent les commerces et services du noyau urbain :

- 1° la fonction commerciale sur la rue de Saint-Jovite tend à suivre une stratégie de distribution linéaire qui se traduit par une dispersion de sa vocation première. Cet éparpillement vient affaiblir le potentiel d'animation touristique et culturel associé au centre-ville;
- 2° le développement commercial à venir de la route 117 et des autres artères commerciales d'envergure, en lien avec la présence de plusieurs terrains vacants et d'immeubles requalifiés, risque de concurrencer la fonction commerciale du centre-ville;
- 3° le noyau urbain (centre-ville) ne compte aucune aire de stationnement dédiée aux autobus touristiques ni au transport en commun local et intermunicipal;



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

- 4° bien que la partie Est de la rue de Saint-Jovite demeure une porte d'entrée importante, elle est constituée de commerces de gabarits différents, les aménagements de terrains sont souvent peu attrayants et la vocation de ce tronçon demeure encore à préciser (multitudes d'usages);
- 5° la sous-utilisation des espaces de stationnement en arrière des commerces dans la partie centrale de la rue de Saint-Jovite;
- 6° la vocation du tronçon de la rue Labelle (route 327) situé entre la rue de Saint-Jovite et la rue Trudel reste mal définie. Ce tronçon, qui traverse différents milieux sensibles (secteur institutionnel, clinique médicale, parc linéaire Le P'tit Train du Nord, secteurs résidentiels) présente un manque d'harmonie quant aux usages, aux typologies et aux implantations du sol;
- 7° la vocation du tronçon de la route 327 localisé entre la route 117 et la rue de Saint-Jovite est mal définie;
- 8° le tronçon de la rue de Saint-Jovite, situé entre la rivière du Diable et la route 117, est caractérisé par une distribution linéaire des commerces, dont plusieurs n'ont plus leur place sur l'artère (commerce de location d'équipements lourds, etc.);
- 9° les aménagements en bordure de la route 323, qui représente le principal accès pour les visiteurs provenant de l'Outaouais et de l'Ontario, demeurent déficients;
- 10° le tronçon de la route 323 localisé entre la route 117 et la rue de Saint-Jovite ne bénéficie pas d'une vocation claire;
- 11° la route 117, de l'entrée de ville à la jonction avec la montée Ryan, présente un manque d'homogénéité (commerces de détail, de restauration et d'hébergement au nord, commerces lourds au sud);
- 12° l'image d'ensemble de la route 117, caractérisé par des typologies, des implantations et des aménagements disparates ainsi que par de l'entreposage extérieur, a un impact négatif sur l'image du noyau urbain;
- 13° l'affichage hétérogène, l'éclairage agressif ainsi que l'architecture peu soignée des bâtiments contribuent à dégrader le paysage;
- 14° les aires de stationnement en façade de la route 117 demeurent faiblement ou non aménagées.



Rue de Saint-Jovite – tronçon situé entre la rivière du Diable et la route 117

Les enjeux sont les suivants :

- 1° la mise en valeur du centre-ville en tant que pôle de concentration des activités;
- 2° le positionnement des fonctions commerciales à l'intérieur du noyau urbain (centre-ville) par rapport aux commerces de la route 117, de la rue Labelle et de la montée Ryan;
- 3° la desserte commerciale du centre-ville;
- 4° la détermination d'une vocation spécifique pour le noyau urbain (centre-ville);
- 5° le positionnement stratégique de la rue de Saint-Jovite en relation avec le réaménagement de la route 117;



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

- 6° l'homogénéité de la rue de Saint-Jovite;
- 7° l'établissement d'un terminus d'autobus local et régional permanent à l'intérieur du centre-ville;
- 8° l'amélioration de la signalisation, de la localisation, de l'aménagement et de l'utilisation des espaces de stationnement situés à l'arrière des commerces;
- 9° la modification des pratiques de stationnement principalement sur la rue de Saint-Jovite;
- 10° le maintien d'un haut niveau d'activités commerciales à l'échelle du piéton au centre-ville;
- 11° la complémentarité entre les activités du noyau urbain (centre-ville) et celles des pôles d'activités du noyau villageois (village) et de la station touristique;
- 12° la détermination d'une vocation pour le tronçon de la route 323 localisé entre la route 117 et la rue de Saint-Jovite;
- 13° la détermination d'une vocation pour le tronçon de la route 327 localisé entre la route 117 et la rue de Saint-Jovite;
- 14° l'amélioration de l'image du tronçon de la route 327 situé entre la rue de Saint-Jovite et la rue Trudel;
- 15° la requalification de la route 117 et la redéfinition de sa fonction commerciale en lien avec celle du centre-ville;
- 16° l'amélioration de l'image que projette la route 117 par une uniformité du cadre bâti, de l'affichage et des aménagements paysagers;
- 17° les impacts visuels liés à l'affichage, à l'éclairage et à l'entreposage;
- 18° l'aménagement des aires de stationnement en bordure de la route 117;
- 19° l'amélioration de l'entrée « est » au territoire et l'intégration harmonieuse des superstructures de transport aux paysages du noyau urbain, en relation avec la vocation de la ville.

113. Problématiques et enjeux de l'habitation du noyau urbain

Plusieurs problématiques concernent l'habitation du noyau urbain :

- 1° le noyau urbain (centre-ville) subit un accroissement de la demande en matière de logements (habitations abordables, logements accessoires, maisons intergénérationnelles) en lien avec la structure démographique ainsi qu'avec le développement récréotouristique;
- 2° l'offre et la demande en matière d'habitation peuvent connaître des variations et ce, en lien avec le rythme de développement de la station touristique et un ensemble de facteurs inconnus;
- 3° le parc résidentiel est vieillissant (20 % des logements ont été construits avant 1960);



Bâtiment résidentiel intersection
boulevard du Docteur-Gervais / rue
Grignon



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

- 4° le développement et le redéveloppement résidentiel doivent tenir compte d'une éventuelle problématique liée à la cohabitation des fonctions;
- 5° les besoins en matière d'habitation et de logements sont méconnus;
- 6° le manque de logements et d'habitations accessibles à prix raisonnables ne permet pas à la ville d'atteindre son plein potentiel démographique;
- 7° plusieurs secteurs comptent à la fois des habitations unifamiliales, bifamiliales et multifamiliales, ce qui peut entraîner un problème de cohabitation des fonctions.

Les enjeux sont :

- 1° l'analyse de l'adéquation entre l'offre et la demande en matière d'habitation en fonction de la réalité socio-démographique de la population;
- 2° l'adéquation entre l'éventuelle stratégie de développement municipale en matière d'habitation et la disponibilité à l'intérieur du noyau urbain (centre-ville) d'espaces vacants situés à proximité des services;
- 3° les possibilités de redéveloppement à des fins résidentielles et de transformation des bâtiments résidentiels existants;
- 4° l'implantation de nouveaux projets résidentiels et le contrôle de la qualité de l'architecture des bâtiments, principalement le long des corridors touristiques;
- 5° les possibilités d'implantation de logements et d'habitations abordables dans le noyau urbain en fonction des besoins des citoyens et de leur capacité de payer;
- 6° l'amélioration de la qualité du parc résidentiel (solidité, salubrité et sécurité) et l'augmentation du nombre de logements et d'habitations à l'intérieur du noyau urbain (centre-ville);
- 7° le maintien et l'amélioration de la qualité de vie, du bien-être et de la sécurité des gens du noyau urbain (centre-ville);
- 8° la cohabitation des fonctions dans les secteurs caractérisés par une importante diversité résidentielle (habitations unifamiliales, bifamiliales et multifamiliales).

114. Problématiques et enjeux des institutions du noyau urbain

Pour les institutions du noyau urbain, les problématiques sont :

- 1° la fonction institutionnelle est concentrée à l'intérieur de deux pôles distincts dont les vocations doivent être clairement définies (pôle de services et pôle d'éducation).
- 2° les institutions ne contribuent pas à rehausser l'image de la ville.
- 3° plusieurs bâtiments institutionnels sont désuets et ne répondent plus nécessairement aux besoins des services municipaux.
- 4° la ville présente un manque d'équipements institutionnels, sportifs et de santé d'envergure (piscine, gymnase, cégep, université);



CHSLD des Vallées-du-Nord



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

- 5° le noyau urbain (centre-ville), particulièrement l'îlot institutionnel, compte très peu d'espaces disponibles pour l'agrandissement ou l'implantation de nouveaux équipements à vocation institutionnelle;
- 6° la venue récente de l'établissement scolaire de niveau collégial (cégep) n'a pas encore d'effet significatif sur le décrochage scolaire et l'exode des jeunes – en ce sens, le maintien de cet établissement devient primordial afin de contrer ces deux phénomènes
- 7° l'exode des jeunes est accentué par la désuétude et le manque d'équipements sportifs de qualité (aréna, piscine, terrain de soccer et de football, parc de planche à roulettes, etc.);
- 8° le territoire présente une inadéquation entre l'offre et la demande en matière de services de santé de courtes et longues durées (clinique et centre pour personnes en perte d'autonomie), en lien avec le vieillissement de la population;
- 9° certains équipements, dont l'aréna, présentent une problématique de faible rentabilité;
- 10° la salle de spectacle du noyau urbain ne correspond pas aux besoins manifestés par le milieu culturel.



Bâtiment de l'ancienne bibliothèque municipale de Mont-Tremblant (secteur du noyau urbain)

Les enjeux sont les suivants :

- 1° le rôle régional joué par le noyau urbain en ce qui a trait à la concentration d'équipements publics et institutionnels;
- 2° la localisation stratégique des équipements institutionnels, sportifs et de santé d'envergure à l'intérieur du noyau urbain central afin de renforcer le rôle régional de ce pôle;
- 3° la concentration des institutions selon leur vocation à l'intérieur des deux pôles du noyau urbain;
- 4° l'offre en matière de services en fonction de leur rentabilité et de la capacité de payer des usagers;
- 5° l'offre en matière de services de santé et d'éducation à la population;
- 6° la mise à niveau des équipements et des institutions en fonction du rôle de pôle régional de la ville. La concrétisation de l'image du noyau urbain (centre-ville) en tant que pôle institutionnel majeur à l'échelle régionale.

115. Problématiques et enjeux des industries et commerces artériels lourds

Les industries et commerces artériels lourds présentent les problématiques suivantes :

- 1° l'inadéquation entre le type d'industrie implanté en bordure de la route 117 et la vocation de destination récréotouristique d'envergure de la ville;



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

- 2° l'emplacement des zones industrielles et commerciales lourdes, localisées le long des corridors touristiques et aux entrées de la ville;
- 3° la dispersion de l'activité industrielle et commerciale lourde (artisanale, légère ou plus lourde) sur l'ensemble du territoire, de sorte qu'il y a un manque de concentration industrielle vers les zones dédiées à cette fin;
- 4° les secteurs industriels actuels et planifiés n'offrent pas l'espace nécessaire à l'accueil d'usages lourds (entrepreneur en excavation, entreposage, commerce de vente de bateaux) ou qui occasionnent certaines nuisances (garages de réparation automobile);
- 5° la future zone industrielle de prestige bénéficie d'une localisation stratégique, au carrefour des routes 117 et 327, en plus d'être adjacente à la zone agricole permanente. Les activités qui y seront implantées devront être compatibles avec le milieu naturel;
- 6° la ville peine à attirer de nouvelles industries, ce qui résulte d'un manque de promotion des secteurs industriels;
- 7° la présence de sites d'extraction et de concassage, dont certains en opération, engendre des nuisances liées au bruit, aux odeurs et à la poussière;
- 8° les pressions de développement résidentiel se dirigent vers l'est du territoire municipal, ce qui cause une problématique liée à la cohabitation des usages. Ainsi, plusieurs industries localisées à l'extérieur des secteurs industriels et commerciaux et autrefois implantées en retrait des secteurs habités se retrouvent désormais entourées par des usages résidentiels (scierie Forget, cimenterie Lafarge, etc.);
- 9° l'impossibilité de développer certains espaces résiduels situés à l'intérieur des pôles industriels à cause d'une mauvaise desserte en infrastructures (routes, aqueduc, égout);
- 10° le manque de cohérence du développement fait en sorte que l'axe de la route 117 n'est pas parvenu à se définir en tant que corridor touristique;
- 11° l'entrée du noyau urbain souffre d'une mauvaise visibilité et demeure peu attrayante.



Commerces lourds en bordure de la route 117

Les enjeux sont :

- 1° le positionnement de la vocation industrielle et le besoin de diversification des activités;
- 2° le positionnement de la ville en matière de développement industriel et commercial lourd;
- 3° la consolidation et la mise en valeur des pôles industriels et commerciaux lourds actuels et le développement d'un secteur dédié aux activités industrielles;
- 4° la diversification des activités économiques et le positionnement industriel de la ville, en complémentarité avec sa vocation première liée au récréotourisme (hébergement et restauration complémentaire à l'hébergement);
- 5° la planification, en retrait des corridors touristiques, d'espaces voués à l'accueil d'usages lourds ou qui occasionnent certaines nuisances (montée du Curé-Labelle, arrière lots de la route 117);



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

- 6° la révision de la zone dédiée à la fonction industrielle de prestige et son repositionnement de façon à maximiser le potentiel du site;
- 7° la cohabitation conflictuelle d'usages industriels et commerciaux lourds avec d'autres usages;
- 8° la réhabilitation de l'image des secteurs dédiés aux industries et aux commerces lourds;
- 9° la mise en valeur des secteurs industriels et commerciaux, en lien avec le réaménagement de la route 117 et des deux carrefours giratoires;
- 10° la diminution du potentiel de développement des zones industrielles pour l'accueil de commerces de détail;
- 11° la relocalisation des industries et commerces lourds à l'intérieur des zones désignées pour l'accueil de ces fonctions et le redéveloppement des espaces devenus disponibles;
- 12° la détermination d'un secteur spécifique qui pourra optimalement accueillir la fonction industrielle connexe à la vocation touristique tout en minimisant les impacts négatifs qui en résultent;
- 13° le maintien de l'attraction commerciale du noyau urbain, en complémentarité avec les autres pôles économiques de la ville et en respect du rôle premier de la route 117 (route nationale);
- 14° la cohérence du développement des abords de la route 117;
- 15° les impacts visuels liés à l'affichage, à l'éclairage et à l'entreposage;
- 16° l'attractivité de l'entrée au noyau urbain;
- 17° la mise en place d'infrastructures (rues, aqueduc et égout) nécessaires à la mise en valeur de la zone industrielle existante.

Modifié par : (2013)-100-15

116. Problématiques et enjeux du patrimoine du noyau urbain

Les problématiques concernant le patrimoine sont :

- 1° les opérations de rénovation ne respectent pas toujours le caractère patrimonial des bâtiments d'intérêt;
- 2° la construction de nouveaux bâtiments ou la rénovation de bâtiments existants ne s'intègrent pas toujours au caractère architectural et patrimonial des bâtiments adjacents;
- 3° la construction de nouveaux bâtiments ou la rénovation de bâtiments existants ne considère pas toujours le caractère distinctif des secteurs patrimoniaux;
- 4° la ville possède peu de connaissance sur les bâtiments patrimoniaux et sur leurs composantes architectoniques et par conséquent diffuse peu d'information à ce sujet à la population;
- 5° les bâtiments patrimoniaux demeurent faiblement mis en valeur.



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

Les enjeux sont les suivants :

- 1° la protection et la mise en valeur des bâtiments ou des ensembles de bâtiments et d'espaces d'intérêt culturel, esthétique, patrimonial, historique ou architectural;
- 2° la conservation de l'image et de l'authenticité des bâtiments patrimoniaux qui font partie de l'attrait touristique;
- 3° l'implantation des nouveaux bâtiments et la rénovation des bâtiments existants en harmonie avec les éléments patrimoniaux présents;
- 4° la connaissance du caractère patrimonial des bâtiments d'intérêt et la volonté d'assurer leur protection;
- 5° la protection, la mise en valeur et la promotion du site Beattie-des-Pins et l'intégration harmonieuse des implantations et des aménagements en respect du caractère patrimonial de l'ensemble.

117. Problématiques et enjeux des parcs et espaces verts du noyau urbain

Les parcs et espaces verts présentent les problématiques suivantes :

- 1° les parcs municipaux entraînent peu d'achalandage pour les commerces du noyau urbain (centre-ville), notamment parce que les sentiers y sont mal reliés et sont menacés par le développement résidentiel;
- 2° le noyau urbain (centre-ville) ne possède aucun lieu de baignade (plage ou piscine extérieure publique, piscine intérieure publique);
- 3° la qualité des parcs de quartiers est peu intéressante de sorte que ceux-ci sont peu attrayants;
- 4° le secteur du ruisseau Clair, localisé à l'arrière de la rue de Saint-Jovite, ne bénéficie que d'une mise en valeur minimale;
- 5° les équipements sont vétustes, surtout considérant l'importance démographique des enfants dans certains secteurs du noyau urbain (centre-ville);
- 6° le réseau de parcs « urbains » contribue peu à la qualité de l'accueil et du séjour des invités.

Les enjeux sont :

- 1° l'amélioration des interrelations entre les parcs et les sentiers municipaux;
- 2° l'amélioration de l'offre en équipements récréatifs;
- 3° la mise en valeur du secteur du ruisseau Clair;
- 4° la connexion des développements domiciliaires et commerciaux au réseau de parcs, espaces verts et sentiers récréatifs.

SECTION 6 PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX PARTICULIERS DU NOYAU VILLAGEOIS

118. Problématiques et enjeux des commerces, de la culture et du récréotourisme

Les problématiques des commerces, de la culture et du récréotourisme sont identifiées comme suit :



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

- 1° le noyau villageois (village) possède un caractère unique et distinctif mais demeure sous-exploité au niveau récréotouristique. L'achalandage limité s'explique par le nombre peu élevé d'attraits et inversement, l'offre se développe peu en raison de la faiblesse de la demande;
- 2° le noyau villageois ne bénéficie pas d'une vocation et d'une image clairement définies qui le distingue des autres pôles, entre autres, de la Station Mont Tremblant;
- 3° le noyau villageois est situé « hors-circuit », de sorte que les visiteurs qui se rendent à la station touristique doivent faire un détour pour s'y rendre;
- 4° le noyau villageois doit composer avec la proximité géographique de la station touristique et avec les pressions qui en résultent, liées à l'extension des usages commerciaux sur le chemin du Village;
- 5° le noyau villageois souffre d'une problématique liée à la capacité des espaces de stationnement et ce, en raison de la concentration des principaux attraits dans un secteur restreint. Cette situation devient plus difficile à gérer lors des périodes touristiques de pointe et des congés fériés. Les aires de déchargement sont absentes;
- 6° les activités liées à l'hôtellerie et à la résidence de tourisme (location à court terme) (Condotel, Cap Tremblant, La Volière, Auberge de jeunesse, gîtes, Hôtel Mont-Tremblant, Auberge de la Porte Rouge, etc.) occupent une part importante de la fonction commerciale;
- 7° le chemin du Village se caractérise par une structure commerciale plutôt diffuse et linéaire. Les commerces sont éparpillés sur l'artère, ce qui affaiblit le potentiel d'animation touristique et culturelle associé au noyau villageois;
- 8° le chemin du Village souffre d'un manque de diversité commerciale;
- 9° le noyau villageois ne comporte pas d'aire de stationnement pour les autobus touristiques ni de terminus d'autobus;
- 10° certaines activités commerciales nuisent à l'image du noyau villageois, en raison de la présence d'entreposage extérieur;
- 11° le gabarit et l'architecture des nouveaux bâtiments ne sont pas toujours compatibles avec le cadre bâti existant.

Les enjeux sont les suivants :

- 1° la détermination de la vocation du noyau villageois (village) par rapport au noyau urbain (centre-ville);
- 2° la complémentarité entre les activités du noyau villageois et celles des pôles d'activités du noyau urbain et de la station touristique;
- 3° le dynamisme et la vitalité des commerces du noyau villageois sur une base annuelle;
- 4° l'adéquation entre la part occupée par la fonction récréotouristique (hôtels, résidences de tourisme) et le caractère du noyau villageois;
- 5° le développement d'un niveau d'activités commerciales à l'échelle du piéton;
- 6° la densification de la fonction commerciale et l'accroissement de l'achalandage sur le chemin du Village entre l'église et la rue Séguin;



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

- 7° la mixité et la cohabitation d'usages commerciaux et résidentiels;
- 8° les impacts visuels liés à l'entreposage;
- 9° le maintien de la qualité de l'affichage;
- 10° la signalisation, la localisation et l'aménagement de façon optimale des espaces de stationnement et des aires de déchargement;
- 11° l'aménagement d'un espace voué à l'accueil des autobus touristiques et à la fonction de terminus d'autobus;
- 12° l'harmonisation des nouvelles implantations au caractère particulier du noyau villageois (gabarit, architecture);
- 13° la nécessité d'accroître la population du noyau villageois et ce, afin d'assurer la présence d'une masse critique de résidents en support au développement commercial et d'accroître l'achalandage piétonnier.

119. Problématiques et enjeux de l'habitation du noyau villageois

Les problématiques de l'habitation du noyau villageois sont les suivantes :

- 1° l'accroissement de la demande en matière de logements et d'habitations abordables, de logements accessoires et de maisons intergénérationnelles (situation moins problématique que dans le secteur du noyau urbain) en lien avec le développement récréotouristique;
- 2° les variations possibles de l'offre et de la demande en matière d'habitation en lien avec le rythme de développement de la station touristique et un ensemble de facteurs inconnus;
- 3° le noyau villageois représente un secteur convoité compte tenu de la proximité de la station touristique et des vues sur le mont Tremblant et sur le paysage en général. Cette situation résulte en un nombre élevé d'habitations destinées à de la résidence de tourisme, ce qui crée une pression à la hausse sur la valeur des terrains et engendre une problématique liée au fait que le secteur n'est pas habité à l'année longue;
- 4° la clientèle résidentielle familiale demeure peu attirée par le noyau villageois et ce, en raison de la valeur élevée des terrains et du manque de commerces et services;
- 5° le parc résidentiel vieillissant offre des possibilités de redéveloppement à des fins résidentielles particulièrement le long de la rue du Couvent;
- 6° la cohabitation entre les espaces à développer à des fins résidentielles et les fonctions environnantes peut s'avérer problématique;
- 7° le noyau villageois compte très peu d'espaces à bas prix permettant l'accueil de logements locatifs à l'intérieur du périmètre d'urbanisation;
- 8° en période estivale, les activités du circuit Mont-Tremblant et la circulation véhiculaire (automobiles, camions et motos) engendrent des nuisances sonores importantes.



Résidence du noyau villageois (village)



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

Les enjeux sont :

- 1° l'analyse de l'adéquation entre l'offre et la demande en matière d'habitation en fonction de la réalité sociodémographique de la population (logements abordables, etc.);
- 2° la méconnaissance de la clientèle qui réside dans le noyau villageois;
- 3° la cohabitation harmonieuse et la compatibilité entre les usages résidentiels et commerciaux;
- 4° l'amélioration de la qualité de vie, du bien-être et de la sécurité des gens;
- 5° les possibilités d'implantation de logements et d'habitations abordables en fonction des besoins des citoyens et de leur capacité de payer;
- 6° favoriser l'implantation des résidences de tourisme dans certains secteurs;
- 7° le maintien de l'homogénéité des secteurs en termes d'usages et des densités;
- 8° la conservation de l'image et de l'identité du noyau villageois par l'architecture et l'implantation des bâtiments;
- 9° l'adéquation entre l'éventuelle stratégie de développement municipale en matière d'habitation et la disponibilité d'espaces vacants situés à proximité des services;
- 10° l'implantation de nouveaux projets résidentiels et le contrôle de la qualité de l'architecture des bâtiments le long du chemin du Village.

120. Problématique et enjeu des institutions du noyau villageois

La problématique des institutions du noyau villageois vient du fait qu'elles s'inscrivent en complémentarité avec celles du noyau urbain de sorte que le secteur compte principalement des points de service. Il résulte de cette situation le fait que la population du noyau villageois n'a pas accès au même niveau de service que la population du noyau urbain.

L'enjeu est le maintien du niveau actuel de service auprès de la population.

121. Problématiques et enjeux du patrimoine du noyau villageois

Le patrimoine du noyau villageois présente les problématiques suivantes :

- 1° le noyau villageois compte deux bâtiments reconnus par la MRC des Laurentides en raison de leur caractère unique, l'église du Sacré-Cœur-de-Jésus et la gare de Mont-Tremblant. Toutefois, ceux-ci ne bénéficient pas d'une protection légale en vertu de la Loi sur les biens culturels, de sorte que leur protection n'est pas acquise;
- 2° la Ville possède peu de connaissance sur les bâtiments patrimoniaux et sur leurs composantes architectoniques;



Gare de Mont-Tremblant



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

3° les développements résidentiels et commerciaux des dernières années n'ont pas toujours respecté le caractère distinctif du noyau villageois, particulièrement en bordure du chemin du Village.

Les enjeux sont les suivants :

- 1° la protection des bâtiments patrimoniaux reconnus à l'échelle régionale;
- 2° l'implantation des nouveaux bâtiments et la rénovation des bâtiments existants en harmonie avec le caractère particulier du noyau villageois;
- 3° la mise en valeur du noyau villageois traditionnel.

122. Problématiques et enjeux des parcs et espaces verts du noyau villageois

Pour les parcs et espaces verts du noyau villageois, les problématiques sont :

1° les espaces de stationnement sont en nombre insuffisants, ce qui nuit à l'accessibilité au parc linéaire Le P'tit train du Nord, à la piste multifonctionnelle et au parc-plage du lac Mercier, qui sont les principaux parcs et espaces verts du noyau villageois fréquentés par les touristes et résidents (permanents et villégiateurs);



Parc Daniel-Lauzon

2° les équipements sont parfois vétustes, surtout considérant l'utilisation faite par une clientèle en bas âge.

Les enjeux sont :

- 1° l'adéquation entre l'offre et les besoins en espaces de stationnement en lien avec la proximité des parcs et espaces verts du noyau villageois;
- 2° le maintien de la qualité de l'aménagement et de la desserte en parcs et sentiers récréatifs.

SECTION 7 PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX PARTICULIERS DE LA STATION TOURISTIQUE

Pour le secteur d'intervention de la station touristique, le plan d'urbanisme explique, au présent chapitre, les problématiques et les enjeux liés à la fois (ou en partie) à la Base Sud, au Versant Soleil ainsi qu'au Camp Nord.

Par la suite, les problématiques et les enjeux liés de façon spécifique à la Base Sud et au Camp Nord sont énoncés.



Station Mont Tremblant – vue d'ensemble

Le Versant Soleil ayant fait l'objet en 2003 de négociations entre la Ville et la station et résultant, entre autre élément, de cette négociation la mise en place d'un programme particulier d'urbanisme, les problématiques et les enjeux de ce pôle seront davantage traités au chapitre 9 du présent règlement.



123. Problématiques et enjeux généraux de la station touristique

Pour la station touristique, les problématiques suivantes ont été identifiées :

- 1° la présence de la station touristique génère de nombreuses pressions de développement (touristiques, résidentielles, commerciales et de services) sur le milieu ainsi que différents impacts sur la communauté en place, notamment une expansion résidentielle et commerciale sur les propriétés limitrophes;
- 2° les deux phases subséquentes de la station touristique (Versant Soleil et Camp Nord) viendront accroître l'offre en matière d'équipements récréotouristiques et entraîneront une augmentation de la population de villégiateurs et de travailleurs ainsi qu'un accroissement de la demande en matière de commerces, services et institutions;
- 3° le développement de la station touristique ne doit pas se faire au détriment de la préservation du massif du mont Tremblant ni de celle du milieu naturel;
- 4° le développement domiciliaire de station touristique risque d'engendrer des impacts sur la perception du paysage et sur le contrôle de l'érosion;
- 5° le développement domiciliaire planifié à la station (Versant Soleil, Camp Nord) risque d'entraîner un déséquilibre par rapport au développement du domaine skiable;
- 6° les activités de la station peuvent venir concurrencer les activités des autres pôles d'activités de la ville (commerces, récréation et culture);
- 7° le Versant Soleil et le Camp Nord demeurent difficilement accessibles et ce, en raison de la configuration et de la capacité du chemin Duplessis (une voie dans chaque direction) ainsi que du nombre et de la capacité limités des liens routiers vers la station touristique;
- 8° les lieux d'hébergement de la station s'inscrivent en compétition avec les hôtels, auberges et gîtes localisés ailleurs sur le territoire municipal;
- 9° les impacts environnementaux sur les milieux concernés et limitrophes ainsi que sur l'ensemble du territoire;
- 10° la nouvelle façon de développer de la station touristique en partenariat avec différents investisseurs et développeurs.

Les enjeux généraux de la station touristique sont les suivants :

- 1° le soutien du développement de la station touristique comme principal levier économique de la ville et la gestion des effets de ce développement sur le territoire;
- 2° la masse critique de la station touristique avec la réalisation du Camp Nord et du Versant Soleil sera atteinte;
- 3° la consolidation de la station en lien avec la planification des phases de développement du Versant Soleil et du Camp Nord;
- 4° le maintien de la vitalité économique de la ville, grandement tributaire de l'impact économique positif généré par la présence de la station touristique;
- 5° le développement séquentiel d'une station touristique à reconnaissance internationale (Base Sud, Versant Soleil, Camp Nord);



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

- 6° la diversification de l'offre en termes d'activités récréotouristiques et le maintien de l'équilibre entre le développement domiciliaire et le développement du domaine skiable;
- 7° l'encadrement du développement de la station dans le respect de l'environnement et la limitation des répercussions environnementales de ses projets sur le reste du territoire;
- 8° la concentration des développements du Versant Soleil et du Camp Nord dans des secteurs circonscrits;
- 9° l'étalement urbain autour de la station;
- 10° la minimisation des impacts et la maximisation des retombées liées à la station touristique;
- 11° l'adéquation entre les investissements publics requis et le développement planifié de la station;
- 12° la capacité sociale et économique de la communauté à bien assumer les conséquences d'un développement touristique de grande envergure liées notamment à la croissance de la population et à une augmentation de l'achalandage sur le territoire;
- 13° l'établissement d'un lien étroit entre l'ajout d'unités de logement ou d'unités d'hébergement et les investissements visant le développement et la mise en valeur du potentiel récréatif de la montagne et du centre de villégiature et l'amélioration du domaine skiable;
- 14° la complémentarité économique et touristique avec les autres pôles économiques de la ville;
- 15° l'établissement d'un équilibre et d'une complémentarité entre les activités commerciales, culturelles et récréatives du noyau urbain, de la station touristique et du noyau villageois;
- 16° l'accessibilité des citoyens au site, aux activités culturelles et de loisir et à la montagne;
- 17° la complémentarité des activités offertes par la station touristique avec celles offertes par la Ville;
- 18° le frein au décrochage scolaire;
- 19° la construction de logements adéquats destinés aux travailleurs;
- 20° l'effet structurant du développement des nouveaux pôles sur l'organisation des réseaux routier et récréatif et le développement du reste du territoire;
- 21° l'arrimage des séquences de développement du projet et des interventions prévues au plan de transport du ministère des Transports;
- 22° le maintien et l'amélioration de la desserte et de la fluidité du réseau de transport sur les principales voies de circulation;
- 23° l'amélioration des liens et des moyens de déplacement entre les trois bases de la station et le reste de la municipalité;



Carrefour giratoire - chemin Duplessis



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

- 24° la préservation du caractère particulier du chemin Duplessis qui traverse le parc National du Mont-Tremblant en lien avec le développement du Versant Soleil et du Camp Nord et l'augmentation de l'achalandage de cette route panoramique;
- 25° le positionnement stratégique du chemin Duplessis, qui est appelé à jouer un rôle majeur au niveau récréotouristique;
- 26° l'établissement d'un nouvel Axe central (responsabilité du ministère des Transports);
- 27° la prise en charge du chemin Duplessis par le ministère des Transports.
- 28° le développement d'un lien routier vers la nouvelle route qui relie Lac-Supérieur et Saint-Donat (responsabilité du ministère des Transports);
- 29° la limitation des répercussions environnementales du projet sur l'ensemble du territoire;
- 30° la réalisation de l'ensemble des engagements pris par la station touristique dans le cadre de développements faits en partenariat.

124. Problématiques et enjeux liés à la Base Sud

Les problématiques spécifiques à la Base Sud sont les suivantes :

- 1° les espaces de stationnement sont insuffisants en forte période d'achalandage;
- 2° l'affichage directionnel n'est pas assez précis et développé;
- 3° l'affichage temporaire est peu adapté au caractère haut de gamme de l'endroit;
- 4° le parc immobilier vieillit et la vision d'ensemble d'origine subit les impacts des rénovations faites selon les nouvelles tendances;
- 5° certains projets sont moins adaptés au paysage principalement à l'intérieur du Domaine de la Forêt;
- 6° l'aménagement de débarcadères a des conséquences sur la circulation;
- 7° l'accès et la configuration du site ne facilite pas les interventions en matière de sécurité publique.



Station Mont Tremblant – Base Sud

Les enjeux liés à la Base Sud sont les suivants :

- 1° la rénovation des façades des bâtiments;
- 2° le maintien du cachet d'origine;
- 3° le contrôle de l'expansion résidentielle et commerciale;
- 4° la reconnaissance et la protection des bâtiments patrimoniaux (chalet des Voyageurs, Inn, chapelle Saint-Bernard).



125. Problématiques et enjeux liés au développement du Camp Nord

Les problématiques reliées au développement du Camp Nord sont les suivantes :

- 1° le Camp Nord présente des zones de fortes pentes (30 % et plus) où la construction devra y être évitée;
- 2° le Camp Nord est traversé par plusieurs ruisseaux permanents et leurs affluents ainsi que certains ruisseaux intermittents dont le cours devra être maintenu et la qualité de l'eau assurée;
- 3° le milieu de réception du projet est largement déboisé en son centre, par conséquent, le développement du site devra permettre le maintien de la végétation existante afin de minimiser l'érosion excessive du sol, particulièrement dans les zones de fortes pentes;
- 4° le site se trouve aux abords d'une zone humide dont la valeur et la sensibilité sont reconnus;
- 5° le développement du Camp Nord doit composer avec la présence d'un certain nombre de bâtiments sur le site dont un pavillon, un restaurant, un bar, les ateliers de réparation et de location d'équipements, les téléphones d'urgence, une billetterie et d'autres équipements et services destinés à la clientèle;
- 6° le projet du Camp Nord doit prendre en considération les terrains situés le long du chemin Duplessis et qui sont enclavés à l'intérieur des limites du parc National du Mont-Tremblant suite aux échanges de terrains effectués;
- 7° le Camp Nord est isolé en terme de raccordement au réseau d'aqueduc et d'égout existant ce qui fait en sorte qu'il devra être autonome en terme de desserte;
- 8° le projet du Camp Nord n'est pas relié au réseau de sentiers récréatifs du parc National du Mont-Tremblant.

Pour le Camp Nord, les enjeux sont :

- 1° au niveau du milieu naturel, l'équilibre entre le développement et la protection de l'environnement, du paysage, des sommets de montagne et du couvert forestier (à préserver et même, favoriser le reboisement);
- 2° la gestion équilibrée du réseau hydrique et des eaux de ruissellement;
- 3° l'intégration de l'offre récréotouristique de la station à celle du Parc du Mont-Tremblant (partie sous bail) et à celle du reste de la ville;
- 4° l'articulation d'une signature architecturale intégrée;
- 5° le contrôle des nuisances pouvant émaner du site telles que le bruit, la luminosité, la circulation lourde due au transport des matériaux de déblai et de remblai et les problèmes de circulation en général;
- 6° l'accessibilité des camions aux aires de livraison;
- 7° l'autonomie du site en matière de stationnement;
- 8° le maintien de la qualité des chemins affectés par une circulation importante de camions;
- 9° l'intégration au réseau de pistes et de sentiers récréatifs existants;



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

- 10° l'accessibilité des services d'urgence et de sécurité publique;
- 11° la construction des bâtiments et l'aménagement du site selon des normes de sécurité adaptées aux capacités d'intervention des services municipaux de sécurité;
- 12° l'alimentation en eau potable et la gestion des eaux usées, la disponibilité actuelle en eau potable sur le site (puits), la capacité de réception des eaux usées par la rivière du Diable, les risques associés à la sous-capacité des équipements et infrastructures;
- 13° l'arrimage entre le développement projeté des infrastructures et le développement du Versant Soleil;
- 14° la gestion des neiges usées et des matières résiduelles sur un site particulier;
- 15° au niveau de la sécurité publique, la collaboration intermunicipale avec la Municipalité de Lac-Supérieur.

SECTION 8 PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX PARTICULIERS DES SECTEURS DE VILLÉGIATURE

126. Problématiques générales des secteurs de villégiature

Les secteurs de villégiature présentent les problématiques d'ordre général suivantes :

- 1° les secteurs de villégiature sont convoités majoritairement par des propriétaires occupants qui s'y installent en raison de la tranquillité des lieux et de l'omniprésence de la nature. Ces caractéristiques sont menacées par l'importance grandissante des activités récréotouristiques à l'intérieur des secteurs de villégiature;
- 2° le développement des secteurs de villégiature engendre des impacts sur le milieu naturel tels que le déboisement excessif, le nivellement des terrains, l'érosion et la surutilisation du territoire, en rapport avec la capacité d'accueil de chaque secteur (bassin versant);
- 3° le développement de ces secteurs engendre diverses problématiques liées notamment aux impacts sur les lacs et cours d'eau, à l'érosion des berges, à la prolifération des fonctions d'hébergement principalement des résidences de tourisme de même qu'aux nuisances de voisinage associées aux usages incompatibles;
- 4° l'offre en activités et équipements récréotouristiques engendre des pressions pour le développement de gîtes touristiques et l'établissement de résidences de tourisme à l'intérieur des secteurs de villégiature;
- 5° les résidences de tourisme (location à court terme) se retrouvent partout sur le territoire en raison d'une forte demande créant ainsi des nuisances diverses (bruit, surcharge sur les installations septiques, utilisation importante des berges et des lacs, etc.) et créent une concurrence avec les établissements commerciaux d'hébergement plus traditionnel;



Implantations dans le bassin versant du lac Tremblant



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

- 6° des bâtiments résidentiels de type « banlieue » et de construction récente sont implantés dans certains secteurs de villégiature. Ces bâtiments ne s'intègrent pas adéquatement au paysage et à l'environnement de villégiature, en plus d'aller à l'encontre de l'image que désire projeter la Ville;
- 7° la coupe forestière est autorisée en plusieurs endroits sur le territoire, dont à l'intérieur des zones de villégiature, ce qui est incompatible avec la vocation de villégiature de Mont-Tremblant;
- 8° les pressions de développement font en sorte que les secteurs de villégiature croissent rapidement et sans réelle planification, en fonction de la demande en matière d'habitation de villégiature;
- 9° il existe quelques petites entreprises et commerces à l'intérieur de bâtiments résidentiels localisés dans les secteurs de villégiature. Ces usages peuvent constituer des nuisances étant donné les activités propres aux secteurs de villégiature;
- 10° la demande pour la construction de maisons intergénérationnelles est de plus en plus importante.

127. Problématiques en bordure des lacs

En bordure des lacs, deux problématiques sont identifiées :

- 1° les infrastructures (installations septiques) y sont souvent déficientes;
- 2° la forme du développement a engendré une surutilisation des terrains (densité élevée, lots de petite dimension, bande riveraine dénudée, etc.).

128. Problématiques des développements de villégiature de deuxième couronne

Les problématiques suivantes sont liées aux développements de villégiature de deuxième couronne :

- 1° les secteurs de villégiature de deuxième couronne sont localisés sur les flancs et certains sommets de montagne. Le développement en hauteur et non intégré entraîne des problèmes relatifs à la configuration du réseau routier (routes sinueuses et pentes fortes), la réglementation applicable aux rues ne prenant pas en considération le lieu d'insertion (urbain ou villégiature) ni la vocation de la route (collectrice ou locale);
- 2° ces secteurs présentent également une problématique liée à l'érosion des sols et à l'insertion des bâtiments dans le paysage;
- 3° les milieux forestiers sont extrêmement sensibles au développement.

129. Problématiques des développements de villégiature de troisième couronne

En troisième couronne, les problématiques sont les suivantes :

- 1° les anciens secteurs ruraux en transition se trouvent dans les parties est et sud du territoire municipal. Ces secteurs, qui subissent d'importantes pressions de développement à des fins de villégiature, présentent des problèmes de cohabitation entre la villégiature et les autres activités du territoire (activités rurales traditionnelles, activités agricoles, établissements d'élevage, fermettes, etc.);



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

- 2° les anciens milieux ruraux sont le lieu d'accueil de plusieurs activités dont les sablières et carrières, les activités agricoles à petite échelle et la coupe forestière. Ces activités génèrent des nuisances significatives sur ces milieux;
- 3° les anciens milieux ruraux semblent être devenus « la cour arrière de Mont-Tremblant ». Ils présentent une image peu enviable, notamment en raison de la mixité des usages (résidences / petites entreprises), de la malpropreté des terrains (abus de l'entreposage), de la présence de plusieurs constructions résidentielles inachevées et l'absence d'aménagements paysagers.

130. Enjeux des secteurs de villégiature

Les enjeux sont les suivants :

- 1° la gestion adéquate de la transition vers la fonction de villégiature;
- 2° la gestion du développement de villégiature dans les bassins visuels et dans les milieux sensibles;
- 3° la gestion équilibrée de la demande pour des logements supplémentaires et des maisons intergénérationnelles;
- 4° le contrôle et la gestion des résidences de tourisme et des gîtes touristiques;
- 5° la gestion et le contrôle des activités touristiques;
- 6° la prise en compte des paysages naturels et des milieux fragiles traversés dans le développement des secteurs de villégiature;
- 7° le maintien de la qualité de vie;
- 8° la gestion du réseau routier;
- 9° le contrôle de la coupe forestière;
- 10° la préservation de l'intégrité du milieu en lien avec les implantations en milieu forestiers;
- 11° la gestion des nuisances à l'intérieur des anciens milieux ruraux et l'amélioration de l'image projetée par ces derniers.

SECTION 9 PROBLÉMATIQUE ET ENJEUX PARTICULIERS DES MILIEUX AGRICOLES ET FORESTIERS

131. Problématiques des milieux agricoles et forestiers

Les milieux agricoles et forestiers présentent certaines problématiques :

- 1° la tendance actuelle est au déclin des activités agricoles sur le territoire de la ville;
- 2° les activités agricoles peuvent générer des impacts négatifs sur le milieu naturel et ce, en raison de l'utilisation des engrais et des pesticides. Les éléments chimiques compris dans ces produits nuisent à la qualité des cours d'eau, des lacs et des nappes phréatiques de même qu'à la faune et à la flore qu'ils abritent (milieu aquatique et terrestre).
- 3° les activités sylvicoles sont perçues comme une source de bruit, d'érosion et de dégradation des paysages, de sorte que ces activités génèrent une problématique liée à la coexistence avec les autres activités du territoire.



132. Enjeux des milieux agricoles et forestiers

Les enjeux des milieux agricoles et forestiers sont les suivants :

- 1° le maintien du caractère propre aux milieux agricoles;
- 2° l'intégrité du territoire agricole par rapport à son positionnement en tant que porte d'entrée champêtre de la ville et de produit agrotouristique;
- 3° la cohabitation harmonieuse des usages en zone agricole et la gestion des impacts des activités agricoles sur le lac Maskinongé et sur les cours d'eau;
- 4° l'encadrement forestier des milieux sensibles et la préservation de l'intégrité du milieu (plans d'eau, fortes pentes, versants, sommets, etc.);
- 5° le maintien de la biodiversité qui caractérise le milieu forestier.



Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme