

Analyse comparative

ANALYSE COMPARATIVE DU MÉMOIRE (DÉPOSÉ LE 14 JUILLET 2023)
RÉDIGÉ PAR DKA ET LES AMIS DE MONT-TREMBLANT DANS LE CADRE
DES CONSULTATIONS PRÉALABLES À L'ADOPTION DU SCHÉMA
D'AMÉNAGEMENT DE LA MRC DES LAURENTIDES

DOSSIER : 24169
DATE : 29 - 05 - 2024



dk a

Table des matières

Introduction

- 4 Introduction
- 5 Avant-propos

Recommandations

- 6 Densité et développement
- 11 Environnement et milieux naturels
- 15 Transport et mobilité
- 18 Commentaires additionnels
- 20 Conclusion

Introduction

Un schéma d'aménagement est un document de planification territoriale régional. Il traite de plusieurs aspects, non seulement de l'urbanisme et du développement économique, mais aussi des aspects environnementaux, sociaux, agricoles, etc. Les schémas d'aménagement doivent contenir des éléments obligatoires déterminés par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Ils doivent aussi être conséquents avec les orientations gouvernementales en aménagement du territoire (et leurs documents connexes), conditions essentielles pour être éventuellement approuvées par les instances gouvernementales.

À travers les MRC du Québec, les schémas d'aménagement varient tout de même. Certains sont assez généraux et laissent beaucoup de place aux villes quant à la réalisation de leurs instruments de planification (plan d'urbanisme et réglementation), d'autres sont très directifs (trop peut-être) et ne laissent que peu de place à la transposition du document régional vers les outils locaux de gestion du territoire. Le projet de schéma de la MRC des Laurentides se situe probablement au centre de ces deux concepts: le schéma comme tel évoque les grandes orientations attendues sans être extrêmement contraignantes, mais son document d'accompagnement, le document complémentaire, est tout de même assez directif. En fait, c'est le but d'un tel document. Le contenu de celui-ci devant OBLIGATOIREMENT être reconduit comme dispositions minimales à être transposées dans les règlements d'urbanisme des municipalités.

Un dernier élément mérite d'être souligné. L'élaboration d'un schéma d'aménagement n'est pas uniquement le fruit des réflexions du personnel de la MRC. Un comité technique formé des urbanistes locaux (et souvent des directeurs généraux) se rencontre à de multiples reprises pendant les phases d'élaboration et d'écriture pour discuter des différents éléments du schéma à venir.

Rendu à l'étape actuelle, ce projet de schéma a déjà aussi été normalement présenté au conseil de la MRC composé des maires et mairesses des villes constituantes. En ce sens, le projet de schéma, ses orientations, ses objectifs, son plan d'action et les moyens établis pour y arriver, a reçu l'aval du comité technique et du palier politique. La ville de Mont-Tremblant adhère donc à son contenu et à ses moyens de mise en œuvre. Voyons maintenant si le projet de schéma d'aménagement et le contenu de son document complémentaire répondent aux préoccupations soulevées dans le mémoire.

Quant à la suite des choses, à l'étape actuelle du processus, il est désormais trop tard pour faire modifier le contenu du schéma d'aménagement. Quoiqu'il en soit et tel que mentionné plus haut, le schéma d'aménagement propose des contenus minimaux à reconduire dans les plans d'urbanisme locaux et dans la réglementation. Les villes doivent souscrire à ces dispositions minimales, mais peuvent certainement les bonifier si elles le souhaitent.

Avant-propos

Le présent document traite des divers éléments et recommandations soulevés dans le mémoire déposé par «Les Amis de Mont-Tremblant» à la MRC des Laurentides dans le cadre des consultations préalables à l'adoption du schéma d'aménagement. Il constitue une appréciation du projet de schéma d'aménagement (no. 400-2024, 21 mars 2024) ainsi que de son document complémentaire tel qu'ils apparaissent sur le site web de la MRC des Laurentides en date du 15 mai 2024.

Le document présente, pour chaque recommandation et/ou commentaire formulés, des commentaires quant à la prise en compte ou non des éléments du mémoire et est accompagné de recommandations pour la suite des choses.

Densité et développement

Nous recommandons de limiter la densification résidentielle et le développement touristique dans les secteurs en périphéries de la station de Mont-Tremblant. L'objectif est de permettre une douce intégration des nouveaux résidents à la communauté de Mont-Tremblant et d'établir l'équilibre entre l'offre résidentielle et de tourisme. Nous devons considérer une vision de développement au-delà des frontières de Mont-Tremblant afin de diluer équitablement la pression du développement.

Recommandations 1 / 7

Consolider le développement à l'intérieur des périmètres urbains existants et modifier les périmètres urbains afin de soustraire les secteurs non urbanisés (ex: Camp Nord).

Constats:

Le schéma d'aménagement consolide en effet les principaux développements à l'intérieur de périmètres d'urbanisation, mais ne répond pas à la demande de soustraire les secteurs non urbanisés comme le «Camp nord». Au contraire, le schéma consolide l'affectation touristique de Mont-Tremblant en précisant que le centre de villégiature comporte 3 pôles de développement touristique de calibre international, dont le «Camp nord». On y précise que ce secteur a déjà fait l'objet d'une planification et son développement de forte densité est appuyé par la MRC.

Recommandations:

Compte tenu des fortes affirmations contenues dans le schéma d'aménagement, la ville ne pourra pas se soustraire au développement de ce pôle en proposant une affectation différente (zone de conservation par exemple). Nos recommandations portent donc sur les pistes suivantes:

- Insister pour que le secteur «Camp nord» soit identifié comme zone de réserve au développement et ne pas permettre de développement de ce secteur tant que tous les autres emplacements des autres pôles de développement ne soient complétés;
- S'assurer que le développement de ce secteur soit assujéti à des dispositions de PIIA;
- S'assurer que des études de circulation soient produites par le promoteur et contre-validées par des spécialistes externes au choix de la ville;
- Obtenir l'assurance des autorités municipales que les conclusions de ces études seront non seulement diffusées publiquement, mais aussi mises en application.

Recommandation 2/7

Assurer un développement harmonieux dans les milieux déjà construits afin d'assurer la capacité et la rentabilité des infrastructures en place.

Constats:

Le schéma précise que les municipalités devront favoriser une densification et une diversification des types d'habitation dans les périmètres urbains. Elles devront par conséquent identifier dans leur réglementation les secteurs où une telle densification sera favorisée en fonction de la capacité des infrastructures à répondre à une telle densification.

Pour assurer une viabilité économique des nouveaux projets de développement, la MRC exige des villes d'adopter un règlement sur les ententes relatives aux travaux municipaux.

Recommandations:

La proposition de schéma d'aménagement abonde dans le sens des préoccupations soulevées dans le mémoire. Néanmoins, certaines précisions restent à obtenir :

- Il nous apparaît étonnant qu'un règlement portant sur les ententes relatives aux travaux municipaux ne soit pas déjà en vigueur à Mont-Tremblant. Qu'il soit ou non en place, il y aurait lieu de vérifier son contenu et de l'adapter en s'inspirant d'autres villes (par exemple Mascouche, Saint-Eustache) qui déterminent un cheminement d'analyse d'un projet (quel qu'il soit) par différents comités d'analyse (aménagement du territoire - génie civil - service des finances - incendies) et approuvent ou non le prolongement des services municipaux sur la base de plusieurs critères;
- La notion de «développement harmonieux dans les milieux déjà construits» réfère certainement à une préoccupation additionnelle qui est celle d'assurer une intégration des nouveaux projets lorsqu'ils s'insèrent entre des immeubles déjà construits. Nous recommandons de questionner la ville sur sa volonté de mettre sur pied une réglementation portant sur les PIIA pour tous les projets d'insertion, et ce, sur l'ensemble du territoire.

Recommandation 3/7

Établir des dimensions et superficies minimales plus importantes pour les terrains hors du périmètre urbain et ainsi contrôler la densité et décourager le développement dans les secteurs non propices.

Constats :

Le schéma permet l'autorisation d'un projet d'envergure à l'extérieur d'un périmètre urbain comprenant aussi la création de rues (privées ou publiques) pourvu que ce projet soit situé dans un secteur de consolidation dans les affectations rurales et de service. Des principes de lotissement sont avancés dans le schéma (tenir compte de la topographie, des contraintes anthropiques, des milieux forestiers, etc.).

Des normes minimales de lotissement sont prévues au schéma d'aménagement selon qu'ils s'agissent de lots en terrain desservi, partiellement desservi ou non desservi.

Les dimensions minimales de lotissement répondent aux attentes formulées, bien que celles-ci ne soient pas révolutionnaires pour autant (à peu près tous les règlements municipaux au Québec disposent de telles dispositions).

Recommandations :

- S'assurer que ces dispositions soient reconduites et voir au préalable si certains secteurs auraient avantage à être encore plus sévères;
- Voir à assujettir tout permis de lotissement hors du périmètre urbain à des objectifs et critères de PIIA.

Recommandation 4/7

Interdire l'ouverture de nouvelles rues hors des périmètres urbains.

Constats :

Bien que le schéma d'aménagement favorise la consolidation du développement résidentiel dans les secteurs déjà développés à cette fin, l'ouverture de nouvelles rues n'est pas formellement interdite. Le schéma demande cependant à ce que ces nouvelles rues fassent dorénavant l'objet de critères et d'objectifs de PIIA.

Recommandations :

- Voir si «Les Amis de Mont-Tremblant» pourraient participer ou du moins suggérer des objectifs et critères de PIIA;
- La ville pourrait accompagner tous les secteurs d'intervention de PIIA d'un texte exposant les attentes d'aménagement spécifiques pour chacun de ceux-ci.

Recommandation 5/7

Favoriser une mixité de l'offre de logement et des commerces, afin de répondre principalement à des besoins locaux, plutôt que touristiques.

Constats :

Le schéma semble adhérer aux principes (louables) de gestion des activités urbaines et de mixité en favorisant leur concentration à proximité les unes des autres pour favoriser notamment les déplacements actifs.

Les moyens de mise en œuvre sont cependant timides et reposent sur le bon vouloir des collectivités locales d'y adhérer ou non. Ces principes sont aussi associés à la notion de mobilité durable. Le fait de proposer des milieux de vie plus denses avec une mixité d'usages tout en encourageant les déplacements actifs plutôt que véhiculaires laisse supposer effectivement que cette offre de service s'adressera d'abord aux résidents de ces secteurs de mixité. En ce sens, le schéma répond au mémoire.

Recommandations :

- Voir comment la ville réglementera l'occupation des logements dans de tels milieux pour assurer une occupation locale plutôt que touristique;
- S'assurer que l'occupation sera conventionnelle et non touristique (Hôtels, Gîtes, etc.);
- Restreindre, voir interdire, les locations court terme dans ces milieux.

Recommandation 6/7

Établir des règles et critères précis afin de contrôler et limiter le phénomène de location court terme. Le nouveau schéma demande aux municipalités d'inclure des normes dans la réglementation municipale, sans toutefois établir des lignes directrices claires. Il faut un engagement et un leadership plus fort de la part de la MRC.

Constats :

Le schéma reconnaît que les principes des locations touristiques de court terme jouent un rôle néfaste sur l'accessibilité des logements abordables pour la population permanente ainsi que pour les travailleurs. En ce sens, le schéma «encourage» les municipalités à contrôler la résidence de tourisme sur leur territoire. Il s'agit d'objectifs généraux qui sont accompagnés de densités brutes maximales pour les hébergements touristiques localisées à l'extérieur des périmètres urbains.

Le schéma d'aménagement approche de façon timide la question des locations court terme et en ce sens, ne répond pas aux appréhensions émises et à la recommandation d'un leadership plus fort de la part de la MRC.

Recommandations :

- La question de l'hébergement touristique n'étant que timidement abordée, le plan d'urbanisme devra contenir des orientations davantage directives qui devront se traduire à l'intérieur d'un règlement-cadre en ce sens.

Recommandation 7/7

Établir des normes plus sévères spécifiques aux grands projets de développements immobiliers.

Constats :

Le schéma d'aménagement répond assez bien aux préoccupations soulevées. Les grands projets immobiliers sont dorénavant assujettis à une série d'objectifs et de critères notamment par le biais de PIIA. Ceci devrait être une bonne nouvelle en ce qu'elle répond de prime abord aux attentes suggérées dans le mémoire. Cependant, le fait d'assujettir l'analyse d'un projet à un système de pointage préétabli permettant une note de passage à 66.6% nous laisse perplexes pour la suite. Bien qu'il soit à la base discrétionnaire, le règlement sur les PIIA deviendrait tout à coup un outil qui, avec une note de passage préétablie, favoriserait une forme de nivellement des projets par le bas en se limitant qu'à une simple note de passage relativement faible de surcroît.

Dans la lecture du schéma d'aménagement et du document complémentaire, deux projets d'envergure semblent déjà en planification sur le territoire de Mont-Tremblant. Un projet d'établissement d'enseignement privé de renommée internationale sur le lot 2 803 773 et un projet en lien avec la santé sur le lot 3 280 518. Le schéma annonce que ces deux projets devront être assujettis à un règlement sur les usages conditionnels. Quelle est l'envergure de ces projets et quels seront les impacts sur la circulation au quotidien ?

Recommandations :

- Accompagner chaque secteur de PIIA d'un texte (et d'images à titre de référents) exposant les attentes d'aménagement. Ce texte viendrait soutenir les objectifs et critères de PIIA qui seront mis sur pied;
- Hausser la note de passage du système de pointage à au moins 85%;
- Pour chaque grand projet, nous recommandons que la ville exige du promoteur une étude de circulation laquelle sera analysée par une firme externe au choix de la municipalité;
- Que la ville s'engage à rendre publiques les conclusions de ces études croisées;
- Que la ville ne procède à aucune entente relative aux travaux municipaux (ne permette aucune construction d'infrastructure), si les rapports d'analyse ne sont pas satisfaisants.

Environnement et milieux naturels

Nous recommandons des actions fortes allant bien au-delà des orientations minimales proposées. La MRC des Laurentides a un cachet environnemental unique à conserver et à mettre en valeur par des actions concrètes et concertées. Les paysages et les divers points de vue doivent être considérés et valorisés de façon uniforme dans la MRC. Le leadership doit être assuré par la MRC plutôt que par chacune des municipalités qui la constitue.

Recommandations 1 / 7

Assurer un meilleur contrôle du développement résidentiel, institutionnel, industriel et commercial et restreindre la densité du développement sur des terrains boisés ou naturels.

Constats :

Le schéma aborde cette question et annonce un objectif visant à restreindre la densité du développement dans les secteurs d'habitats fauniques et y encourager le développement par la préservation des caractéristiques écologiques et de connectivité faunique.

Les moyens de mise en œuvre visent à intégrer (dans les règlements municipaux) des normes de lotissement pour une très faible densité de développement ainsi que des normes de protection des espaces naturels et des peuplements forestiers fauniques. Selon les types d'affectations, des pourcentages d'espaces naturels à conserver sont mis en place.

En surplus, le schéma demande que la réglementation municipale contienne des normes visant à réduire l'impact visuel d'un bâtiment principal dans un bassin d'intérêt touristique en élaborant plusieurs éléments à prendre en considération (limiter la hauteur et la dimension des bâtiments, la hauteur des bâtiments par rapport au sommet d'une montagne, les couleurs, etc.). Un PIIA doit être approuvé en ce sens (des critères et objectifs minimaux sont élaborés dans le schéma d'aménagement).

Recommandations :

- Accompagner chaque secteur de PIIA d'un texte (et d'images à titre de référents) exposant les attentes d'aménagement. Ce texte viendrait soutenir les objectifs et critères de PIIA qui seront mis sur pied;
- S'assurer que les normes, les objectifs et les critères qui seront élaborés s'appliquent à tous les types d'usages et non seulement qu'au résidentiel.

Recommandation 2/7

Limiter les pourcentages d'implantation des bâtiments et augmenter les minimums de superficie végétale.

Constats :

Aucun élément pertinent direct n'a été retrouvé dans le projet de schéma d'aménagement ni dans le document complémentaire concernant cette recommandation.

Recommandations :

- Faire des représentations aux autorités municipales en ce sens;
- Ces éléments manquants pourraient faire partie d'objectifs et de critères de PIIA en plus d'être introduits dans les règlements normatifs.

Recommandation 3/7

Exiger un pourcentage minimum de conservation de l'espace naturel plus élevé pour les terrains boisés et instaurer un maximum de superficie carrossable.

Constats :

La question de la conservation (préservation) des espaces naturels pour les terrains boisés a été abordée à la recommandation 1 de la présente section. Le schéma d'aménagement y répond. Cependant, aucun élément pertinent direct n'a été retrouvé dans le projet de schéma d'aménagement ni dans le document complémentaire concernant la superficie maximale d'espace carrossable.

Recommandations :

- Voir si les pourcentages minimaux élaborés dans le schéma répondent aux appréhensions émises. À défaut, demander aux représentants municipaux d'augmenter ces seuils;
- Demander expressément aux décideurs municipaux d'établir des dispositions relatives à la superficie maximale d'espaces carrossables.

Recommandation 4/7

Instaurer une législation plus sévère par rapport à l'abattage d'arbres (Tarification par arbres, limites de superficie, etc.).

Constats :

Le projet de schéma d'aménagement est à peu près muet sur cet aspect. Tout ce qu'on y retrouve est un objectif de vouloir encadrer l'exploitation des ressources forestières en territoires privés avec comme moyen de mettre éventuellement sur pied un règlement régional sur l'abattage et la plantation d'arbres.

Le schéma et le document complémentaire ne répondent donc pas à ces demandes.

Recommandations :

- Demander aux autorités municipales d'établir une réglementation à cet effet. En fait, la ville possède fort probablement déjà une réglementation sur l'abattage des arbres sur son territoire. Il s'agira de voir le contenu de ce règlement et y suggérer des éléments de bonification. La ville ne pourra cependant hausser les amendes au-delà de ce que la loi sur l'aménagement et l'urbanisme permet (maximum 300\$/arbre abattu sans autorisation);
- La ville aurait aussi tout avantage à établir des objectifs et critères de PIIA en vue de protéger cette ressource en exigeant le dépôt d'un plan de conservation et d'aménagement paysager pour tout projet à analyser.

Recommandation 5/7

Encadrer les aménagements au sol tel que les aires de stationnement afin de favoriser un contrôle de la canopée et une diminution des îlots de chaleur et des espaces carrossables.

Constats :

La question des îlots de chaleur et du contrôle de la canopée est très timidement abordée et aurait eu avantage à être davantage directive envers les municipalités. L'aménagement des aires de stationnement de plus de 50 places doit dorénavant être soumis à un PIIA dans le but d'éviter la création d'îlots de chaleur. Le document complémentaire annonce une série de critères minimaux à introduire dans le règlement sur les PIIA.

Recommandations :

- Nous recommandons que la ville adopte une réglementation établissant un minimum de canopée à 40% pour chaque projet de construction et d'agrandissement en plus d'adopter des dispositions quant à la couleur des matériaux et toiture des bâtiments;
- Les aspects du traitement des eaux de ruissellement des vastes espaces souvent asphaltés sont malheureusement complètement absents des documents produits par la MRC. Nous recommandons qu'une réglementation soit mise sur pied à cet effet.

Recommandation 6/7

Faire de l'environnement une priorité au niveau des actions en plaçant les orientations et les chapitres visant l'environnement en premier dans les documents de planification.

Constats :

L'ordonnement des sections et des chapitres n'a pas été modifié.

Recommandation :

- Faire des représentations auprès des autorités municipales pour voir leur approche dans la mise sur pied du plan d'urbanisme.

Recommandation 7/7

Exiger que tout projet en bordure d'un lac ou d'un cours d'eau soit assujetti à un PIIA.

Constats :

Aucun élément pertinent direct n'a été retrouvé dans le projet de schéma d'aménagement ni dans le document complémentaire concernant cette recommandation.

Recommandation :

- Faire des représentations auprès des autorités municipales pour établir des dispositions à cet effet.

Transport et mobilité

Nous recommandons de mettre en place des alternatives à l'utilisation de l'automobile afin de diminuer la congestion et la circulation automobile dans la municipalité de Mont-Tremblant.

Recommandations 1 / 5

Réfléchir et réaliser un plan directeur de la mobilité et de la circulation à Mont-Tremblant.

Constats :

Le schéma d'aménagement adresse cette question et dresse un objectif visant à développer des axes structuraux de mobilité durable. Pour l'atteindre, les municipalités sont encouragées à réaliser des portraits des déplacements et mettre en place des plans de mobilité durable.

Outre cet «encouragement», le plan d'urbanisme de Mont-Tremblant devra énoncer un objectif de desserte du «Centre de villégiature» par des moyens de transport durables autres que par l'aménagement de nouvelles routes.

Le schéma d'aménagement ouvre donc la porte à la réalisation de cette recommandation sans être trop directif non plus.

Recommandations :

- Bien que le schéma prône le développement durable et les déplacements alternatifs, aucune obligation n'est formulée à l'égard des villes quant à des études de circulation et encore moins, quant à la mise sur pied et à l'adoption d'un plan de mobilité urbaine ou de mobilité active. Le plan d'action du schéma aurait dû en faire mention à notre avis. Ceci n'empêcherait tout de même pas la ville de le faire à l'étape du plan d'urbanisme;
- Obliger, lors des études de circulation qui seraient produites par les promoteurs, l'intégration d'un volet «mobilité durable» afin de ne pas tenir compte uniquement des déplacements automobiles, mais aussi des déplacements alternatifs;
- Un des volets de la mobilité concerne aussi l'offre en transports en commun. La ville devra être plus que proactive en ce domaine. Toute amélioration à l'offre engendre des coûts à être assumés essentiellement par la ville et ce type de modification prend du temps à se mettre en place. Pourquoi ne pas envisager exiger des promoteurs qu'ils mettent eux-mêmes en place un système de navettes pour les projets immobiliers?

Recommandation 2/5

Considérer les innovations disponibles en s'inspirant des meilleures pratiques en matière de mobilité durable. (Stationnement en périphérie, guérite, transports actifs, etc.).

Constats :

Le schéma ne répond pas à cette volonté d'aller puiser ailleurs et de s'inspirer des meilleures pratiques. Il n'a pour objectif que de créer des environnements favorables à la mobilité durable. Les obstacles au développement de cette mobilité devront être identifiés dans les plans d'urbanisme et des actions devront être établies dans le but de créer des environnements favorables à l'expansion de la mobilité durable.

Recommandations :

- Au-delà d'objectifs à atteindre, le plan d'urbanisme devra être plus directif et pourra faire état des meilleures pratiques en ce sens;
- L'opportunité est grande pour Mont-Tremblant de prendre le leadership en cette matière et de devenir un exemple à suivre par les moyens qu'elle mettra en place;
- Les «Amis de Mont-Tremblant» pourraient travailler dès maintenant à l'élaboration d'un document visant à alimenter la discussion à cet effet. Ce document pourra être déposé aux autorités municipales en marge de l'élaboration du plan d'urbanisme.

Recommandation 3/5

Améliorer le service de navette et d'autobus entre la station touristique et les axes de circulation majeurs.

Constats :

Aucun élément pertinent direct n'a été retrouvé dans le projet de schéma d'aménagement ni dans le document complémentaire concernant cette recommandation.

Recommandations :

- Faire des représentations auprès des autorités concernées à cet effet afin que cette recommandation fasse partie du plan d'action du plan d'urbanisme;
- Soutenir une telle proposition par une étude démontrant les biens faits de cette proposition.

Recommandation 4/5

Rendre tous les espaces de stationnement payant dans le secteur de la station Mont-Tremblant et augmenter les taux.

Constats :

Aucun élément pertinent direct n'a été retrouvé dans le projet de schéma d'aménagement ni dans le document complémentaire concernant cette recommandation.

Recommandations :

- Faire des représentations auprès des autorités concernées à cet effet afin que cette recommandation fasse partie du plan d'action du plan d'urbanisme;
- Soutenir une telle proposition par une étude démontrant les biens faits de ticket modérateur.

Recommandation 5/5

Planter des aires de stationnement incitatif en périphérie de la station touristique (route 117, route 327) et offrir le service de navette, surtout en période de pointe.

Constats :

Aucun élément pertinent direct n'a été retrouvé dans le projet de schéma d'aménagement ni dans le document complémentaire concernant cette recommandation.

Recommandations :

- Faire des représentations auprès des autorités concernées à cet effet afin que cette recommandation fasse partie du plan d'action du plan d'urbanisme;
- Soutenir une telle proposition par une étude démontrant les biens faits de cette proposition.

Commentaires additionnels

Les préoccupations de l'organisme «Les Amis de Mont-Tremblant» sont fort louables et dénotent un attachement profond à leur communauté. Le contenu de la lettre transmise aux autorités municipales par l'organisme ainsi que le mémoire déposé en marge des consultations publiques précédant l'adoption du schéma d'aménagement font foi de nombreuses préoccupations qui, à certains égards, sont prises en compte dans le projet de schéma d'aménagement. Reste à savoir maintenant comment le tout se traduira non seulement dans les instruments d'urbanisme locaux, mais aussi, dans leur application quotidienne par le personnel municipal.

Nous ne saurions trop insister sur l'importance de poursuivre la vigie puisque l'adoption du schéma d'aménagement n'est qu'une première étape dans toute la mouvance conduisant à la modification (espérons modernisation) des instruments d'urbanisme locaux.

Au terme de l'entrée en vigueur du schéma, les villes de la MRC auront 24 mois pour adopter des règlements (de concordance ou de refonte) modifiant le plan d'urbanisme et la réglementation municipale. Les villes ont l'OBLIGATION de se conformer au contenu du schéma et à son document complémentaire. Il s'agit de dispositions minimales. Rien n'empêche cependant d'aller au-delà du minimum exigé.

En regard de tout cet exercice, nos commentaires additionnels portent sur les aspects suivants:

1. Monitorer la suite et participer activement au déploiement du plan d'urbanisme et de la future réglementation en vue de faire valoir les inquiétudes et suggestions de l'organisme;
2. Dans le futur règlement sur les PIIA, il pourrait être suggéré d'introduire pour chaque secteur d'intervention, un texte exposant les attentes d'aménagement (accompagné d'images ou de référents venant soutenir le texte) et de suggérer des critères et objectifs directement en lien avec celles-ci. Cette approche à l'avantage de jeter les bases de façon concrète sur les éléments qui sont attendus et d'informer tout demandeur éventuel dès le début de sa planification de projet, des attentes de la ville envers son projet. Les «Amis de Mont-Tremblant» pourraient contribuer à l'établissement de ces attentes d'aménagement;
3. Le règlement sur les PIIA pourrait introduire des obligations d'approbation par le CCU de tout projet d'insertion (une nouvelle construction entre deux bâtiments déjà érigés) applicable sur l'ensemble du territoire, en suivant là aussi l'approche suggérée au point précédent;
4. Nous recommandons aussi de porter une attention particulière à l'utilisation que pourra en faire la ville, des nouvelles dispositions introduites par le gouvernement du Québec dans la loi sur l'aménagement et l'urbanisme. En effet, dans la foulée des problématiques entourant la pénurie de logements, la loi permet dorénavant à une ville de permettre une dérogation - sans amendement ni consultation - à un règlement de zonage pour permettre un projet d'habitation. Ainsi, toute limite de densité et de hauteur qui seraient inscrites

dans une grille des usages et normes, peut-être augmentés de 30% par simple résolution du conseil municipal sans autre avis ni consultation;

5. Le règlement sur les ententes relatives aux travaux municipaux aurait avantage à exposer la marche à suivre par un promoteur pour obtenir la faveur d'une approbation de prolongement des services municipaux. Une demande de prolongation de services ne doit pas être une approbation automatique. C'est à la ville de décider de l'opportunité d'aller de l'avant avec un projet et de l'analyser préalablement sous toutes ses formes (étude de circulation - étude de rentabilité fiscale - étude urbanistique - étude technique - étude environnementale - etc.);
6. De même, de plus en plus de villes exigent dorénavant des contributions monétaires aux promoteurs en lien avec l'impact de son projet sur les infrastructures de la ville. Ces contributions varient d'une ville à l'autre et doivent être établies sur des données factuelles. Certaines villes demandent une contribution de 1500\$/logement, d'autres vont jusqu'à 5000\$/logement par exemple. Le fruit de ces sommes est déposé dans un fonds servant à financer les infrastructures et/ou certains types d'équipements communautaires. Un tel règlement viendrait faire prendre conscience au promoteur qu'au-delà des taxes municipales que génère un projet immobilier, de nombreux inconvénients et dépenses indues peuvent aussi s'y greffer. Il a aussi pour avantage d'alléger le fardeau fiscal de la population existante en obligeant une contribution d'un promoteur en proportion que suscite son projet sur la sollicitation des réseaux d'infrastructures en place.

Conclusion

Les «Amis de Mont-Tremblant» ont fait part d'un certain nombre de réserves en lien notamment avec les récents choix d'approbation de projets, la vulgarisation de l'information, la transparence dans la diffusion des projets, la capacité des infrastructures à soutenir un développement effréné et l'absence d'analyse des projets sur la circulation notamment.

Des pistes de solution ont été avancées dans le mémoire et dans la lettre aux autorités municipales (instaurer un système de navettes, hausser les amendes relatives aux arbres, réduire les nuisances relatives à l'éclairage, mise sur pied d'un plan directeur de mobilité, établir une tarification au stationnement, etc.). Plusieurs de celles-ci sont moins «régionales» et plus «locales». Elles pourraient par conséquent être considérées dans le plan d'urbanisme qui sera produit par la ville.

Un suivi sera également fait en lien avec le contrôle intérimaire (RCI) dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement par rapport aux enjeux soulevés par les pressions du développement sur la protection des milieux naturels. Le RCI empêche, pour tout territoire riverain, toute création ou prolongement de rue, toute opération cadastrale pour la réalisation d'un projet intégré et toute construction, agrandissement ou opération cadastrale liée à un usage d'établissement d'hébergement touristique. Nous souhaitons que les éléments visés dans ce RCI soient considérés dans l'adoption des futurs règlements municipaux.



Nicola Cardone, Urbaniste principal
DKA Architectes



Julien Auclair, Urbaniste
DKA Architectes



Jean-Luc Trahan, Président Conseil d'administration
Les Amis de Mont-Tremblant



CARDONE, NICOLA
URBANISTE
PERMIS #944



AUCLAIR, JULIEN
URBANISTE
PERMIS #2154

MONTRÉAL

2060 rue de la Montagne, Suite 500
Montréal (Québec) H3G 1Z7
T. 514 861-4410

SAINTE-THÉRÈSE

2 boul. Curé-Labelle, Suite 600
Sainte-Thérèse (Québec) J7E 2W9
T. 514 861-4410

GATINEAU

160 boul. de l'Hôpital, Bureau 205-B
Gatineau (Québec) J8T 8J1
T. 819 486-4410

