

TABLE DES MATIÈRES – CHAPITRE 5

CHAPITRE 5	CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE	105
SECTION 1	PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT	105
133.	Les deux principes d'aménagement	105
134.	La complémentarité des pôles d'activités	106
SECTION 2	CADRE DE RÉFÉRENCE (TOILE DE FOND)	106
Sous-section 1	Transport et infrastructures	106
135.	Construction de l'Axe central	106
136.	Construction de l'axe Le Boulé	107
137.	Planification d'ensemble détaillée le long de la route 117	107
138.	Amélioration de la desserte routière du noyau urbain (centre-ville).....	109
139.	La zone industrielle située au carrefour des routes 117 et 327	109
140.	Amélioration du chemin Duplessis	110
141.	Amélioration du gabarit et de la géométrie de la montée Ryan.....	110
142.	Reconstruction de la route 323.....	111
143.	Portes d'entrée (principales, secondaires, tertiaires)	111
144.	Transport en commun	111
Sous-section 2	Environnement.....	111
145.	Cadre de référence environnemental	111
146.	La gestion par bassins versants	112
147.	Les unités paysagères.....	112
148.	La « Griffe » Mont-Tremblant.....	113
149.	Élément griffé : le secteur sud du lac Tremblant / la Base Sud.....	114
150.	Élément griffé : le lac Mercier	114
151.	Élément griffé : le lac Ouimet.....	114
152.	Élément griffé : la montée Ryan.....	114
153.	Élément griffé : le noyau urbain (centre-ville).....	115
154.	Élément griffé : le secteur Beattie-des-Pins	115
155.	Élément griffé : le massif du mont Tremblant.....	115
156.	Élément griffé : la vallée de la rivière du Diable	115
157.	Élément griffé : la montagne à Léonard.....	115
158.	Autres éléments griffés (en cours et projetés).....	116
159.	Les corridors de signature	117
160.	Corridor « Environnement naturel »	117
161.	Corridor « Urbain »	118
162.	Corridor « Villégiature »	119
163.	Corridor « Villageois »	119
164.	Corridor « Récréotouristique »	120
Sous-section 3	Attraits et équipements touristiques.....	120
165.	Récréotourisme	120
SECTION 3	SECTEURS D'INTERVENTION.....	121
166.	Noyau urbain.....	121
167.	Noyau villageois	121
168.	Station touristique.....	121
169.	Secteurs de villégiature	122
170.	Milieus agricoles et forestiers	122

TABLE DES PLANS

Plan 9.1 – Planification détaillée le long d'un secteur de la route 117	123
Plan modificateur du plan 9.1 – Suppression des viaducs et de 2 collectrices	1
Plan 10 – Localisation des bassins versants	124
Plan 11 – Unités paysagères	125
Plan 12 – Corridors de signature.....	126
Plan 13 – Concept d'organisation spatiale	127

TABLE DES MATIÈRES – CHAPITRE 5

TABLE DES MATIÈRES – CHAPITRE 5



CHAPITRE 5 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

SECTION 1 **PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT**

133. **Les deux principes d'aménagement**

Le plan d'urbanisme s'appuie sur **deux principes d'aménagement** qui sont les suivants :

- 1° l'application d'un **cadre de référence** constituant la « toile de fond »;
- 2° la considération des caractéristiques relatives aux **secteurs d'intervention**.

Ces principes visent à gérer et à contrôler le développement du territoire en lui **donnant une direction** qui lui est propre en lien avec le concept du **développement durable**. Ceux-ci ont également pour objectif de **solutionner les problématiques** soulevées au chapitre 4 et de vulgariser les grandes orientations, les objectifs et les moyens de mise en œuvre présentés au chapitre 6.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

La notion de développement durable réfère au fait **d'améliorer les conditions d'existence des communautés humaines, tout en restant dans les limites de la capacité de charge des écosystèmes**.

L'atteinte du développement durable présuppose qu'un certain nombre de **conditions** soient **respectées**, notamment :

- a. le rythme d'utilisation des ressources naturelles renouvelables n'excède pas celui de leur régénération;
- b. le rythme d'épuisement des ressources non renouvelables ne dépasse pas le rythme de développement de substituts renouvelables;
- c. la quantité de pollution et de déchets ne dépasse pas celle que peut absorber l'environnement.

Le développement durable vise **trois objectifs** : l'intégrité écologique, l'équité entre les nations, les individus et les générations, et l'efficacité économique.

Source : Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec, développement durable : définition, conditions et objectifs.

Le premier principe d'aménagement consiste à **l'établissement d'un cadre de référence** afin d'appliquer un niveau supérieur de contrôle et de gestion du territoire au même titre que le cadre légal actuel. À cet effet, la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, la *Loi sur la qualité de l'environnement*, la *Loi sur les parcs*, etc. constituent déjà une base solide au cadre de référence en matière de gestion et de contrôle du territoire.

Le contexte de la refonte du plan d'urbanisme associé au **rythme du développement** de la dernière décennie ainsi qu'aux pressions de développement a fait ressortir l'importance et l'urgence **d'établir un cadre de référence de haut niveau** et de l'appliquer à l'ensemble du territoire.

Le second principe d'aménagement vise à **traiter les secteurs d'intervention en fonction des particularités propres à chacun d'eux**. Les secteurs d'intervention correspondent aux principaux pôles d'activités de Mont-Tremblant. À cette fin, le plan d'urbanisme identifie **cinq secteurs d'intervention** soit le noyau urbain (centre-ville), le noyau villageois (village), la station touristique (le pôle existant et les deux pôles projetés), les secteurs de villégiature et les milieux agricoles et forestiers. Le plan d'urbanisme établit un ensemble de **principes d'aménagement** visant à préserver l'intégrité de chaque secteur d'intervention.

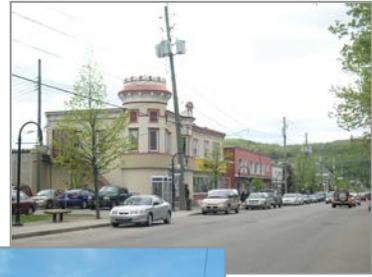


134. La complémentarité des pôles d'activités

Le noyau urbain (centre-ville), le noyau villageois (village) et la station touristique représentent les trois pôles d'activités. Ces pôles, qui offrent des activités, services et équipements variés, sont tous essentiels au développement de la ville.

La Ville **souhaite préserver et consolider la complémentarité entre ses différents pôles d'activités**, leur spécificité les rendant uniques et attractifs. Pour ce faire, le plan d'urbanisme propose de respecter les vocations de chacun des pôles d'activités en termes d'usages et d'aménagements caractéristiques, qui sont les suivants :

- 1° Noyau urbain : pôle de commerces et services, institutionnel et culturel régional et local;
- 2° Noyau villageois : pôle de récréotourisme local, de commerces et services essentiels et culturel local;
- 3° Station touristique : pôle récréotouristique de calibre international.



SECTION 2 CADRE DE RÉFÉRENCE (TOILE DE FOND)

Sous-section 1 Transport et infrastructures

Le réseau de transport et d'infrastructures constitue un des éléments du cadre de référence. Le contexte actuel incite la Ville à **articuler le contrôle et la gestion du développement de son territoire** en lien avec les projets de développement et de réfection du réseau routier planifiés. Les principaux projets routiers planifiés sur le territoire de Mont-Tremblant sont présentés ci-dessous.

135. Construction de l'Axe central

La concrétisation de l'Axe central, prévu au Plan de transport des Laurentides, permettra **d'améliorer l'accès à la station touristique** (particulièrement aux pôles du Versant Soleil et du Camp Nord) **de même qu'au massif du Mont-Tremblant** depuis la route 117. Cet axe, dont le tracé planifié passe à l'est de la montée Kavanagh, est appelé à jouer un rôle stratégique dans le renforcement de la desserte routière sur le territoire municipal.

Modifié par : (2012)-100-12



Axe central – variante retenue

Source : Ministère des transports du Québec et MRC des Laurentides, Accès à la Station et au parc national du Mont-Tremblant, Étude comparative sommaire Axe central – Axe chemin du Lac-Supérieur, Emprise préliminaire et limites des propriétés, août 2005.



136. **Construction de l'axe Le Boulé**

Article supprimé par : (2012)-100-12

137. **Planification d'ensemble détaillée le long de la route 117**

Étant donné l'importance de la route 117 comme **porte d'entrée principale** de la ville, **axe routier jouant un rôle de premier niveau** et **artère à prédominance commerciale d'envergure**, une attention particulière lui a été portée et différents outils de planification du territoire ont été réalisés afin de s'assurer du développement articulé de part et d'autre de cette infrastructure d'importance.

Le **projet de réaménagement de la route 117** constitue un projet prioritaire. La planification des interventions s'est étalée sur plusieurs années et a fait l'objet de plusieurs consultations publiques auprès des intervenants du milieu et, bien entendu, d'un accord de principe avec le ministère des Transports du Québec. Le projet vise principalement à **assurer la préservation de la vocation de transit** de cette artère, à contrer sa transformation en boulevard urbain, à assurer la **sécurité des utilisateurs**, à permettre une **accessibilité adéquate aux principaux pôles** de développement du territoire et à intégrer les interventions projetées au réseau local et au futur Axe central.

A ce jour, le ministère des Transports du Québec a déjà réalisé d'importantes interventions soit, la construction des viaducs aux intersections des routes 323 et 327 et de la montée Ryan ainsi que la construction de voies de service aux abords de la route 117 entre la route 323 et la montée Ryan.

Les principales interventions envisagées dans les prochaines années sont la construction d'un carrefour giratoire à l'intersection de la rue Vaillancourt, la création de deux nouvelles voies collectrices en parallèle avec la route 117, la mise en place d'un système de bretelles d'accès au carrefour giratoire permettant le développement des terrains riverains, la fermeture des bandes de passage dans le terre-plein de la route 117 (tout en maintenant une bande ouverte aux services de sécurité publique) et la désignation de la rue de Saint-Jovite comme principale voie d'entrée vers le centre-ville avec le maintien envisagé de sa configuration actuelle. A ces interventions s'ajoutent la gestion rigoureuse des accès donnant directement sur la route 117 (servitude de non-accès), la limitation stricte d'ouverture d'une nouvelle rue dans la partie nord-est du territoire (entre la ligne de haute tension d'Hydro-Québec et la montée Kavanagh), la détermination éventuelle de la localisation d'une nouvelle rue dans la partie sud-est du territoire (entre la montée du Curé-Labelle et le chemin des Lilas) ainsi que la mise en place de normes de lotissement favorisant la création de nouveaux lots donnant sur la route 117 possédant une largeur importante.

Modifié par : (2013)-100-15

Au niveau de la **vocation de la route 117**, nul doute que la fonction commerciale est prédominante. Par sa localisation stratégique et sa grande visibilité, il devient primordial que le développement à ses abords se fasse de façon cohérente avec son milieu, en complémentarité avec les autres pôles et en conformité avec la vocation touristique de la ville.



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

Afin de s'assurer d'atteindre ces objectifs, les outils de gestion du territoire mis en place pour permettre une cohabitation intelligente des usages favoriseront l'organisation spatiale de la façon suivante :

- 1° à l'intersection de la montée Kavanagh, la ville souhaite que dans les prochaines années la vocation actuelle de commerce artériel soit graduellement remplacée par des commerces davantage reliés à la restauration, à l'hébergement, à la récréation, etc;
- 2° les commerces de type artériel lourd nécessitant de l'entreposage extérieur, lorsqu'autorisés, devront être localisés en arrière lot (non adjacent à la route 117);
- 3° les commerces de grande surface reliés à l'alimentation seront concentrés à proximité du carrefour giratoire Vaillancourt projeté;

Modifié par : (2013)-100-15

- 4° les commerces de vente au détail et de restauration seront concentrés du côté nord de la route 117 entre la rue Léonard et la rue Latreille;
- 5° à l'intersection de la montée Ryan, les commerces pouvant s'y implanter seront intimement liés à une clientèle touristique de passage;
- 6° le sud est de la route 117 sera principalement vouée à la fonction industrielle et commerciale artérielle;
- 7° la vocation de villégiature à l'extérieur du périmètre urbain.

Le plan 9.1 – Planification détaillée le long d'un secteur de la route 117 illustre de façon schématisée les différentes interventions faites et projetées sur le réseau routier ainsi que les prédominances des vocations aux abords de la route 117.

A titre de complément au plan cité précédemment, un plan du ministère des Transports du Québec démontre le réaménagement de la route 117. A noter que depuis la réalisation du plan en 2006, certains changements d'ordre mineur y ont été apportés et ce, principalement au niveau de la rue collectrice située entre la rue Latreille et la rue des Pionniers. Le tracé plus exact est illustré au chapitre 3 au **plan 5 – Réseau de transport du noyau urbain**.



Réaménagement de la route 117 (secteur est)

Source : Ministère des transports du Québec, Phase de construction, Phase 2 : Échangeurs route 117 et Vaillancourt, Option avec la sortie à Vaillancourt : de la future route 117 vers la voie de desserte, 20 octobre 2006.



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

138. **Amélioration de la desserte routière du noyau urbain (centre-ville)**

Une amélioration de desserte routière du noyau urbain (centre-ville) devra être effectuée, afin d'**assurer l'intégration adéquate** des interventions prévues par le ministère des Transports du Québec de même que permettre le **développement des terrains riverains**. Les interventions liées au réseau routier local sont notamment relatives au prolongement du boulevard du Docteur-Gervais et à son raccordement à l'Axe central, au prolongement de la rue Vaillancourt en direction sud, à la modification de la géométrie de l'intersection montée Kavanagh / rue de Saint-Jovite et à l'implantation d'une collectrice dans l'axe de la rue Cadieux.



INTERVENTIONS

- | | | | |
|---|---|---|--|
| 1 Raccordement de l'axe central à la montée Kavanagh : accessibilité aux pôles commerciaux et pour les résidents. | 4 Raccordement de la montée Kavanagh à la route 327 : desserte des secteurs résidentiels, accès à l'axe central et réduction de la circulation de transit sur les rues locales. | 7 Raccordement des rues Lefebvre ou route 327 à la rue Latrelle: mise en valeur du secteur du Ruisseau Clair et de la Cédrière. | 10 Prolongement de la rue Vaillancourt: accès au viaduc. |
| 2 Modification de la géométrie de l'intersection montée Kavanagh et rue de Saint-Jovite. | 5 Raccordement de la rue de Saint-Jovite et du boulevard Docteur-Gervais : implantation d'une collectrice dans l'axe de la rue Cadieux. | 8 Raccordement à la rue de Saint-Jovite vis-à-vis la rue Fillon. | 11 Raccordement de la rue de la Montagne à l'axe central: implantation d'une collectrice sur le côté nord. |
| 3 Lien route 117 / rue de Saint-Jovite. | 6 Raccordement des rues Vaillancourt et Proulx: lien entre le viaduc et le boulevard du Docteur-Gervais. | 9 Raccordement des rues Latrelle et des Pionniers: mise en valeur des terrains et implantation d'une collectrice. | 12 Nouveaux liens avec la route 117: vers les viaducs. |

Source : Daniel Arbour et Associés, Ville de Mont-Tremblant – Secteur Est de la route 117 : organisation, vocation et image, Proposition des interventions sur le réseau routier, 27 mars 2006.

A noter que depuis la réalisation du plan des interventions sur le réseau routier en 2006, certains changements d'ordre mineur y ont été apportés et ce, principalement au niveau de la rue collectrice située entre la rue Latrelle et la rue des Pionniers. Le tracé plus exact est illustré au chapitre 3 au **plan 5 – Réseau de transport du noyau urbain**.

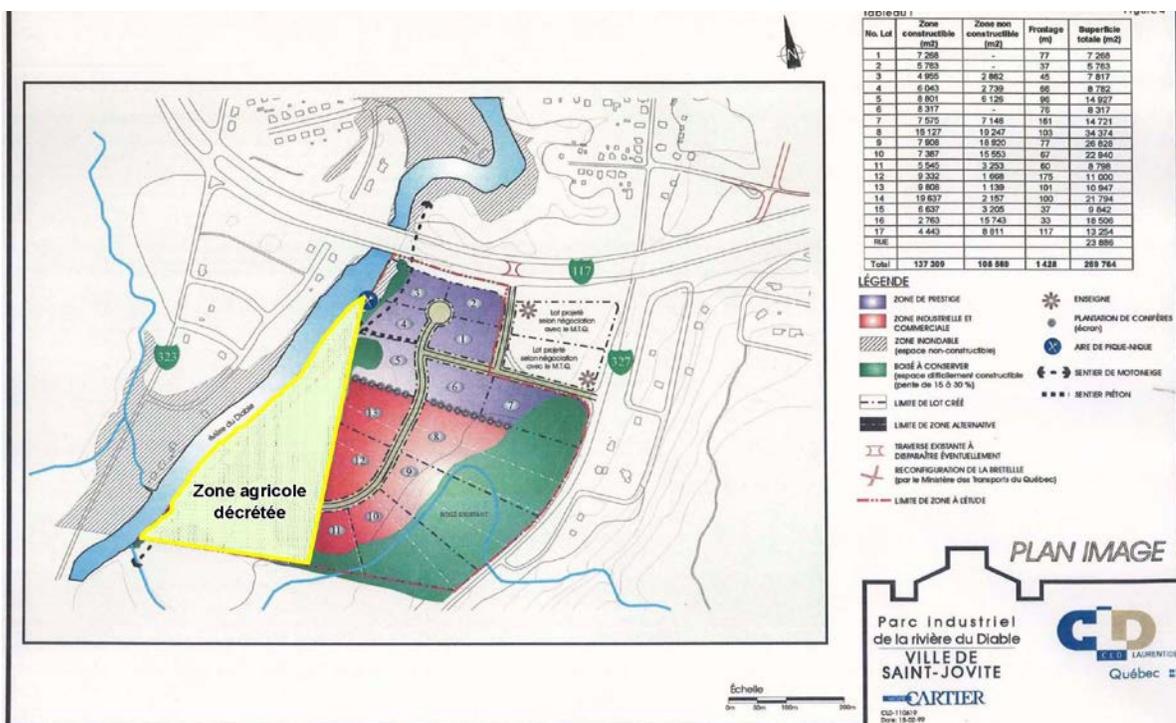
139. **La zone industrielle située au carrefour des routes 117 et 327**

Bien que la Ville se questionne actuellement sur la vocation du parc industriel d'envergure régionale (planification du réseau routier et usages à permettre) situé au carrefour des routes 117 et 327, par obligation de conformité au schéma d'aménagement révisé de la MRC des Laurentides, une stratégie de desserte routière et de planification du site doit être faite pour ce secteur actuellement vacant.

La **création d'un accès constitue un pré-requis** au développement du secteur à des fins industrielles ou autres. Ce projet **s'inscrit également en lien** avec le réaménagement de la route 117. Aujourd'hui, un réaménagement de la bretelle de la route 327 devant desservir cette zone est identifié au plan concept ci-après réalisé en 1999 en collaboration avec le Centre local de développement ainsi qu'au plan **5 – Réseau de transport du noyau urbain**.



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



Source : Parc industriel de la rivière du Diable – Concept de développement – Ville de Saint-Jovite – Février 1999 (amendé)

Pour ce qui est de l'aménagement du site, l'objectif général est d'en assurer un développement optimal sur son ensemble afin qu'il contribue à l'image positive de la ville. L'approche favorisée par la Ville en est une où l'implantation des bâtiments offrira une bonne visibilité à ces derniers qui devront être d'une grande qualité environnementale et architecturale, le site possédant une localisation stratégique.

140. Amélioration du chemin Duplessis

La reconstruction du chemin Duplessis apparaît nécessaire dans l'hypothèse d'une **croissance de l'achalandage** résultant de la réalisation des projets de développement du Versant Soleil et du Camp Nord. Le chemin Duplessis, situé en contrebas du massif du Mont-Tremblant, représente la voie d'accès aux différents pôles de la station touristique et en ce sens, se doit d'être **configuré de manière sécuritaire**, tout en assurant la **fluidité de la circulation**.

Certaines améliorations ont déjà été réalisées sur le chemin Duplessis. Ainsi, deux carrefours giratoires ont été construits, à l'intersection avec la montée Ryan et à l'entrée du Versant Soleil. À ceux-ci s'ajouteront prochainement deux autres carrefours giratoires, à l'intersection avec le chemin des Voyageurs et au raccordement du futur Axe central.

141. Amélioration du gabarit et de la géométrie de la montée Ryan

Tel que souligné dans le Schéma d'aménagement révisé de la MRC des Laurentides, l'axe de la montée Ryan nécessite plusieurs interventions à court et moyen termes afin **d'améliorer le gabarit et la géométrie** de la chaussée à un niveau standard sur l'ensemble du tracé, en lien avec son rôle de **principale voie d'accès à la station touristique et au parc National du Mont-Tremblant depuis la route 117**. La Ville souhaite toutefois intervenir au niveau du **contrôle des accès** plutôt que de revoir le gabarit de la montée Ryan.



Porte d'entrée route 117 / montée Ryan : requiert une amélioration de l'image, par la mise en place d'aménagements paysagers



142. **Reconstruction de la route 323**

La portion de la route 323 située au sud de la route 117 joue le rôle d'axe de transport régional. Il s'agit d'un **lien routier privilégié** entre l'**important bassin de clientèle touristique de l'Outaouais et de l'Ontario** et la région de Mont-Tremblant. En ce sens, les nombreuses **lacunes relatives à la configuration** de cet axe routier devront être corrigées afin d'assurer la sécurité des utilisateurs, dont le nombre a plus que doublé depuis les années 1980.

143. **Portes d'entrée (principales, secondaires, tertiaires)**

Les portes d'entrée au territoire de la ville jouent un rôle stratégique dans le contexte de son positionnement à titre de ville à vocation récréotouristique. De manière générale, les **portes d'entrée** doivent être planifiées en respect avec l'authenticité du territoire et de manière à **marquer l'image et l'identité de la ville**, ce qui passe par l'implantation de carrefours giratoires, par la mise en place d'aménagements paysagers en respect avec le milieu, par la construction de superstructures qui reprennent le caractère authentique de Mont-Tremblant (usage de matériaux nobles) et par l'intégration d'une signalisation de qualité.

144. **Transport en commun**

Dans le but de diminuer l'utilisation de moyens de transports privés, le concept vise à planifier une occupation du sol axée sur le transport en commun. Ceci pourra se traduire par l'utilisation de **stratégies de gestion de la demande** et de système de transport.

De plus, il sera nécessaire de planifier adéquatement l'utilisation du sol en bordure des réseaux de transport en commun, en privilégiant notamment une **densification** et l'établissement des **clientèles-cibles** (personnes âgées, étudiants, employés de l'industrie touristique).

Sous-section 2 Environnement

145. **Cadre de référence environnemental**

Le Plan directeur en environnement comporte un inventaire et une analyse exhaustive de la ressource « environnement » de la ville. Quoique les composantes de l'environnement fassent toutes partie intégrante de la planification et de l'aménagement du territoire, certaines d'entre elles s'avèrent **particulièrement préoccupantes**.

Dans le contexte du **développement durable**, où la ressource « environnement » constitue l'un des piliers sur lequel s'appuie le développement de la ville, il est essentiel de **protéger** et de **mettre en valeur l'authenticité de la ressource**. Bien que certains territoires, tel que le parc National du Mont-Tremblant et le Domaine Saint-Bernard bénéficient d'une certaine forme de protection face au développement, la majeure partie du territoire demeure relativement **vulnérable**.



Domaine Saint-Bernard

En ce sens, le plan d'urbanisme vise à **mieux contrôler l'impact des usages potentiellement polluants** sur le milieu récepteur, à permettre un développement qui a pour objectif le respect de la **capacité de support du milieu par bassin versant** dans la mesure des connaissances actuelles, à permettre une gestion adéquate des espaces naturels et des territoires comportant des **contraintes naturelles**.



146. **La gestion par bassins versants**

Les **bassins versants** sont déterminés par les lignes de partage des eaux qui varient en fonction de la topographie du territoire (crêtes, collines, sommets, vallées, etc.). Chaque bassin versant possède une **capacité de support** qui varie et qui doit être considérée lors de l'évaluation des projets.

Afin d'assurer un lien entre l'urbanisme et la protection de l'environnement et de concrétiser

l'approche de gestion par bassin versant privilégiée au plan d'urbanisme, le **règlement de zonage** traduira en grande partie les limites des bassins versants, identifiées au **plan 10 – Localisation des bassins versants**.

Il existe plusieurs méthodes pour découper un bassin versant, selon que ce soit celui d'un lac ou d'un cours d'eau.

La **capacité d'absorption visuelle** utilise le bassin versant de lac alors que, pour des considérations techniques, le **plan de zonage** utilisera les bassins versants de cours d'eau et ce, afin de s'arrimer avec l'éventuel concept de développement de la MRC.

147. **Les unités paysagères**

La notion de **protection du paysage** constitue une préoccupation majeure. Cette notion fait notamment partie intégrante des outils d'urbanisme des trois anciennes municipalités constituantes. Les outils actuels démontrent une **volonté de préserver l'intégrité du paysage** mais se limitent toutefois principalement à la protection des sommets de montagne et de certains corridors par le maintien d'une faible densité et l'exigence d'un pourcentage d'espaces naturels minimum par terrain.

L'analyse des conditions et des impacts des implantations humaines sur l'intégrité du paysage démontre que la **vulnérabilité du milieu naturel** ne se limite pas aux sommets de montagne et à certains corridors mais **s'étend à l'ensemble du territoire**.

Les **pressions de développement** exercées au cours des dernières années sur les sommets de montagne, les versants et les terrains en pente de même que les conditions d'implantation des nouveaux projets résidentiels incitent la Ville à se préoccuper particulièrement de la **protection de la ressource paysage**, qui fait partie intégrante de son image et de son identité.

Ainsi, le cadre de référence identifie un ensemble **d'unités paysagères**, ce concept étant basé sur le principe de la vulnérabilité du paysage par rapport au développement. La Ville est consciente que les paysages n'offrent pas une vulnérabilité uniforme par rapport au développement. Certains secteurs de moindre impact offrent des possibilités accrues de développement qui nécessitent un contrôle et un encadrement plus ténus tandis que d'autres secteurs plus vulnérables doivent faire l'objet d'une protection sévère.

La Ville a donc procédé à la caractérisation de la vulnérabilité de son territoire au développement par **l'établissement de la capacité d'absorption visuelle**. Le bassin et le sous-bassin versant de lac constituent la base territoriale de référence pour la détermination des unités paysagères, ceux-ci ayant été favorisés puisqu'ils réfèrent à la ligne naturelle d'une crête, qui constitue une limite au paysage perceptible par le visiteur. La description

Unité paysagère	Inclusion de l'unité paysagère à l'intérieur du bassin visuel de secteur touristique de la MRC		
	En totalité	En partie	Non incluse
A-3		✓	
B-2			✓
C-2		✓	
D-3	✓		
E-3	✓		
F-1	✓		
G-3			✓
H-1			✓
I-2		✓	
J-2		✓	
K-1		✓	
L-1	✓		
M-3			✓
N-3		✓	
O-2		✓	
P-3		✓	
Q-1		✓	
R-1	✓		
S-1	✓		
T-1	✓		

RÉFÉRENCE : Plan directeur en environnement (2004).



détaillée de la méthode employée est présentée à l'**annexe J**. Cette méthode a mené à l'établissement de trois types d'unités paysagères, soit celles de **faible**, de **moyenne** et de **forte vulnérabilité**.

La **ressource « paysage »** s'avère un élément prépondérant dans le **contrôle et la gestion du territoire** de Mont-Tremblant. Les unités paysagères permettent d'assurer la gestion des implantations tout en enrichissant la connaissance de la ressource « paysage » et en minimisant les impacts visuels du développement. Ce mode de gestion et de contrôle vise la problématique de **l'implantation résidentielle en montagne**, notamment le déboisement et l'érosion du sol. Il permet également de considérer le paysage en tant qu'élément du patrimoine naturel et d'assurer la pérennité des « paysages patrimoniaux ».

Le contrôle et la gestion des implantations en fonction de la vulnérabilité des unités paysagères visent à **atténuer les impacts visuels du développement sur les paysages** et à **encadrer le développement** de façon à protéger et à conserver l'intégrité du paysage.

Une vingtaine d'unités paysagères ont été identifiées. Les unités de **forte vulnérabilité** couvrent le sud du lac Fortier, le mont Tremblant, le Domaine Saint-Bernard, le noyau villageois (village) et les bassins visuels des lacs Mercier, Tremblant et Ouimet. Les secteurs du noyau urbain (centre-ville), des abords de la route 117 et du bassin visuel du lac Maskinongé sont caractérisés par la présence d'unités paysagères de **moyenne vulnérabilité**. Finalement, le milieu rural-villégiature ainsi que certaines franges territoriales sont **faiblement vulnérables au développement**.

La notion d'unités paysagères se superpose à celle du **bassin visuel de secteur touristique** définie au schéma d'aménagement de la MRC. Ce secteur englobe les paysages montagneux perceptibles en premier plan par l'automobiliste qui traverse la MRC des Laurentides et qui circule sur la route 117, la route 323, la route 327, sur la montée Ryan, le chemin du Village, le chemin Duplessis ou sur le chemin du Lac-Mercier.

Une réglementation sur les implantations en milieux montagneux devra notamment s'appliquer à l'intérieur du bassin visuel de secteur touristique qui couvre le territoire de Mont-Tremblant.

Les unités paysagères et le bassin visuel de secteur touristique ont été identifiés au **plan 11 – Unités paysagères**. L'**annexe K** présente une description des ensembles structurants du paysage, issus du Plan directeur en environnement.

Modifié par : procès-verbal de corrections 9 février 2009

148. **La « Griffe » Mont-Tremblant**

L'aspect unique du territoire de Mont-Tremblant résulte de la présence de plusieurs **paysages emblématiques et identitaires**, qui font partie intégrante de l'image de la ville. L'ensemble de ces paysages à caractère unique et spectaculaire constituent la « **Griffe » Mont-Tremblant**. Les neuf éléments griffés de Mont-Tremblant sont les suivants :

- 1° le secteur sud du lac Tremblant / la Base Sud;
- 2° le lac Mercier;
- 3° le lac Ouimet;
- 4° la montée Ryan;
- 5° le noyau urbain (centre-ville);
- 6° le secteur Beattie-des-Pins;
- 7° le massif du mont Tremblant;
- 8° la vallée de la rivière du Diable;
- 9° la montagne à Léonard.



À ceux-ci s'ajoutent le Versant Soleil, le Camp Nord et l'Axe central, qui sont des éléments griffés projetés ou présentement en cours de réalisation. L'ensemble de ces éléments se distinguent par leur **spécificité géographique et culturelle** reconnue par le milieu de même qu'en raison de leur **notoriété**. Le plan d'urbanisme vise à **assurer l'intégrité des éléments griffés** par le biais d'un encadrement et d'une gestion stricte, tout en respectant le caractère intrinsèque de chacune d'elles.

149. **Élément griffé : le secteur sud du lac Tremblant / la Base Sud**

Le secteur sud du lac Tremblant représente un élément griffé. Ce lac, à la forme allongée très caractéristique, offre un milieu préservé. La route encaissée donne un **point de vue unique sur le lac Tremblant**, à partir de laquelle on perçoit le caractère naturel de cette étendue d'eau à son extrémité. Le lac Tremblant représente, avec la rivière du Diable, l'une des deux sources d'eau potable de la Ville.

De plus, la présence de la **Base Sud** offre une valorisation explicite du secteur et permet un contraste saisissant entre le milieu de villégiature et le milieu naturel. Le pôle récréotouristique de la Base Sud propose un **décor qui frappe l'imaginaire** en raison du style, des couleurs, des densités et des volumes des implantations qui créent une cohésion architecturale. Par ailleurs, l'aspect topographique contribue à l'image de la station touristique. En effet, la Base Sud se trouve en avant plan alors que le paysage est complété par la montagne, située en arrière plan.

150. **Élément griffé : le lac Mercier**

Le lac Mercier constitue également un élément griffé. À partir du chemin du Village, en direction nord, une **grande ouverture** offre une vue saisissante sur le lac, situé en contrebas. Cette ouverture est permise par **l'absence de bâtiments sur le côté ouest** du lac. Le paysage crée une toile de fond qui fait ressortir le lac en avant plan. Par ailleurs, il y a une forte relation entre le noyau villageois et l'eau. En effet, le noyau villageois longe le lac Mercier et la présence de bâtiments d'intérêt accentue le **cachet unique** du milieu.



Lac Mercier

151. **Élément griffé : le lac Ouimet**

Le lac Ouimet constitue un autre élément griffé. Depuis la rue Labelle, le visiteur profite de **différents points de vue successifs sur cette étendue d'eau**. Le lac Ouimet est caractérisé par la présence de nombreuses petites îles. L'hôtel Gray Rocks, dont le bâtiment principal actuel date de 1955, est également implanté en bordure du lac. Il comprend notamment une écurie dont la valeur ethnologique est reconnue au schéma d'aménagement de la MRC des Laurentides.

152. **Élément griffé : la montée Ryan**

La montée Ryan constitue la **principale voie d'accès au noyau touristique de calibre international**. Cet axe, qui a conservé son caractère naturel, croise la rivière du Diable à deux reprises et offre une **vue omniprésente sur le massif du mont Tremblant**, ce qui en fait un élément griffé. L'implantation récente de deux **carrefours giratoires** accentue l'effet de porte d'entrée et ajoute à l'expérience de l'utilisateur.



153. **Élément griffé : le noyau urbain (centre-ville)**

Le **clocher de l'église de Saint-Jovite** est visible à partir de la route 117, particulièrement depuis le belvédère situé en amont de la rue Lalonde. Celui-ci **témoigne de l'implantation initiale du cadre bâti de Saint-Jovite**, de part et d'autre de la rue du même nom. Le rapport entre le cadre bâti situé en contrebas et le mont Tremblant constitue **l'attrait de ce point de vue** et justifie son identification et sa protection à titre de paysage griffé.

154. **Élément griffé : le secteur Beattie-des-Pins**

Le secteur Beattie-des-Pins, anciennement appelé Saint-Jovite Station, constitue également un paysage griffé. Historiquement, le site Beattie-des-Pins s'est développé en lien avec la présence du chemin de fer « Le P'tit train du Nord », qui reliait Mont-Tremblant à Montréal. L'emprise de l'ancienne voie ferrée, utilisée désormais à des fins récréatives (tracé du parc linéaire Le P'tit Train du Nord), offre un **espace dégagé visible de la route**.

Développé en bordure de l'ancienne gare de Saint-Jovite, le secteur Beattie-des-Pins demeure relativement enclavé. Ce secteur est caractérisé par la présence de **rues étroites**, par des bâtiments dont l'architecture est caractéristique du **style vernaculaire américain**, par des **lotissements étroits** et par une forte proportion d'**espaces boisés**. En 1991, le secteur Beattie-des-Pins a été classé site du patrimoine.

155. **Élément griffé : le massif du mont Tremblant**

Le **massif du mont Tremblant**, localisé sur la rive nord-est du lac Tremblant et dont l'intérêt est régional, contribue à créer un paysage exceptionnel. Le **pic Johanssen**, plus haut sommet de ce massif, s'élève à neuf cent trente (930) mètres au-dessus du niveau de la mer. Le massif du mont Tremblant constitue le **principal produit récréotouristique de la ville** (station de ski alpin, sentiers récréatifs multiples), en plus de posséder une **valeur environnementale reconnue**. En effet, le site du massif du mont Tremblant est constitué depuis 1981 en tant que parc national en vertu de la *Loi sur les parcs* (L.R.Q., c. P-9). Sa contribution à l'image de la ville implique l'identification du massif du Mont-Tremblant en tant qu'élément griffé.

156. **Élément griffé : la vallée de la rivière du Diable**

La rivière du Diable sillonne le territoire de Mont-Tremblant dans l'axe nord-sud depuis la rivière Rouge jusqu'à sa jonction avec la rivière Le Boulé à la limite Ouest de la municipalité. Ce cours d'eau joue un **rôle majeur dans le développement économique et récréotouristique** de la région, en plus de constituer la source d'approvisionnement en eau potable du noyau urbain (centre-ville). La **vallée de la rivière du Diable** s'étend de part et d'autre du cours d'eau du même nom. Le maintien d'un encadrement forestier dans une zone de 500 mètres en bordure du cours d'eau permettra **d'assurer l'intégrité** de la rivière du Diable et la préservation des processus écologiques à l'intérieur du bassin versant¹.

157. **Élément griffé : la montagne à Léonard**

La montagne à Léonard constitue, avec le massif du mont Tremblant, le principal fait **marquant du paysage** perceptible depuis la route 117. Cette montagne, l'une des plus hautes du territoire municipal, se trouve en arrière-plan du noyau urbain (centre-ville). La montagne à Léonard est caractérisée par un **sommet pointu**, de **fortes pentes** et du

¹ Source : Biofilia, Programme de caractérisation de la rivière du Diable, décembre 2004.



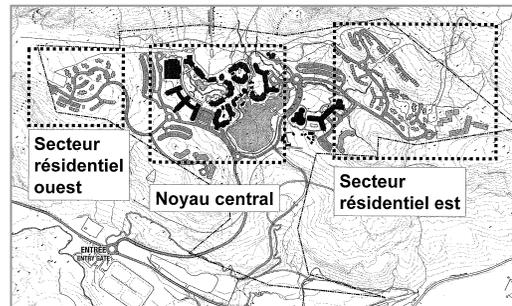
Ville de Mont-Tremblant
Règlement (2008)-100
Plan d'urbanisme

roc affleurant. Le couvert végétal est composé en majeure partie de feuillus, de sorte que les implantations peuvent avoir des impacts importants sur le paysage.

158. **Autres éléments griffés (en cours et projetés)**

Versant Soleil (en cours et projeté)

Le Versant Soleil correspond à la seconde phase de développement de la station touristique. Le projet prévoit la **création d'un village récréotouristique en montagne en bordure d'un lac**, dont le cachet et l'ambiance s'inspirent des vieux villages et des bâtiments patrimoniaux des régions rurales du Québec.



Versant Soleil – Plan directeur

Source : Ville de Mont-Tremblant, projet du Versant Soleil de Station Mont Tremblant, 21 juillet 2003.

Le concept proposé mise notamment sur la présence des **Falaises de l'Avalanche**, qui dominant le paysage et offrent un panorama spectaculaire.

Planifié de manière à être peu visible depuis les voies de circulation et les développements existants, le Versant Soleil vise une **clientèle d'affaires et de visiteurs de séjour**. Développé sous forme de projet intégré, le Versant Soleil permettra l'ajout, lorsque complété, d'un potentiel de **2 100 unités d'hébergement** et de **9 000 mètres carrés de superficie commerciale** comprenant notamment un salon de jeu, un centre de conférence et un centre multifonctionnel. L'importance de ce projet dont les travaux d'aménagement ont été amorcés, nécessite l'identification du Versant Soleil en tant qu'élément griffé.

Camp Nord (projeté)

Le Camp Nord constitue la troisième phase de développement planifiée par la station touristique. Ce secteur comprendra, comme la Base Sud et le Versant Soleil, **plusieurs commerces et unités d'hébergement** qui seront précisés lors de la modification réglementaire nécessaire à la mise en valeur du site.

Le concept devra proposer un développement qui s'intègre à la nature environnante et qui revêt une **architecture de qualité**. Le développement du Camp Nord devra être planifié de manière harmonieuse afin que ce pôle touristique devienne un élément griffé de Mont-Tremblant.

Axe central (projeté)

L'Axe central devra être réalisé de manière à **préserver les vues sur les points d'intérêt** perceptibles depuis cet axe routier. Les panoramas sur le massif du mont Tremblant devront notamment être protégés intégralement et ce, afin de conserver l'image et l'identité de la ville.

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS LIÉS À LA RÉALISATION DE L'AXE CENTRAL

La réalisation de l'Axe central sous-tend l'atteinte de neuf objectifs opérationnels :

Gestion des transports routiers

- Objectif 1 : Préserver la vitalité économique de la région de Tremblant.
- Objectif 2 : Favoriser la circulation touristique générée par les quatre pôles d'attraction que sont les trois versants Sud, Soleil et Nord de la Station Mont Tremblant ainsi que le parc National du Mont-Tremblant.



Gestion de la circulation routière

- Objectif 3 : Améliorer la fluidité du trafic et réduire la congestion.
- Objectif 4 : Gérer les stationnements.

Gestion des corridors routiers

- Objectif 5 : Hiérarchiser le réseau routier.
- Objectif 6 : Contrôler les accès sur l'axe routier.
- Objectif 7 : Préserver le cadre de vie local et des abords routiers dans une perspective évolutive.
- Objectif 8 : Préserver les milieux sensibles.

Gestion de la sécurité routière

- Objectif 9 : Améliorer le bilan de la sécurité routière.

Source : Ministère des Transports du Québec et MRC des Laurentides, Accès à la Station et au Parc national du Mont-Tremblant, Étude comparative sommaire de l'Axe central et de l'axe du chemin du Lac-Supérieur, p. 7-8, août 2005.

159. **Les corridors de signature**

Le territoire municipal est sillonné par un **ensemble d'axes de transport majeurs**. Il s'agit de la route 117, de la route 323 (chemin de Brébeuf) et de la route 327 (rue Léonard, rue de Saint-Jovite, rue Labelle, chemin du Village), des chemins Duplessis, du Village et du lac Mercier, de la montée Ryan et des rues Labelle et de Saint-Jovite. À ceux-ci s'ajoutent le parc linéaire Le P'tit train du Nord, axe récréatif d'envergure qui traverse le territoire municipal d'est en ouest, de même que l'Axe central qui doivent également être considérés à titre de futurs corridors de signature.

Modifié par : (2012)-100-12

Ces axes jouent un **rôle structurant** à l'échelle municipale puisqu'ils constituent la première image de Mont-Tremblant pour les touristes et villégiateurs. En ce sens, ils sont des éléments majeurs de support à la mise en valeur du territoire et représentent la « signature » de la ville. Ces axes jouent donc le rôle de **corridors de signature** et **témoignent de la diversité et de la complémentarité des milieux**.

Les pressions de développement exercées en bordure de ces corridors incitent la Ville à se préoccuper particulièrement de la protection de l'authenticité de ces axes de circulation, en lien avec le maintien de son image et de son identité. En ce sens, le plan d'urbanisme vise à **assurer l'encadrement et la gestion de l'aménagement et du développement en bordure des corridors de signature**.

L'encadrement du développement devra varier en fonction des milieux traversés par ces corridors et ce, afin de prendre en considération leur **diversité**. De manière générale, les nouvelles implantations devront faire l'objet d'un **contrôle de la qualité et de l'harmonie du cadre bâti** et permettre le maintien d'une bande d'arbres, l'intégration d'aménagements paysagers ou encore la **conservation de la totalité du couvert forestier**. Une attention particulière sera également portée à l'affichage.

Les corridors de signature ont été divisés en **cinq types** : environnement naturel, urbain, villégiature, villageois et récréotouristique.

Chaque corridor comporte plusieurs tronçons, en fonction des milieux traversés. Les corridors de signature de même que leurs tronçons sont illustrés au **plan 12 – Corridors de signature**.

Modifié par : procès-verbal de corrections 9 février 2009

160. **Corridor « Environnement naturel »**

Sur le territoire municipal, **quatre axes routiers** sont identifiés comme étant des corridors de signature de type « environnement naturel » actuels ou projetés. Il s'agit d'une partie des routes 323 et 327, du chemin Duplessis et du chemin du Lac-Mercier. De manière générale, ces corridors devront être **protégés et mis**



Corridor environnement naturel
(montée Ryan)



en valeur et le développement devra y être **limité** de manière à assurer la **pérennité du milieu naturel**.

Modifié par : (2012)-100-12

Les sections des **routes 323 et 327** localisées au sud de la route 117 traversent un milieu naturel caractérisé par la présence de la **vallée de la rivière du Diable** et du lac Maskinongé ainsi que par l'implantation de **bâtiments agricoles typiques**, ce qui leur confère un aspect authentique unique. L'application de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* et de la *Politique sur la protection des rives, du littoral et des plaines inondables* vient limiter le développement dans ce secteur.

Le **chemin Duplessis**, étroit et sinueux par endroit, se trouve dans un **milieu vallonné**. Il traverse le parc National du Mont-Tremblant, territoire de conservation où la *Loi sur les parcs* s'applique, ce qui offre une protection supplémentaire au corridor routier.

Le **chemin du Lac-Mercier** offre une fenêtre sur l'un des plus grands plans d'eau de la ville. Menant à La Conception, cet axe présente un **caractère naturel** et ce, malgré la proximité des développements de villégiature situés en bordure du lac Mercier.

Modifié par : (2012)-100-12

Les axes de type « Environnement naturel » correspondent aux tronçons 1, 18 et 25 qui sont illustrés au **plan 12 – Corridors de signature**.

Modifié par : procès-verbal de corrections 9 février 2009

Modifié par : (2012)-100-12

161. **Corridor « Urbain »**

Les **trois** corridors de signature de type « urbain » identifiés se trouvent dans le secteur du noyau urbain (centre-ville). Il s'agit de la **rue de Saint-Jovite**, de la section de la **rue Labelle** située entre la rue de Saint-Jovite et la rue Trudel ainsi que de la partie de la **route 117** qui se trouve entre le futur Axe central et la montée Ryan.

Les corridors de la **rue de Saint-Jovite** et de la **rue Labelle** sont caractérisés par la présence **d'une mixité d'usages** : résidences, commerces et institutions. Étant situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation du noyau urbain, les mesures préconisées viseront à **améliorer l'aspect visuel de ces corridors de signature** et à y **consolider les fonctions urbaines** par la mise en place d'un développement intégré, en respect du milieu et des caractéristiques architecturales du cadre bâti.



Corridor urbain (rue Labelle)

A l'intérieur des corridors de signature des rues de Saint-Jovite et Labelle, on retrouve des tronçons qui devront faire l'objet d'une attention particulière. Pour la rue de Saint-Jovite ce sont ses parties ouest et est (à consolider ou à restructurer) et pour la rue Labelle, la partie entre le Parc linéaire et la rue Trudel (à consolider ou à restructurer).

La **route 117**, entre l'intersection du futur Axe central et la montée Ryan, présente un caractère fortement déstructuré. Ce tronçon est notamment caractérisé par un manque de cohésion au niveau des usages, par un affichage hétéroclite, par une multiplication des entrées charretières et par la présence de plusieurs intersections dangereuses. Ce corridor devra être géré de façon rigoureuse, ce qui se traduira, entre autres, par l'adoption d'une



Corridor à restructurer (route 117)



réglementation particulière.

Les axes de type « Urbain » correspondent aux tronçons 12, 13, 14, 19, 20, 22, 23 et 24 qui sont illustrés au **plan 12 – Corridors de signature**.

Modifié par : procès-verbal de corrections 9 février 2009

162. **Corridor « Villégiature »**

Quatre corridors de signature de type « villégiature » ont été identifiés : l'Axe central, la **montée Ryan**, la partie de la **route 117** située à l'ouest de la montée Ryan et à l'est du futur Axe central ainsi que le tronçon de la **rue Labelle / chemin du Village** reliant la rue Trudel à la montée Ryan, à l'exception du secteur traversant le noyau villageois.

La **montée Ryan** traverse un **milieu vallonné**, caractérisé par la présence d'un important couvert forestier. De nombreux **golfs** se sont implantés en bordure de cet axe, lui conférant un caractère de villégiature. Aucun poteau ni fil électrique n'est implanté en bordure de la majeure partie de ce corridor qui compte un nombre limité d'entrées charretières. À l'importante couverture forestière s'ajoutent certaines **ouvertures panoramiques sur le mont Tremblant**, ce qui confère au corridor de la montée Ryan un **caractère majestueux**. Le carrefour giratoire Ryan/Labelle/Village contribue à caractériser ce corridor. Ce dernier a été aménagé de façon sobre et rustique, afin de maintenir le caractère du lieu.

Tout comme la montée Ryan, l'axe de la **rue Labelle / chemin du Village** est principalement occupé par la fonction de villégiature : golfs, lac Ouimet, hôtel Grand Lodge, station de ski Gray Rocks, parc des Chutes, lac Tremblant, etc.

Le futur corridor routier de l'**Axe central** traversera un milieu naturel et est appelé à devenir un axe touristique d'envergure. En ce sens, les développements de villégiature devront s'insérer adéquatement au milieu naturel notamment, la préservation d'une bande d'arbres, fils électriques en arrières-lots ou le moins visible possible, aménagement de carrefours giratoires, limitation des accès véhiculaires, etc.

La **route 117** correspond en partie à un corridor de type villégiature. Il s'agit du premier contact avec Mont-Tremblant pour les personnes provenant du sud du territoire. La construction planifiée de l'Axe central constitue une opportunité pour développer la fonction de villégiature de part et d'autre de la route 117, à l'est de l'axe routier projeté. Par ailleurs, la partie de la route 117 localisée à l'ouest de la montée Ryan est caractérisée par des développements de villégiature en bordure du lac Duhamel.

De manière générale, ces axes routiers relient plusieurs projets résidentiels de villégiature, donnent accès aux golfs, offrent des points de vue exceptionnels sur le massif du mont Tremblant ou possèdent un important potentiel de développement à court ou moyen terme. En ce sens, ils devront être **protégés**, tout en permettant la **consolidation des secteurs de villégiature en développement**.

Les axes de type « Villégiature » correspondent aux tronçons 6, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 16, 21, 26 et 28 qui sont illustrés au **plan 12 – Corridors de signature**.

Modifié par : procès-verbal de corrections 9 février 2009

163. **Corridor « Villageois »**

Le corridor de signature de type « villageois » correspond à la section du **chemin du Village** où la route longe le lac Mercier pour traverser le village, creusé dans une vallée. Le chemin sinueux offre également une magnifique vue sur le **relief environnant** et sur le **lac Moore**.

L'**aspect authentique** du lieu doit être préservé et la planification du corridor de signature doit permettre le **maintien des points de vue sur le lac Mercier et sur les montagnes** ainsi que l'**intégrité des caractéristiques architecturales du noyau villageois**.



L'axe de type « Villageois » correspond aux tronçons 2, 3, 4 et 5 qui sont illustrés au **plan 12 – Corridors de signature**.

Modifié par : procès-verbal de corrections 9 février 2009

164. Corridor « Récréotouristique »

Le corridor de signature de type « récréotouristique » correspond à l'emprise occupée par le **Parc linéaire Le P'tit train du Nord**. Cet axe récréotouristique d'envergure traverse le territoire en plusieurs endroits stratégiques dont le secteur patrimonial Beattie-des-Pins, la rivière du Diable, la montée Ryan, le noyau villageois (village) et le lac Mercier.



Corridor récréotouristique
(Parc linéaire Le P'tit train du Nord)

L'emprise du parc linéaire est constituée de 2 sections, soit l'emprise générale et la surlargeur. L'emprise générale inclut la surface de roulement (assise) de la piste et ses fossés. Elle a généralement une largeur de 13,7 mètres mais peut varier à certains endroits. L'excédent de cette emprise est identifié comme étant une surlargeur. Certains usages connexes ou complémentaires à l'activité de randonnée du parc linéaire peuvent être pratiqués dans une surlargeur dans la mesure où ils contribuent à sa mise en valeur.

Modifié par : (2013)-100-15

Quoique bien protégé par l'emprise conférée au parc linéaire, le contrôle et la gestion de ce corridor de signature doivent être poursuivis de manière à assurer un maintien des points de vue et des ouvertures sur les **éléments d'intérêts** (lacs, cours d'eau, montagnes, secteur patrimonial Beattie-des-Pins, golfs, gare, noyau villageois, etc.).

L'axe de type « Récréotouristique » correspond au tronçon 17 qui est illustré au **plan 12 – Corridors de signature**.

Modifié par : procès-verbal de corrections 9 février 2009

Sous-section 3 Attraites et équipements touristiques

165. Récréotourisme

Le récréotourisme constitue l'**industrie première** de Mont-Tremblant. Elle génère des centaines d'emplois sur le territoire municipal, en plus de permettre des retombées économiques majeures. À titre d'exemple, les emplois liés au récréotourisme représentaient 55 % des emplois offerts sur le territoire en 2002. Il s'avère donc essentiel d'assurer une **gestion adéquate** des activités récréotouristiques en raison du rôle essentiel joué par celles-ci dans la ville.

Ainsi, le concept vise notamment à **améliorer l'accessibilité publique aux lacs et cours d'eau**, à **assurer l'encadrement et la gestion des parcs, espaces verts et réseaux récréatifs** et à **améliorer les liens entre les pôles récréotouristiques** (Domaine Saint-Bernard, rivière du Diable, parc National du Mont-Tremblant, station touristique).

De manière générale, le concept d'organisation spatiale privilégie la **consolidation des pôles récréotouristiques existants** et vise à **orienter l'implantation des nouvelles activités récréotouristiques dans certains secteurs** et ce, afin de maintenir un équilibre entre ce type d'activité et le milieu récepteur. À cet effet, les activités récréotouristiques seront dirigées en priorité à l'intérieur des aires d'affectation « Touristique faunique », « Touristique Mixte » et « Touristique Villégiature » identifiées au **plan 14 – Aires d'affectation du territoire**. À l'extérieur de ces secteurs, seules les activités récréotouristiques de faible envergure et ayant peu d'impact seront autorisées.

Modifié par : (2010)-100-2



SECTION 3 SECTEURS D'INTERVENTION

166. **Noyau urbain**

Le noyau urbain (centre-ville) regroupe une diversité de fonctions (résidentielle, commerciale, institutionnelle, industrielle, récréative) à l'intérieur d'un secteur densément peuplé qui s'étend de part et d'autre de la route 117. Le plan d'urbanisme vise à reconnaître le rôle de **pôle de commerces, de services ainsi que culturel régional et local** du noyau urbain.

Ses caractéristiques en font le lieu privilégié pour la **concentration des commerces et des services d'envergure**, ce rôle ayant notamment été reconnu au schéma d'aménagement de la MRC des Laurentides. Le rôle de **pôle régional** du noyau urbain se traduira notamment par l'implantation prioritaire, dans ce secteur, des industries, des commerces liés à l'hôtellerie et à la restauration ainsi que des services administratifs, éducationnels, de santé et de bien-être de grande envergure.



Noyau urbain (centre-ville)

167. **Noyau villageois**

En plus de pouvoir capitaliser sur le charme de son milieu naturel et de son cadre bâti, le noyau villageois (village) offre un **produit récréotouristique, culturel et commercial complémentaire** à celui du noyau urbain (centre-ville) et de la station touristique. Majoritairement occupé à des fins résidentielles, il regroupe également plusieurs commerces liés à l'hôtellerie et à la restauration ainsi que quelques services administratifs, éducationnels, de santé et de bien-être de desserte locale.

Le plan d'urbanisme vise à reconnaître le rôle de pôle de **récréotourisme, commerces et services essentiels et culturels local** du noyau villageois. En ce sens, la poursuite des démarches de revitalisation et de l'amélioration du cadre physique du village, la consolidation des commerces et des services ainsi que le développement des espaces vacants favoriseront l'émergence d'un milieu de vie dynamique et animé et d'un aspect visuel attrayant.



Noyau villageois (village)

168. **Station touristique**

La station touristique compte un **pôle existant**, la Base Sud, un **pôle en cours de réalisation**, le Versant Soleil, ainsi qu'un **pôle projeté**, le Camp Nord. Le développement actuel et planifié vise à offrir un ensemble de commerces et services destinés à une clientèle touristique (hébergement, restaurants, boutiques, centre des congrès, etc.), en lien avec les activités qui y sont offertes à l'année longue : ski alpin, golf, nautisme, plein air.

Le plan d'urbanisme reconnaît le rôle primordial joué par la station touristique et l'identifie en tant que **pôle de récréotourisme de calibre international**. En ce sens, le concept d'organisation spatiale vise à assurer l'encadrement et la gestion du développement de la station touristique qui doit s'inscrire en



Station touristique



complémentarité avec les pôles du noyau urbain (centre-ville) et du noyau villageois (village).

169. Secteurs de villégiature

Les secteurs de villégiature sont principalement concentrés **en bordure des lacs et cours d'eau** qui parsèment le territoire. 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 et de résidences de tourisme (location à court terme) de même qu'aux nuisances de voisinage associées aux usages incompatibles.

Le plan d'urbanisme vise à assurer l'encadrement et la gestion des secteurs de villégiature par le biais d'une **intégration adéquate des développements à l'intérieur des milieux naturels** de façon à distinguer les secteurs de villégiature à vocation naturelle de ceux à vocation plus touristique. A l'intérieur des secteurs de villégiature voués à la vocation naturelle, la Ville privilégie une faible utilisation du sol et l'implantation de résidences de très faible densité.

Les activités de villégiature seront dirigées vers les aires d'affectation « Villégiature », « Villégiature rurale », « Villégiature faunique » et « Faunique » identifiées au **plan 14 – Aires d'affectation du territoire**.

Modifié par : (2010)-100-2

170. Milieux agricoles et forestiers

Les milieux agricoles et forestiers jouent un rôle de **protection et de mise en valeur du territoire, de support aux activités récréotouristiques extensives et de prélèvement de la ressource**. L'attrait du paysage de Mont-Tremblant est notamment tributaire de la beauté du couvert forestier, des champs et des terres cultivées et/ou en friche.

Le plan d'urbanisme vise donc à assurer l'encadrement et la gestion des milieux agricoles et forestiers. En ce sens, le concept se base sur la **protection du couvert forestier** par le biais d'une approche liée au **développement durable** ainsi que sur la **mise en valeur des milieux agricoles à des fins agrotouristiques**.

Le **plan 13 – Concept d'organisation spatiale** démontre de façon schématisée les différentes composantes énoncées au présent chapitre et permet de saisir de façon conceptuelle la direction qu'entend prendre la Ville dans son développement du territoire.



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

Plan 9.1 – Planification détaillée le long d'un secteur de la route 117

(Voir agrandissement)

Modifié par : (2011)-100-5

Modifié par : (2011)-100-6

Modifié par : (2011)-100-8

Modifié par : (2013)-100-15



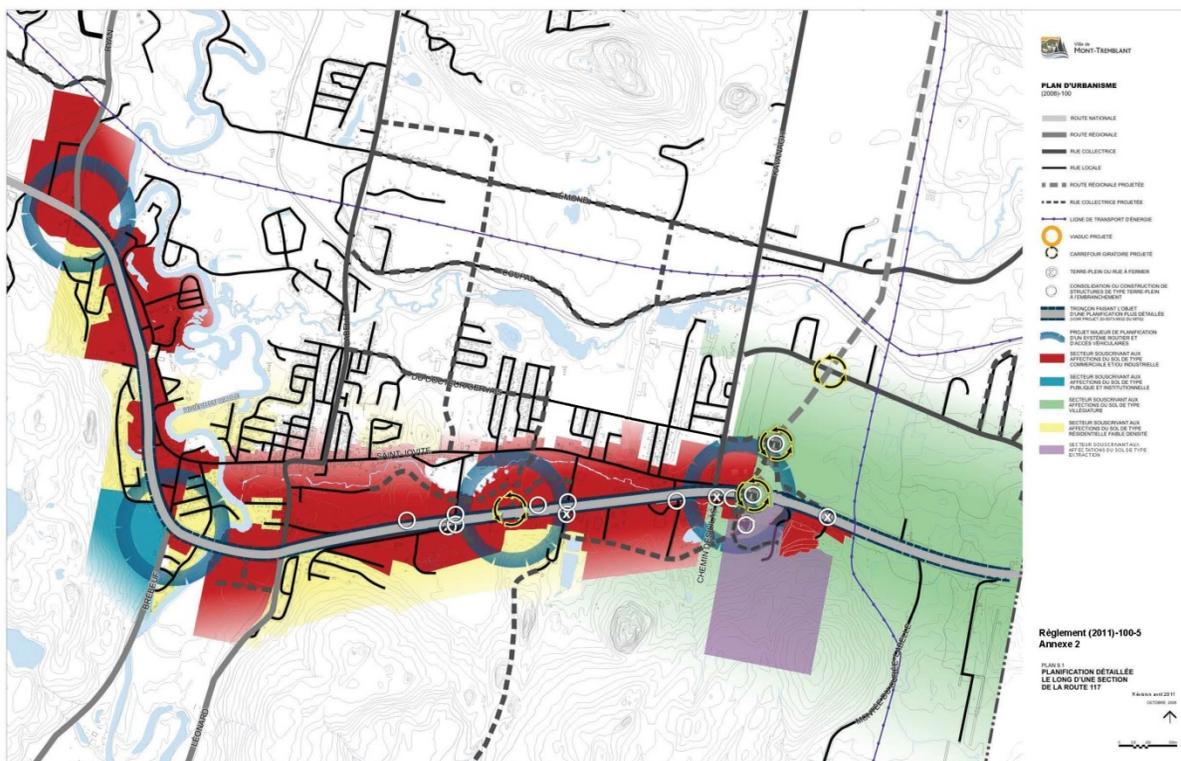
Plan 9.1 Planification détaillée le long d'un secteur de la route 117

Plan modificateur du plan 9.1 – Suppression des viaducs et de 2 collectrices

AVANT



APRÈS





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

Plan 10 – Localisation des bassins versants

(Voir agrandissement)



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

Plan 11 – Unités paysagères

(Voir agrandissement)

Modifié par : procès-verbal de corrections 9 février 2009



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

Plan 12 – Corridors de signature

(Voir agrandissement)

Modifié par : procès-verbal de corrections 9 février 2009

Modifié par : (2012)-100-12



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

Plan 13 – Concept d'organisation spatiale

Modifié par : (2011)-100-5
Modifié par : (2011)-100-6
Modifié par : (2012)-100-12

(Voir agrandissement)



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