

LAC CARRÉ

IMAGINER LAC-CARRÉ

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME
SECTEUR LAC-CARRÉ

MUNICIPALITÉ DE SAINT-FAUSTIN-LAC-CARRÉ

JANVIER 2014



Le présent programme particulier d'urbanisme a été réalisé par :

Éric Généreux, urbaniste
Directeur, service de l'urbanisme et de l'environnement

Marc-Olivier Deschamps, M. Urb., urbaniste-stagiaire
Chargé de projet au développement

Karl St-Jacques, B. Sc. Urbanisme, urbaniste-stagiaire
Inspecteur adjoint en bâtiment et environnement



Les photomontages et les plans ont été produits par :

Samy Aitoubelli, designer urbain

TABLE DES MATIÈRES

L'origine de la démarche	1
Vision	2
1. Analyse du milieu	3
1.1 Limites géographiques.....	3
1.2 Développement historique.....	5
1.3 La population de Saint-Faustin-Lac-Carré	6
1.3.1 Profil sociodémographique	6
1.3.2 Profil socioéconomique	10
1.4 Caractérisation de l'aire d'étude	11
1.4.1 Concept d'organisation spatiale.....	11
1.4.2 Contraintes physiques	12
1.4.3 Circulation automobile, stationnement et modes de déplacement actif	12
1.4.4 Répartition des usages	16
1.4.5 Nature des activités commerciales	18
1.4.6 Évolution du stock immobilier et des valeurs foncières.....	19
1.4.7 Qualité du cadre bâti	20
1.4.8 Milieux naturels.....	22
1.5 Première consultation publique.....	23
2 Problématique d'ensemble du secteur	25
2.1 Enjeux sociodémographiques.....	25
2.2 Enjeux socioéconomiques	25
2.3 Problématique de Circulation sur les voies publiques	26
2.3.1 Circulation automobile	26
2.3.2 Déplacement actif /mobilité active	26
2.4 Problématique liée aux stationnements	27
2.5 Problématique de l'occupation du sol.....	27
2.6 Offre commerciale limitée.....	27
2.7 Faible valeur moyenne du Stock immobilier	28

2.8	Qualité du cadre bâti à améliorer	29
2.9	Forts potentiels des milieux naturels	30
2.10	Dynamisme du secteur	30
2.11	Constats d'ensemble	30
3	Objectifs et stratégies d'interventions	31
3.1	Quatre orientations générales	31
3.2	Stratégies de revitalisation	31
3.3	Deuxième consultation publique	44
3.4	Concept d'aménagement	44
4	Mise en œuvre	50
4.1	Outils réglementaires	50
4.1.1	Zonage	50
4.1.2	Plan d'implantation et d'intégration architecturale.....	50
4.2	Programmes	51
5	Plan d'action	52
Annexe 1	Croquis de l'aménagement du domaine public, entrée du village	65
Annexe 2	Coupe A, entrée du secteur.....	66
Annexe 3	Croquis de l'aménagement des abords du parc de la gare (1).....	67
Annexe 4	Coupe B, rue Principale	68
Annexe 5	Croquis de l'aménagement des abords du parc de la Gare (2)	69
Annexe 6	Croquis de réaménagement de la plage municipale.....	70
Annexe 6	Croquis de l'aménagement de la sortie du secteur	71
Annexe 7	Coupe C, sortie du secteur	72

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1	COMPOSITION COMMERCIALE SELON LES TYPES D'ACHATS, SECTEUR DU PPU.....	18
TABLEAU 2	COMPOSITION COMMERCIALE SELON LES CATÉGORIES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES, SECTEUR DU PPU.....	18
TABLEAU 3	STOCK IMMOBILIER ET VALEURS FONCIÈRES, 2010-2012	19
TABLEAU 4	STOCK IMMOBILIER ET VALEURS FONCIÈRES, 2013-2015	19
TABLEAU 5	CLASSIFICATION SELON LA COTE D'ÉVALUATION DU STOCK D'IMMEUBLES, SECTEUR DU PPU.....	21
TABLEAU 6	PLAN D'ACTION ET D'INTERVENTIONS.....	53

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1	LIMITES GÉOGRAPHIQUES DU SECTEUR D'INTERVENTION DU PPU	4
FIGURE 2	SOLDE MIGRATOIRE PAR GROUPES D'ÂGE POUR LA PÉRIODE DE 2006 À 2011, SAINT- FAUSTIN-LAC-CARRÉ.....	8
FIGURE 3	SOLDE MIGRATOIRE PAR GROUPES D'ÂGE POUR LES PÉRIODES DE 2009-2014, 2014-2019, 2019-2024, SAINT-FAUSTIN-LAC-CARRÉ.....	9
FIGURE 4	CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE, SECTEUR LAC-CARRÉ.....	11
FIGURE 5	LOCALISATION DES COMMERCE ET ÉQUIPEMENTS PUBLIQUES, SECTEUR LAC-CARRÉ.....	17
FIGURE 6	PHOTOMONTAGE, ENTRÉE DU SECTEUR LAC-CARRÉ.....	32
FIGURE 7	PHOTOMONTAGE, SORTIE DU SECTEUR LAC-CARRÉ.....	33
FIGURE 8	PHOTOMONTAGE, STATIONNEMENT DE LA PLAGE MUNICIPALE.....	35
FIGURE 9	PHOTOMONTAGE AMÉNAGEMENT DE LA PLAGE MUNICIPALE	36
FIGURE 10	PHOTOMONTAGE, ANCIENNE GARE	37
FIGURE 11	RÉAMÉNAGEMENT DES VOIES PUBLIQUES À L'ENTRÉE DU SECTEUR.....	38
FIGURE 12	COUPE A, ENTRÉE DU SECTEUR.....	39
FIGURE 13	AMÉNAGEMENT DE LA VOIE PUBLIQUE ET DES PASSAGES PIÉTONS AUX ABORDS DU PARC DE LA GARE.....	40

LISTE DES PLANS

PLAN 1 : AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC.....	45
PLAN 2 : AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC, SECTION 1	46
PLAN 3 : AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC, SECTION 2	47
PLAN 4: AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC, SECTION 3	48
PLAN 5: AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC, SECTION 4	49

L'ORIGINE DE LA DÉMARCHE

En 2011, la Municipalité de Saint-Faustin Lac-Carré a procédé à la refonte de son plan d'urbanisme et de sa réglementation. Ce travail s'est achevé le 18 octobre 2011 par l'entrée en vigueur du règlement du Plan d'urbanisme numéro 192-2011. Par celui-ci, la municipalité réaffirmait son intention d'améliorer le cadre de vie de ses citoyens, de développer son économie locale et de créer un milieu de vie durable. Plus concrètement, le Plan d'urbanisme venait proposer un outil, soit le programme particulier d'urbanisme (PPU), pour pallier à des problématiques particulières dans des secteurs qui nécessitent une planification détaillée et des interventions ciblées de la part de la Municipalité dans l'objectif premier de favoriser leur développement et leur revitalisation.

C'est ainsi, dans le contexte du secteur Lac-Carré, que le Plan d'urbanisme venait jeter sommairement les bases de la démarche de redynamisation et de revitalisation du noyau villageois. Déjà à cette époque, on reconnaissait l'importance de poser des actions concrètes dans l'objectif d'améliorer l'image du corridor routier, d'améliorer la circulation et la sécurité des divers usagers et de maintenir et favoriser la présence commerciale.

Ainsi, le Plan d'urbanisme venait établir trois catégories d'inventions, énumérées ci-dessous, qui permettraient de déterminer et d'atteindre ces objectifs:

- Distinction claire entre le domaine public (chaussée et trottoir) et privé (cours avant, entrée véhiculaire et stationnement);
- Réduction de la vitesse des véhicules (en particulier les camions);
- Élimination des conflits d'usages (automobilistes, piétons, camionneurs, cyclistes, clients des commerces, résidents).

Parallèlement, à cette volonté de la municipalité de prendre en charge la revitalisation du noyau villageois de Lac-Carré, les citoyens et les commerçants manifestaient de plus en plus leur désir que des actions soient réalisées en ce sens. Notamment, le Forum sur l'environnement qui eut lieu les 7 et 8 septembre 2012 fût un événement révélateur de la volonté des citoyens à ce que des efforts soient consentis dans le but d'améliorer la qualité de vie dans leur milieu.

C'est pour l'ensemble de ces raisons que le Service de l'urbanisme et de l'environnement, de concert avec l'ensemble des services municipaux et du Conseil municipal, a entrepris au mois de mai 2013, l'élaboration de ce document de planification détaillée du secteur Lac-Carré.

VISION

La vision de mise en valeur du milieu de vie du noyau villageois de Lac-Carré est fortement liée aux valeurs, aux spécificités, à l'histoire et au patrimoine des citoyens qui l'habitent. Dans l'objectif de provoquer chez les Faustinoises et des Faustinois l'émergence du sentiment d'appartenance et d'appropriation de leur noyau villageois, l'ensemble des interventions devront être guidé par des principes d'honnêteté, de respect, d'équité, d'accessibilité, de durabilité, de mobilité et d'écologie.

Dans dix ans, le noyau villageois sera un milieu de vie caractérisé par l'accessibilité aux logements, par la mise sur pied et la consolidation de différents commerces et d'entreprises d'économie sociale, par de la création emplois, par la protection et la mise en valeur du lac Carré et des milieux humides et naturels, par de l'animation communautaire et par un noyau villageois accueillant et chaleureux pour les visiteurs.

1. ANALYSE DU MILIEU

L'objectif de la première section de cet exercice de planification est de cerner et de définir la problématique propre au secteur d'intervention, soit le noyau villageois de Lac-Carré. Pour ce faire, une démarche s'est articulée en deux volets. Dans un premier temps, un inventaire et une analyse du milieu ont été réalisés en fonction de différents paramètres qui seront définis dans le document. Le deuxième volet de la démarche consista en la tenue de séances de consultation publiques. Les acteurs locaux et régionaux œuvrant dans le domaine du développement ont aussi été consultés.

1.1 LIMITES GÉOGRAPHIQUES

Le programme particulier d'urbanisme vise la planification de la revitalisation du noyau villageois de Lac-Carré. Le périmètre retenu fût déterminé en prenant en considération les usages présents, les rapprochements géographiques, les potentiels de mise en valeur et la capacité de concentrer les interventions de façon à produire des résultats significatifs. La figure 1 ci-dessous montre les limites géographiques de l'aire d'affectation du PPU.

Par l'identification de ce périmètre, il devient possible d'analyser les principaux éléments caractéristiques du secteur Lac-Carré tout en mettant en place une zone d'intervention à l'échelle des moyens d'intervention de la municipalité.

Le secteur est caractérisé par la convergence de trois éléments qui ont défini historiquement le développement du village de Lac-Carré : la présence du lac Carré, du chemin de fer (aujourd'hui transformé en un parc linéaire) et de la route provinciale donnant accès à la municipalité de Lac-Supérieur et au versant nord du mont Tremblant. Le cadre bâti s'est ainsi développé en un centre de services auquel se sont greffés des résidences de villégiatures. Ces caractéristiques reviendront plus loin dans le document et feront l'objet d'analyses.

Figure 1 Limites géographiques du secteur d'intervention du PPU



1.2 DÉVELOPPEMENT HISTORIQUE

Faisant partie du territoire de la municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré, le secteur Lac-Carré s'est défini à travers les années pour prendre sa forme actuelle. Il est important de souligner que, comme pour beaucoup des secteurs de villégiature, le développement du village s'est fait au rythme des investissements privés, les investissements publics étant limités et n'ayant que peu perduré dans le temps.

Dates importantes¹ :

1873 : Arrivée des premiers colons dans le canton

1880 : Constitution de la Municipalité du canton de Wolfe

1893 : Construction de la gare de Saint-Faustin-Station

1911 : Construction de la nouvelle gare de Saint-Faustin-Station (gare actuelle de Lac-Carré)

1922 : Constitution de la municipalité du village de Saint-Faustin-Station

1922 : Commencement de la villégiature dans le village de Saint-Faustin-Station

1941 : Fondation de la mission catholique de Sainte-Jeanne-d'Arc

1943 : Érection canonique de la paroisse de Sainte-Jeanne-d'Arc

1947 : Le nom de municipalité du village de Lac-Carré est adopté

1957 : Les municipalités voisines de Lac-Supérieur et de Saint-Faustin-Sud (Saint-Faustin) sont créées par la division de la municipalité de Saint-Faustin (Municipalité du Canton de Wolfe).

1996 : Fusion des municipalités de Lac-Carré et de Saint-Faustin.

1996 : Inauguration du Parc linéaire Le P'tit train du Nord.

1999 : Fusion des paroisses Saint-Jeanne-d'Arc (Lac-Carré), Saint-Pie X (Lac-Supérieur) et Saint-Faustin en la paroisse Sainte-Trinité.

Différentes grandes étapes ont marqué l'évolution de ce secteur. Les premières années (1873-1920) furent principalement des années coloniales axées autour du développement de la terre et de l'exploitation de la forêt. À partir des années 20, une croissance significative peut être observée, notamment avec l'augmentation de l'attractivité de la région à des fins de villégiature. Différents commerces se développent au courant de cette période et le cadre bâti se densifie de façon significative. C'est la période des grands hôtels de villégiature.

¹ Saint-Faustin-Lac-Carré (municipalité), www.memoireduquebec.com, 2012-01-27.

Malgré cela, le cadre bâti de nos jours comporte peu d'éléments de cette époque, seulement quelques résidences sont toujours existantes. L'auberge du Lac-Carré du côté ouest du lac est le dernier exemple des hôtels de cette époque. Les autres bâtiments ont en majorité été remplacés.

Au cours des années 50 et 60, la densification s'est poursuivie par l'augmentation de la population permanente et par le développement de résidences secondaires aux abords du Lac-Carré.

Depuis, le tissu s'est significativement renouvelé sur lui-même, les bâtiments anciens cédant la place aux bâtiments plus récents. Le village est également devenu un point de service où se regroupent différents commerces de proximité qui profitent des activités de villégiature du secteur avoisinant. Se sont également développés plusieurs services de proximité dont l'attractivité est principalement locale à l'exception de certaines entreprises à proximité des limites municipales au nord.

1.3 LA POPULATION DE SAINT-FAUSTIN-LAC-CARRÉ

Afin de mieux comprendre qui sont les habitants de Saint-Faustin-Lac-Carré, cette troisième section dresse un portrait sociodémographique et socioéconomique de la population.

1.3.1 PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE

Voici quelques données statistiques qui décrivent la composition des ménages de Saint-Faustin-Lac-Carré (Statistique Canada. 2012. Profil du recensement. Recensement de 2011) :

- La municipalité compte un total de 1 555 ménages.
- Ceux-ci sont composés en moyenne de 2,2 personnes, comparativement à 2,1 pour la MRC des Laurentides.
- De ces ménages, 32% comptent une personne âgée de plus de 65 ans, comparativement à 39% pour la MRC des Laurentides.
- De ces ménages, 8% sont composés d'une seule personne, comparativement à 11% pour la MRC des Laurentides.
- 10,5% des ménages comptent au moins un enfant, comparativement à 9% pour la MRC des Laurentides.

Ces statistiques permettent de dresser un constat plutôt positif comparativement à la moyenne de l'ensemble des territoires qui composent la MRC des Laurentides. Il ne semble pas y avoir une décroissance de la population, ni un vieillissement trop rapide de la population, ce qui, dans le cas contraire, peut devenir un obstacle supplémentaire au développement de la municipalité.

Dans les prochains paragraphes, il sera davantage question de l'évolution des tendances de la structure démographique.

Selon le recensement de la population de 2006 réalisé par Statistique Canada, l'âge médian des résidents de Saint-Faustin-Lac-Carré était de 42,2 ans. Cinq années plus tard, le recensement de

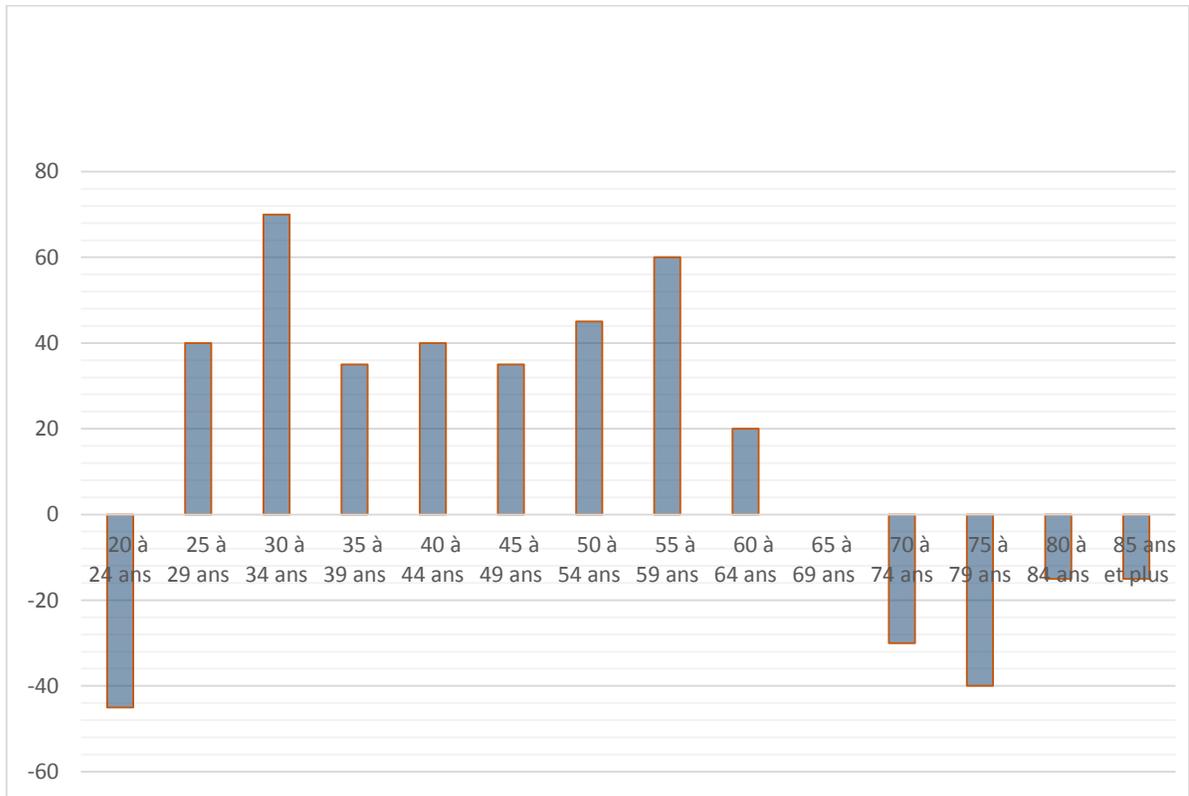
2011 nous apprenait que l'âge médian avait légèrement augmenté, soit à 42,8 ans (ce nombre exclut les villégiateurs qui ont une adresse de résidence ne se retrouvant pas sur le territoire de la municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré). Cette augmentation peut sembler très faible, toutefois dans un contexte démographique, cela peut être interprété comme un signe de vieillissement. En d'autres termes, l'âge médian de la population de Saint-Faustin-Lac-Carré a augmenté de 1,4 % en 5 ans. Toutefois, l'âge médian de la population de Saint-Faustin-Lac-Carré est nettement inférieur à l'âge médian de l'ensemble de la population de la MRC des Laurentides qui est de 48,1 ans pour l'année 2011. Il serait conséquent de supposer que la municipalité a été en mesure d'attirer ou de retenir un plus grand nombre d'individus plus jeunes sur son territoire comparativement à l'ensemble de la population de la MRC des Laurentides toutes proportions gardées.

Toujours selon les recensements de la population de Statistique Canada pour les années 2006 et 2011, la population de Saint-Faustin-Lac-Carré a connu une croissance de 16,1 % comparativement à 5,3 % pour la MRC des Laurentides et de 4,7 % pour ce qui est de la Province de Québec. Ainsi, ces données montrent que la municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré a réussi à attirer, toutes proportions gardées, un nombre important d'individus sur son territoire, ce qui est un élément très important dans un contexte de développement, puisqu'on assure un apport de nouveaux ménages dans la municipalité si cette tendance se maintient dans le futur.

En analysant le solde migratoire par groupes d'âge pour la période de 2006 à 2011, nous obtenons un portrait du nombre d'individus qui se sont installés soit à Saint-Faustin-Lac-Carré ou à l'extérieur de Saint-Faustin-Lac-Carré. Les résultats obtenus sont présentés à la figure 2.

Ce graphique permet de constater certains phénomènes du cycle de vie des individus. Premièrement, on constate qu'un nombre important d'individus âgés de 20 à 24 ans ont quitté la municipalité. Ce phénomène s'explique probablement par le fait qu'un bon nombre d'entre eux quittent le territoire pour s'installer plus près des centres de formation et d'enseignement, puisque l'offre dans le secteur est plutôt limitée. Dans un deuxième temps, il est possible de distinguer un sommet au niveau du groupe des 30 à 34 ans qui correspondent aux premiers accédants à la propriété. Il est donc très intéressant de souligner le fait que l'un des groupes d'âge les plus nombreux à venir s'installer dans la municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré est composé de *jeunes* ménages. On remarque ensuite que le groupe des 55 à 59 ans est aussi très nombreux à s'être installé dans la municipalité. Finalement, le graphique montre qu'à partir de 70 ans, les individus ont quitté en nombre significatif la municipalité. On suppose que si ces individus ont quitté, c'est en partie en raison d'une faible offre de services adaptés aux personnes vieillissantes. Cent personnes âgées de plus de 70 ans ont quitté le territoire. Toutefois, ce n'est pas la majorité, en nombre absolu, la population âgée de plus de 70 ans va plus que doubler d'ici 2024, ce qui signifie qu'il y aurait un potentiel pour la construction de résidences et/ou une offre de services adaptés aux individus appartenant à ces groupes d'âge. D'autant plus que le phénomène du vieillissement de la population est dorénavant une chose certaine, puisqu'à l'échelle provinciale, ce phénomène est déjà observable.

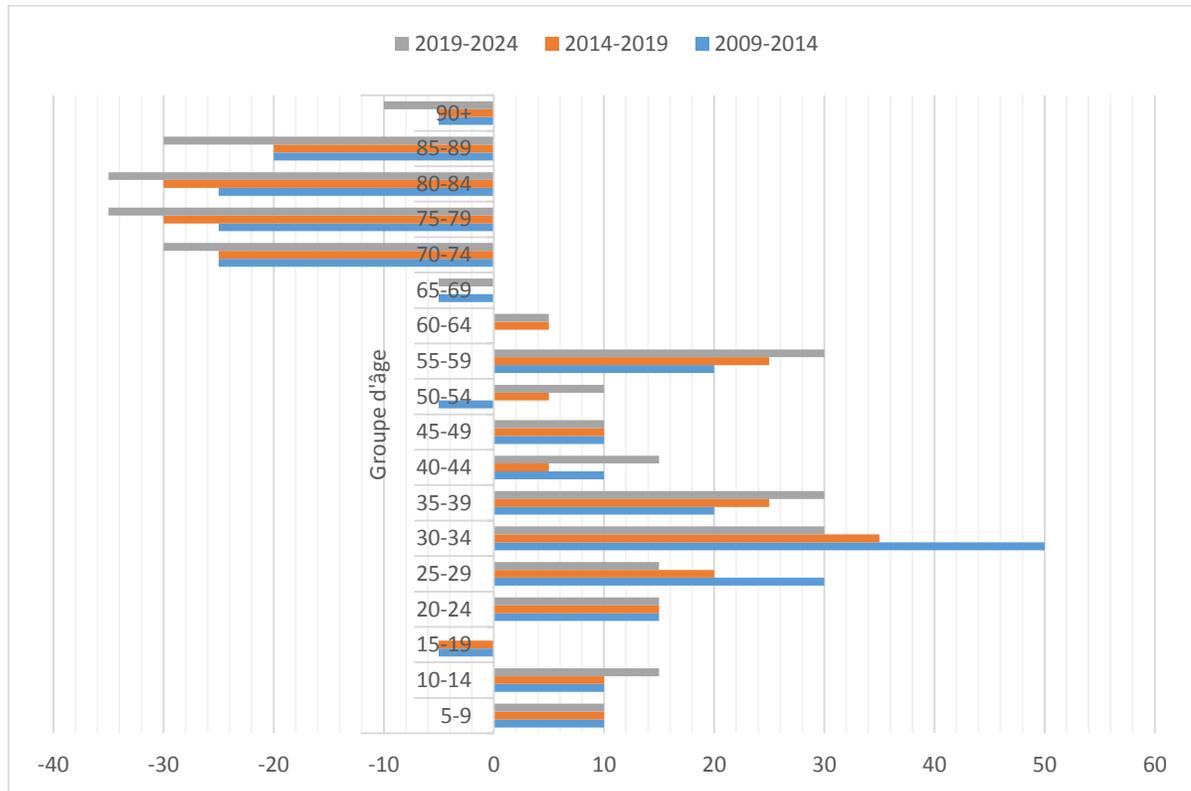
Figure 2 Solde migratoire par groupes d'âge pour la période de 2006 à 2011, Saint-Faustin-Lac-Carré



Source : Statistique Canada. 2012. Profil du recensement. Recensement de 2006 et de 2011

Dans le même ordre d'idée, les perspectives démographiques élaborées par l'Institut de la Statistique du Québec permettent de faire le même exercice de solde migratoire afin de déterminer si les tendances observées dans le passé se perpétueront dans un futur rapproché. Les résultats sont présentés à la figure 3.

Figure 3 Solde migratoire par groupes d'âge pour les périodes de 2009-2014, 2014-2019, 2019-2024, Saint-Faustin-Lac-Carré



Source : Statistique Canada. 2012. Profil du recensement. Recensement de 2006 et de 2011

Ces données montrent que la municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré continuera d'accueillir un nombre important de nouveaux résidents du groupe des 30-34 ans comparativement à d'autres groupes d'âge si cette tendance se maintient. Toutefois, ce solde migratoire tend à diminuer, c'est-à-dire que la municipalité attirera de moins en moins de ces individus plus les années avanceront. Les groupes des 30-39 ans et des 55-59 ans sont les deuxièmes groupes d'importance quant au de nombre d'individus qui s'installeront dans la municipalité. Cependant, contrairement au groupe de 30-34 ans, l'augmentation du nombre d'individus des 30-39 ans et des 55-59 ans sera positive si la tendance se confirme.

Somme toute, le solde migratoire entre 2009 et 2024 sera positif selon les perspectives démographiques de l'ISQ.

1.3.2 PROFIL SOCIOÉCONOMIQUE

L'emploi

Le taux d'activité de la population de Saint-Faustin-Lac-Carré se situe à environ 65%, ce qui est légèrement supérieur au taux d'emploi de la MRC (Portrait du secteur Mont-Tremblant, CLD des Laurentides, Avril 2013). En ce qui concerne le taux de chômage, il est de 11%, un taux qui est relativement plus élevé que celui de la MRC, à savoir de 2%.

En ce qui a trait à la répartition de l'emploi (les données sont présentées pour le secteur Mont-Tremblant qui comprend la ville de Mont-Tremblant et les municipalités de Saint-Faustin-Lac-Carré et de Lac-Supérieur), le secteur récréotouristique est le plus important avec près de 42% de l'ensemble des emplois occupés. Viennent ensuite en ordre décroissant par secteurs d'activités : services (14%), construction (12%), commerce de détail (11%), manufacturier (3%), primaire (2%), autres secteurs combinés (15%).

La répartition des entreprises par secteurs d'activités va comme suit (ordre décroissant) : services (26%), construction (19%), récréotouristique (18%), commerce de détail (14%), manufacturier (4%), primaire (2%), autres secteurs d'activités combinés (18%).

Ainsi, on peut conclure que le secteur récréotouristique est l'un des secteurs les plus créateurs d'emplois comparativement aux autres secteurs d'emplois si l'on considère que 18% des entreprises génèrent environ 42% de la totalité des emplois du secteur Mont-Tremblant.

Finalement, l'évolution du volume d'emplois entre 1991 et 2001 fut positive en moyenne, malgré un faible taux de croissance selon cette même étude.

Le Revenu

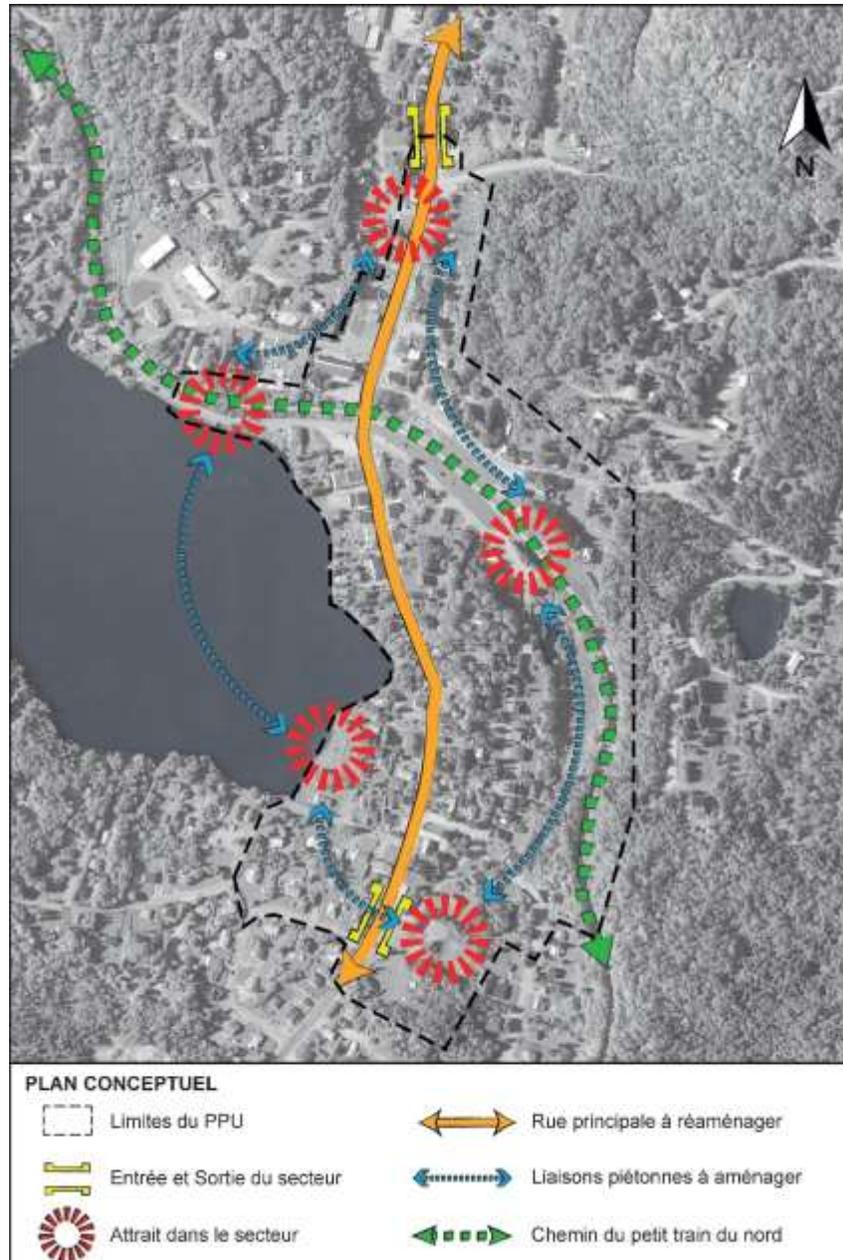
Le revenu moyen d'emploi des travailleurs de Saint-Faustin-Lac-Carré en 2006 est le plus faible du secteur Mont-Tremblant à savoir respectivement de 34 219\$ contre 39 654\$. À l'échelle de la MRC, le revenu moyen d'emploi des travailleurs est de 38 007\$. Pour ce qui est du revenu médian des ménages, c'est encore une fois Saint-Faustin-Lac-Carré qui finit en queue de peloton comparativement au secteur Mont-Tremblant et à la MRC, avec respectivement des salaires médians par ménages de 38 125\$, de 43 045\$ et de 41 799\$.

1.4 CARACTÉRISATION DE L'AIRE D'ÉTUDE

Afin de poser un regard éclairé sur la structure du tissu urbain et du cadre bâti du noyau villageois de Lac-Carré, une caractérisation du milieu fût réalisée.

1.4.1 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Figure 4 Concept d'organisation spatiale, secteur Lac-Carré



Le concept d'organisation spatiale vise à exprimer, de façon simplifiée, la dynamique de développement d'un secteur, en mettant en relief les voies de circulation structurantes ainsi que les points d'attraction. L'objectif est d'identifier quels sont les principaux éléments influençant le milieu et ainsi mieux comprendre les pressions et potentiels.

La rue Principale joue le rôle de route de transit provinciale alors que la rue de la Gare, de configuration similaire, a évolué en route locale. Le développement et le traitement des abords est donc bien différent.

1.4.2 CONTRAINTES PHYSIQUES

La topographie du secteur Lac-Carré est certainement l'une des contraintes physico spatiales les plus importantes dans l'aire d'étude. Le relief accidenté fait en sorte que le tracé des rues est plutôt sinueux. Plus particulièrement, les rues de la Gare et Principale sont composées de plusieurs courbes et de changements de niveaux qui ont comme conséquence de réduire le champ visuel des utilisateurs, comme on peut l'observer dans l'image ci-contre.



Source : Google Street View, 2013

1.4.3 CIRCULATION AUTOMOBILE, STATIONNEMENT ET MODES DE DÉPLACEMENT ACTIF

Circulation automobile

Dans le noyau villageois, les infrastructures de transport sont principalement orientées vers le déplacement automobile. L'artère principale, soit la rue Principale, est la propriété du Gouvernement du Québec, faisant en sorte que les actions visant sa modification nécessitent une approbation du Ministère des Transports (MTQ). Cette route est à la fois empruntée par les résidents de la municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré, les résidents de la municipalité de Lac-Supérieur, les automobilistes qui se rendent au parc du Mont-Tremblant (secteur la Diable) et ceux qui désirent se rendre au versant nord de la station de ski Mont-Tremblant. Même si la rue Principale est empruntée par un grand nombre d'automobilistes, ce volume n'est pas nécessairement problématique strictement du point de vue de la circulation (congestion) dans le secteur à l'étude. La problématique se situe davantage au niveau de la qualité de l'aménagement, à savoir de la visibilité (champ de vision des automobilistes) au niveau des intersections en raison principalement d'un tracé des routes aux angles hétéroclites, d'une topographie sinueuse et d'une mauvaise démarcation entre le domaine public et privé et finalement d'une signalisation à améliorer.

En ce qui concerne l'état des abords des voies de circulation, une analyse qualitative de l'aménagement des cours avant basée principalement sur l'impact de la propriété, sur la mise en valeur du bâtiment y étant érigé et sur la définition, où l'encadrement de la voie de circulation fut réalisé. En combinant ces deux aspects, il devient possible d'identifier les espaces de qualité et surtout, d'identifier les propriétés contribuant à la perception négative du secteur Lac-Carré.

Les principaux problèmes identifiés sont : l'aménagement paysager minimaliste ou négligé, les constructions de soutiens (murs) de mauvaise qualité (facture non professionnelle) ou mal entretenues, l'absence d'entretien de la végétation, la prépondérance des stationnements non asphaltés en cour avant ou la présence indéfinie d'asphalte en cour avant.

Cette analyse a permis de distinguer une problématique particulière qui affecte le secteur, soit la coexistence d'une route provinciale et des rues municipales. Cette double juridiction entraîne comme conséquence des pratiques différentes en matière d'aménagement des voies de circulation et un délaissement des acteurs locaux à agir au niveau de ces aménagements. Cet aspect, particulièrement ressenti sur la voie principale, se répercute sur les voies secondaires qui ne sont pas bonifiées.

Concrètement, un problème d'aménagement des abords des voies de circulation se dégage de l'analyse. Dans trop de segments, la voie de circulation et le domaine privé ne sont pas clairement délimités, ce qui tend à élargir le champ visuel, contribue à augmenter la vitesse de circulation des automobiles, tend à créer une impression d'espace vague, d'insécurité et décourage les riverains à bonifier l'aménagement de leur propriété.



Une autre conséquence de l'état de l'abord des voies de circulation est l'absence d'espace pour le piéton ou le cycliste. Cette situation se répète sur toutes les artères du secteur, y compris les sections où a été aménagé un trottoir qui ne répond plus aux standards d'aujourd'hui.



Le problème d'ambiance provient en bonne partie des choix d'aménagement ayant été faits au niveau de la chaussée. L'aménagement d'accotements en pierre au lieu de bordures ou de trottoirs, les entrées charretières de grandes largeurs sans délimitation ou bordures ainsi que l'absence de marquage dans certains cas ont contribué à donner un caractère non urbain à un espace qui, par définition, devrait l'être.

Les rues du secteur Lac-Carré sont traitées comme des chemins ruraux, ce qui constitue une erreur de conception. Pour procurer un caractère urbain à un espace, il est nécessaire de le traiter comme tel. La situation est amplifiée

aux intersections et en bordure des espaces publics, notamment du parc de la gare. En ayant conçu des espaces de stationnement en pierre sans avoir défini l'espace, les abords de la rue de la Gare sont devenus imprécis et tendent à rendre l'emprise de la rue vague et à faire perdre la qualité à la fois de l'artère et du parc de la gare.

Les intersections sont également peu aménagées, alors que ces espaces devraient constituer une concentration d'éléments significatifs. À ce titre, l'intersection sud Principale/de la Gare, ne possède que peu d'éléments visuels et est grandement affectée par la présence d'une cour de stationnement de terre. L'aménagement paysager accompli peu pour corriger ce problème. L'intersection Principale/Tour-du-Lac, est équivalente, alors que cet endroit devrait être structurant et mettre en valeur le secteur et la présence de la plage à proximité, ce qui n'est pas le cas. L'intersection Principale/du Moulin est pauvre en signalisation malgré la présence du parc linéaire et du parc de la Gare. Il y a également présence d'un problème d'encadrement. Un stationnement occupe l'un des coins et les abords du parc et des artères posent problème. Les espaces sont vides et non définis et ceux qui le sont (trottoirs) sont généralement mal intégrés les uns aux autres. Finalement, l'intersection Principale/de la Culture fait l'objet de plusieurs plaintes en ce qui a trait à la sécurité. Outre ce problème, aucun aménagement ne s'y trouve malgré la présence d'un trottoir avec muret, d'un restaurant avec terrasse et d'un immeuble communautaire (l'église.) La situation de cette intersection, qui se retrouve aujourd'hui avec un problème de sécurité provient entre autres de différents événements, notamment, le rehaussement de la chaussée, la création d'une aire de stationnement en sable sur la partie est et la construction d'une résidence complètement hors de l'alignement des autres bâtiments ce qui a eu pour conséquence de dégager complètement l'intersection. Heureusement, des travaux correctifs sont en voie de réalisation depuis l'été 2013.

Stationnement

La problématique prédominante du stationnement réside dans le fait que la très grande majorité de ceux-ci ne sont pas aménagés ou le sont, mais d'une qualité esthétique douteuse. Bon nombre de stationnements sont recouverts de sable et de gravier concassés, ce qui contribue à la déstructuration de la trame et à la mauvaise apparence visuelle et esthétique du noyau villageois de Saint-Faustin-Lac-Carré.



Déplacements actifs

En ce qui concerne les piétons, cyclistes, ou autres usagers des voies publiques qui n'utilisent pas de véhicules motorisés, la situation est aussi problématique. Au niveau de la rue Principale, on ne retrouve que très peu d'endroits aménagés pour la traverse de ces usagers et lorsqu'ils le sont, ceux-ci sont souvent limités comme il est possible de le constater sur la photographie ci-contre. L'ensemble des intersections de la rue Principale présente des failles importantes quant à la sécurité des piétons.



Il sera ainsi nécessaire de réfléchir à des moyens d'implanter des mesures d'apaisement de la circulation, sur la Principale, car pour que les citoyens et les touristes s'approprient le milieu, il faut qu'ils puissent se sentir en sécurité.

1.4.4 RÉPARTITION DES USAGES

C'est l'usage résidentiel qui domine l'aire d'étude représentant environ 77% de l'ensemble des bâtiments relevés. Le deuxième usage prédominant est l'usage mixte, à savoir le partage d'usage commercial et résidentiel dans un même bâtiment, qui représente environ 8% des bâtiments relevés dans l'aire d'étude. Vient ensuite l'usage commercial qui représente environ 4% de l'ensemble des bâtiments relevés dans l'aire d'étude. De plus, nous retrouvons la fonction publique/communautaire qui représente environ 2% de l'ensemble des bâtiments. Toutefois, il est important de noter qu'en raison de la superficie occupée, cette dernière fonction occupe beaucoup plus que 2 % du territoire de l'aire d'étude puisqu'on y retrouve un parc linéaire qui traverse le secteur du sud-ouest au nord-est en plus du parc de la Gare qui regroupe des installations à vocation récréotouristique et des aires de jeux.

Par ailleurs, l'une des particularités du noyau villageois du secteur Lac-Carré est l'entremêlement des usages résidentiels et commerciaux. Au-delà de leur juxtaposition, le développement d'usages commerciaux au sein même des résidences s'avère une forme de développement particulier au secteur. Aucun secteur commercial ne semble dominer le paysage économique.

Toutefois, il est possible de remarquer un phénomène de déplacement des commerces du noyau villageois de Lac-Carré vers l'axe de la route 117. L'attractivité de cette route nationale (achalandage, accès, visibilité) et l'espace limité dans le périmètre urbain de Lac-Carré (lots et bâtiments de petite taille, stationnement limité) semblent constituer des forces irrépessibles sur le développement commercial.

Figure 5 Localisation des commerces et équipements publics, secteur Lac-Carré

IDENTIFICATION DES COMMERCES DES ESPACES PUBLICS ET DES ÉQUIPEMENTS COMMUNAUTAIRES



COMMERCES

- 1 Garage (Les Carrosseries Desjardins)
- 2 La Rocaille gîte touristique
- 3 Paul Bénard Artisan rembourreur
- 4 Gîte & chalets La Licome
- 5 Salon Raymonde Elle et Lui
- 6 Restaurant (La stazione)
- 7 Marché Lac-Carré (Bonichoix)
- 8 Salon funéraire J.H. Vanier et Fils
- 9 Restaurant de la Place et Bar LeVerre
- 10 Fromagerie Lac-Carré
- 11 Les Peintures Lac-Carré Enr.
- 12 Dépanneur Marché Lève-Tôt
- 13 Chocolaterie artisanale Hop la vie !
- 14 Salon de coiffure Apparence
- 15 Réparation 2000
- 16 Gîte de la gare

ESPACES PUBLICS ET ÉQUIPEMENTS COMMUNAUTAIRES

- 17 Bâtiment patrimonial de l'ancienne gare
- 18 Club de Tennis La Relance
- 19 Plage du Lac-Carré
- 20 Centre de la petite enfance (Des Rires)
- 21 Bibliothèque du Lac

1.4.5 NATURE DES ACTIVITÉS COMMERCIALES

L'offre commerciale est principalement composée de commerces de détails et de services de restauration et d'hébergement, chacun dans une proportion de 38%. Le secteur des services totalise environ 23% de l'offre commerciale du secteur d'étude. Le tableau 1 fait l'inventaire des établissements d'affaires en fonction du type d'achats (courant, semi-courant, réfléchi, restauration et divertissement) et montre dans quelle proportion ceux-ci sont répartis². Le tableau 2 représente la répartition commerciale en fonction de la catégorie d'activités économiques, soit les commerces, les services et la restauration et l'hébergement.

Tableau 1 Composition commerciale selon les types d'achats, secteur du PPU

TYPOLOGIE	NOMBRE	PROPORTION RELATIVE (%)
COURANT	4	31%
Commerces	4	100%
Services	0	0%
SEMI-COURANT	2	15%
Commerces	1	50%
Services	1	50%
RÉFLÉCHI	2	15%
Commerces	0	0%
Services	2	100%
RESTAURANTS ET DIVERTISSEMENT	5	38%
TOTAL	13	

Tableau 2 Composition commerciale selon les catégories d'activités économiques, secteur du PPU

CATÉGORIE	NOMBRE	PROPORTION (%)
COMMERCES	5	38%
SERVICES	3	23%
RESTAURATION ET DIVERTISSEMENT	5	38%

Par ailleurs, il est important de souligner que l'offre commerciale du noyau villageois de Lac-Carré répond à une demande issue principalement de trois différentes origines. Premièrement, il y a la demande locale, à savoir la demande qui correspond au commerce de proximité (habitant du village étendu de Lac-Carré). Deuxièmement, les commerces répondent à une demande qui

² Analyse de la composition commerciale réalisée à partir de la méthodologie développée dans «Étude sur la composition commerciale des artères traditionnelles. À la recherche d'un équilibre commercial pour les rues principales.» En ligne :

http://www.economie.gouv.qc.ca/fileadmin/contenu/documents_soutien/secteur_activites/commerce/depliant_etude_composition_rue_commerciale.pdf

provient des habitants de Lac-Supérieur, une municipalité voisine qui dispose d'une offre commerciale locale très limitée. De plus, la majorité des villégiateurs de Lac-Supérieur qui arrivent du sud par l'autoroute 15 doivent traverser le village de Lac-Carré pour se rendre à leurs chalets, ce qui fait en sorte que certains commerces peuvent capter une partie de ce flux de passants. Dernièrement, une plus petite part de l'offre commerciale est consommée par des touristes de manière saisonnière. Ainsi on peut conclure que l'offre commerciale du secteur vise en grande partie un marché local et dans une bien moindre mesure un marché régional. De plus, l'offre d'hôtellerie et de restauration de type haut de gamme est complètement inexistante dans le noyau villageois.

1.4.6 ÉVOLUTION DU STOCK IMMOBILIER ET DES VALEURS FONCIÈRES

Suite à l'analyse des données disponibles des rôles d'évaluation foncière antérieure et actuelle, nous pouvons conclure que le stock immobilier est resté le même dans sa typologie et dans son nombre d'unités dans l'aire d'étude du secteur. Le tableau ci-dessous présente les résultats les plus pertinents de cette analyse.

Tableau 3 Stock immobilier et valeurs foncières, 2010-2012

Non-résidents (ménage)	31
Résidents (ménage)	78
Total	109
Logements (unité)	91
Chalets ou maisons de villégiature (unité)	18
Total	109
Valeur moyenne imposable des logements	145 416 \$
Valeur moyenne imposable des chalets et maisons de villégiature	128 656 \$

Source : Rôle d'évaluation foncière 2013-2015

Tableau 4 Stock immobilier et valeurs foncières, 2013-2015

Non-résidents (ménage)	33
Résidents (ménage)	76
Total	109
Logements (unité)	90
Chalets ou maisons de villégiature (unité)	19
Total	109
Valeur moyenne imposable des logements	138 747 \$
Valeur moyenne imposable des chalets et maisons de villégiature	118 484 \$

Source : Rôle d'évaluation foncière 2010-2012

Ces deux tableaux montrent que le nombre de non-résidents a très peu varié, soit une augmentation de 2 non-résidents (1,8 %) sur un total de 109 unités d'habitations résidentielles. Des 109 unités d'habitations résidentielles, on compte 90 logements (83 %) et 19 (17 %) chalets et maisons de villégiature. Cela confirme que le stock immobilier présent dans l'aire d'étude est principalement de nature résidentielle et occupée par des résidents permanents (par opposition aux saisonniers). Finalement, on note une diminution de la valeur moyenne des logements et des chalets et maisons de villégiature entre les deux rôles d'évaluation foncière, soit respectivement de 6669 \$ et de 10 172 \$.

1.4.7 QUALITÉ DU CADRE BÂTI

Le cadre bâti du secteur Lac-Carré est, comme l'indique son évolution, passablement varié. Sans grande vague circonscrite de développement, de style précis ou de vocation principale, autre que la fonction résidentielle ayant perduré au fil des ans, le tout résultant en la présence d'une panoplie de bâtiments de différentes époques et de différents styles souvent inspirés par la tendance du moment ou en fonction des moyens financiers et techniques des propriétaires.

Alors que le secteur du PPU comporte 106 bâtiments, 38 (36%) ont été érigés avant 1940 et de ceux-ci, très peu ont conservé leurs caractéristiques architecturales d'origine. Plusieurs ont été presque entièrement reconstruits alors que d'autres ont été modifiés en utilisant différents matériaux plus récents.

De ce nombre, 87 bâtiments sont principalement résidentiels, soit 82 %. Il y a donc lieu de parler, pour un centre urbain, d'un centre de service commercial léger qui répond au besoin des résidents et des villégiateurs.

Ce stock immobilier est composé en majorité de résidences unifamiliales de 1,5 à 2 étages. La topographie accidentée a eu pour conséquence de faire varier considérablement l'alignement des constructions. La forme vernaculaire des voies de circulation a aussi eu pour conséquence la création de lots irréguliers, dont certains en retrait et d'autres en angle. Il en résulte en une absence d'alignement des façades et des marges de recul. Ainsi, les bâtiments de la rue de l'Église sont pour la plupart alignés à la limite avant des lots alors que les bâtiments de la rue de la Gare sont pour la plupart à des distances variables et certaines sont en second rang par rapport à la rue.

D'un point de vue architectural, on note aussi plusieurs éléments à connotation plutôt négative. Des ajouts de porte-fenêtre (« porte-patio »), la suppression de galeries en cour avant, l'agrandissement de bâtiments éliminant tout travail sur les volumes, la modification des ouvertures pour les réduire ou constituer dans certains des murs aveugles, le remplacement des formes de toit et le remplacement du matériau de revêtement extérieur par des matériaux économiques. Ceux-ci sont quelques exemples de modifications effectuées au cours des 30 à 40 dernières années qui ont contribué à la dégradation de la qualité du cadre bâti. De plus, cette

façon de procéder a eu comme conséquence la production d'un cadre bâti sans caractéristiques propres, ne créant aucun effet d'ensemble ou de continuité.

Afin de mieux comprendre l'ampleur de cette problématique, une évaluation pondérée fut réalisée à partir de l'inventaire du stock immobilier du secteur. La méthodologie retenue est un système de classement sur 30 points répartis en 3 catégories :

- l'aménagement de la cour avant pour un maximum de 10 points
- Préservation architecturale pour un maximum de 10 points
- Niveau d'entretien général pour un maximum de 10 points

Ensuite, 4 catégories ont été définies en fonction du pointage total :

- ✓ Cote A : 26 à 30 points : de qualité exceptionnelle, pouvant servir à définir le secteur.
- ✓ Cote B : 21 à 25 points : de qualité supérieure, méritant une attention particulière
- ✓ Cote C : 10 à 20 points : de qualité moyenne, risques de dégradation ou un potentiel d'amélioration.
- ✓ Cote D : 0 à 9 points : De qualité mauvaise. Nécessite une intervention en priorité pour améliorer l'image du secteur.

Cette manière de procéder permet d'identifier les espaces de qualité et surtout, d'identifier les propriétés contribuant à la perception négative du secteur Lac-Carré.

L'objectif de cette analyse étant de faire ressortir des tendances et non pas d'immortaliser la négligence de certains propriétaires, nous nous assurerons de ne pas identifier, dans le texte, les immeubles problématiques. Dans tous les cas, il s'avère apparent que les immeubles les plus problématiques se trouvent ceux qui combinent un aménagement de la propriété de mauvaise qualité, une architecture pauvre et un entretien négligé.

Tableau 5 Classification selon la cote d'évaluation du stock d'immeubles, secteur du PPU

Cote	Nombre d'immeubles
A	1
B	12
C	87
D	8

1.4.8 MILIEUX NATURELS

Même si la superficie du secteur d'intervention du PPU est relativement petite, on y retrouve malgré tout un nombre plus qu'intéressant de milieux naturels offrant un potentiel de développement.



Le parc linéaire du P'tit Train du Nord est en quelque sorte un élément central dans le secteur, puisqu'il permet le déplacement actif sur une partie du territoire de la municipalité, le tout dans un décor naturel, à savoir un sentier bordé de boisés. Au niveau de la rue de la Gare, le parc linéaire se fond au parc municipal qui possède également un potentiel intéressant sur le plan naturel. D'ailleurs, dans une section isolée du parc on peut observer un milieu humide qui pourrait être aménagé et servir de lieu d'interprétation de la nature. On y retrouve un ruisseau et une végétation luxuriante.

Il y a aussi le lac Carré qui est une richesse naturelle en soi. En plus d'être très apprécié des citoyens pour sa valeur patrimoniale, il est d'autant plus apprécié du fait qu'il est situé en plein cœur du noyau villageois. Toutefois, le lac n'est que très peu accessible aux citoyens au-delà de la plage (outre pour ceux qui habitent ses rives). D'ailleurs, la plage représente un autre élément naturel qui a un fort potentiel en ce qui concerne le développement du secteur. Il s'agit d'une petite plage d'environ 56 mètres par 36 mètres, recouverte de pelouse et de végétation. On y retrouve quelques tables de pique-nique et notons aussi qu'elle appartient à la municipalité. Cela étant dit, il est important de prendre en considération la qualité et la santé du lac dans tous projets de développement qui auront des impacts directs et indirects sur celui-ci.



1.5 PREMIÈRE CONSULTATION PUBLIQUE

Une consultation publique a eu lieu le lundi 6 mai 2013 à la Gare de Lac-Carré. Tous les citoyens et les commerçants ont été invités à participer aux échanges dans le but d'exprimer leur vision quant à l'avenir du secteur visé par le PPU. Un résumé de la séance de consultation divisé en thématique est présenté ci-dessous. Une consultation individuelle des commerçants du secteur fut réalisée et les commentaires et idées exprimées sont intégrés dans le condensé ci-dessous.

1. Attentes collectives par rapport au milieu
 - Il y a une perception de malpropreté dans le village (qualité esthétique perçue possiblement comme malpropreté).
 - Manque d'uniformité des infrastructures piétonnières
 - Mauvaise séparation entre le domaine public et privé
 - Problème d'entreposage extérieur au Garage à l'entrée du village
 - Mauvaise apparence de l'entrée du village
 - Bac de poubelles trop près du bord de la rue
 - Absence d'ambiance de soirée/nuit
 - Identifier clairement et physiquement l'entrée du village
 - Demande d'implanter un théâtre d'été, cinéma en plein air, animation estivale
 - Améliorer le cachet champêtre
 - Implanter un marché public
 - Verdissement du secteur
 - Aménager un espace d'observation et de détente sur la rive du lac Carré
 - Créer de l'attractivité pour le village
 - Retenir les passants
 - Renforcer le commerce local
 - Offrir de la restauration plus haut de gamme
 - Plus d'activités souhaitées

2. Circulation et stationnement
 - Trop grande vitesse de la circulation automobile
 - Absence de passages piétons
 - Absence de réseaux de circulation réservés aux piétons
 - Meilleur éclairage
 - Mauvais état des stationnements et mauvaise identification
 - Signalisation défailante
 - Stationnement pour V.R.
 - Aménagement de sentiers et d'une patinoire sur le lac Carré en hiver
 - Mobilier urbain sur la rue Principale
 - Affiches pour identifier le lac

3. Signalisation et mobilier urbain
 - Tables et poubelles

- Indications pour le skate park
 - Espace pour expositions temporaires
 - Identifier une vocation pour la portion non aménagée de la Gare (bazar-marché public-salle d'exposition)
 - Ajout de module de jeux dans le parc
4. Cadre bâti et architecture
- Programme de subvention à la rénovation
 - Concours de village fleuri
5. Offre commerciale
- Manque de commerces
 - Créer une identité
 - Multiplier la desserte locale
 - Éviter les franchises et les spas
 - Attirer des commerces de vélo/ski de fond

2 PROBLÉMATIQUE D'ENSEMBLE DU SECTEUR

Sommairement, le problème du secteur Lac-Carré ne peut pas être relié à un élément particulier. Le cadre bâti ne semble pas présenter de faiblesse majeure bien que les efforts soient limités et diffus pour le mettre en valeur et pour en améliorer l'image. Il en va de même pour l'aménagement des terrains, des rues, des espaces publics, de la signalisation et de l'affichage.

Ainsi, le travail qui suit consiste en un diagnostic, c'est-à-dire à l'identification des potentiels, faiblesses et enjeux qui caractérisent le milieu (secteur d'étude) dans l'objectif de déterminer des orientations et des stratégies de développement, de dynamisation et de revitalisation du noyau villageois de Lac-Carré. Pour atteindre cet objectif, cette deuxième section permettra de cerner les enjeux et de développer les éléments les plus pertinents dans ce contexte.

2.1 ENJEUX SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES

L'analyse démographique de la section précédente a rappelé l'importance de considérer ces caractéristiques dans les réflexions entourant l'élaboration du PPU du noyau villageois de Lac-Carré. Principalement, il faudra garder en tête que malgré qu'il y ait une part importante de jeunes familles dans la municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré, la population reste vieillissante ce qui devra influencer certains principes d'aménagement, particulièrement en ce qui concerne l'accessibilité aux services, aux logements adaptés, aux activités, aux équipements collectifs et aux lieux publics. Dans le même ordre d'idées, une réflexion pourrait être amorcée afin d'élaborer des moyens pour retenir une partie de la population vieillissante dans le noyau villageois et ainsi leur permettre d'habiter le plus longtemps possible dans un milieu de vie qui leur est familier. Concrètement, cela pourrait se traduire par une augmentation du nombre logements répondants spécifiquement aux besoins de cette cohorte. Différentes formules d'habitation pour les personnes vieillissantes sont dorénavant disponibles, il s'agirait de trouver le modèle le plus adapté au contexte du secteur de Lac-Carré.

2.2 ENJEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES

Le revenu moyen d'emploi des travailleurs de Saint-Faustin-Lac-Carré est beaucoup plus faible comparativement au revenu moyen d'emploi des travailleurs du secteur Mont-Tremblant et de la MRC. Conséquemment, le revenu disponible plus modeste des ménages de Lac-Carré pourrait expliquer en partie pourquoi l'entretien de certains bâtiments résidentiels et commerciaux est en deçà du niveau d'entretien minimal nécessaire à la bonne conservation du cadre bâti. Ainsi, il serait bénéfique pour le village de Lac-Carré de favoriser l'implantation d'emplois mieux rémunérés. Nous verrons plus en détail comment le contexte commercial pourrait évoluer afin de pallier une faible offre d'emploi et participer au développement social du secteur.

2.3 PROBLÉMATIQUE DE CIRCULATION SUR LES VOIES PUBLIQUES

2.3.1 CIRCULATION AUTOMOBILE

L'analyse de la circulation automobile réalisée dans la section précédente a permis de constater que 4 éléments fondamentaux sont à améliorer :

- Plusieurs intersections présentent des obstacles au niveau du champ de vision des automobilistes. Ainsi ces obstacles rendent dangereux les virages d'une voie à une autre à la fois pour le conducteur et pour tous les autres usagers des voies publiques.
- En lien avec le premier point, plusieurs intersections sont aménagées selon une géométrie de rayon de virage très ample, ce qui a un effet doublement pervers, soit d'encourager l'accélération des voitures au moment du virage et de faire en sorte que les piétons sont forcés de traverser une plus grande distance de la rue, ce qui augmente le risque d'accident.
- La signalisation pourrait être améliorée à certains endroits par une meilleure identification des stationnements, des passages piétons, des sites d'intérêts, des lieux, des équipements publics, etc.
- Sur le plan de la délimitation entre la voie publique et la propriété privée, il est fort probable que le problème soit lié à la mauvaise qualité des aménagements et au manque d'entretien des cours avant de certaines propriétés privées, cela combiné à une absence de démarcation physique de la limite de l'emprise de la route.

2.3.2 DÉPLACEMENT ACTIF /MOBILITÉ ACTIVE

Comme le réseau de circulation fut entièrement aménagé en fonction de l'automobile, on y retrouve peu ou pas d'aménagements qui répondent aux besoins des usagers se déplaçant en mode actif. Du point de vue du marcheur ou du cycliste, c'est presque tout le réseau qui est défaillant à cet égard. Il devient nécessaire de réfléchir à des manières d'implanter et d'imposer des espaces réservés à ces usagers, sans toutefois compromettre la circulation automobile. Néanmoins, il faut garder en tête que l'automobile dans le contexte de Saint-Faustin-Lac-Carré est essentielle au déplacement des citoyens (l'offre de transport collectif ou alternatif est très limitée) et à la viabilité du village de Lac-Carré. C'est pourquoi il est nécessaire d'inciter au partage de la voie publique. Pour assurer la sécurité des usagers non motorisés des voies de circulation publiques, il faudra aussi penser à implanter des mesures d'atténuation de la circulation visant les véhicules motorisés. La rue Principale est sans aucun doute la voie de circulation qui nécessitera le plus de travail en raison de son caractère de route provinciale, on estime qu'environ 4700 véhicules (débit journalier moyen annuel, MTQ, 2010) vont y circuler chaque jour.

2.4 PROBLÉMATIQUE LIÉE AUX STATIONNEMENTS

La grande majorité des stationnements du noyau villageois ont une surface composée d'un mélange de terre, de gravier concassé et de sable, ce qui contribue à la déstructuration de la trame urbaine et à une apparence visuelle esthétiquement pauvre, de telle sorte que l'état actuel des stationnements situés dans le noyau villageois est un frein important à la création d'un milieu de vie chaleureux et invitant. Il est donc nécessaire de réfléchir à une solution efficace et durable en matière de revêtement du sol des aires de stationnement. De plus, il est important de souligner que les types de revêtements traditionnels imperméables, tel que l'asphalte, ne seront possiblement pas des solutions efficaces et durables dans le cas de plusieurs stationnements caractérisés par d'importants problèmes sur le plan du drainage. Il faudra donc envisager, soit des solutions durables pour contrôler le drainage des stationnements une fois couverts d'une surface imperméable (tel que des bassins de sédimentation), soit explorer l'utilisation de différent type de revêtements de sol perméable (béton perméable, pavé perméable, etc.).

2.5 PROBLÉMATIQUE DE L'OCCUPATION DU SOL

Le noyau villageois a principalement une vocation résidentielle et commerciale dans une plus faible mesure. La particularité du milieu est dans l'entremêlement de ces deux types d'usages. On ne retrouve pas de concentration commerciale sur la rue Principale, mais plutôt de petites grappes de 2 ou 3 commerces. Par conséquent, il est crucial de réfléchir à des moyens de concentrer l'activité commerciale sur la rue Principale, dans l'ordre du moyen à long terme. De plus, aucun regroupement d'activités commerciales connexes ou complémentaires n'est suffisamment important pour être considéré comme un secteur d'activité spécialisé. Pour cette raison, une réflexion pourrait être amorcée dans le but d'élaborer une stratégie visant à attirer des commerces qui permettraient de créer une identité commerciale précise dans le secteur de Lac-Carré. Dans ce sens, il faudra examiner la réglementation et réfléchir à des modifications qui pourraient permettre une plus grande mixité des usages de manière à se doter d'outils règlementaires plus adaptés à la réalité du noyau villageois.

2.6 OFFRE COMMERCIALE LIMITÉE

La diversité commerciale ne semble pas constituer un problème majeur, toutefois, cette faible diversité limite en quelque sorte le potentiel d'attraction du secteur puisqu'il propose une offre peu variée, donc cible un moins grand marché de consommateurs. De plus, il ne semble pas que le secteur Lac-Carré possède une identité commerciale propre, ce qui est nuisible au rayonnement hors de la municipalité. Il faudrait être en mesure d'associer une image de marque aux commerces du village.

Sur une autre note, comme c'est le cas dans plusieurs municipalités, différentes entreprises attendent l'occasion de déplacer leurs activités vers les axes routiers de plus grande importance, ce qui pourrait fragiliser l'offre de services. Afin de pallier à ce risque, il semble encore plus important de définir et de travailler à renforcer un créneau de produits et services, voire à développer une offre de produits de niche adaptée à la fois à la demande locale que régionale. Actuellement, aucune concentration ne permet d'assurer le développement ou la stabilité des différents secteurs d'activités. Certains commerces du domaine de l'alimentation, de la restauration et de la vente au détail sont présents, mais en nombre insuffisant pour assurer la création d'une offre spécialisée.

L'absence de concentration a également contribué au manque d'ambiance qui est constaté dans le secteur. En répartissant les commerces sur l'ensemble du secteur, les établissements commerciaux contribuent moindrement au développement d'une ambiance dynamique. Il est également important de constater que certains commerçants du secteur ne semblent pas ressentir une forte appartenance aux activités municipales et perçoivent la municipalité davantage comme un organisme de contrôle qu'un partenaire de développement, ce qui est contreproductif dans le contexte de l'implantation d'un programme de redynamisation et de revitalisation.

Finalement, la municipalité a, au cours des dernières années, bonifié l'affichage sur les immeubles publics, cet aspect est donc bien entrepris. Toutefois, l'affichage sur les voies de circulation et sur les immeubles privés reste à développer. L'affichage commercial se fait à la pièce et le règlement sur les PIIA ne semble pas, dans les dix dernières années, avoir permis un renouvellement de qualité des enseignes privées. L'absence de qualités communes et d'un caractère distinctif pour le secteur a contribué au développement d'une ambiance peu urbaine.

Le secteur n'étant pas identifié, il est logique que le milieu ne soit pas traité de façon particulière et que les occupants le perçoivent également comme un espace banal et non différent des autres secteurs, alors que le secteur devrait avoir une résonance de noyau villageois à caractère commercial.

2.7 FAIBLE VALEUR MOYENNE DU STOCK IMMOBILIER

Le principal diagnostic à porter quant au stock immobilier est sa faible valeur moyenne. Les bâtiments résidentiels du secteur à l'étude ont environ une valeur moyenne imposable de 138 747\$ comparativement à environ 200 142\$ en moyenne pour l'ensemble de la municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré. Les chalets et maisons de villégiature du secteur à l'étude ont environ une valeur moyenne imposable de 118 484\$ comparativement à environ 287 142\$ en moyenne pour l'ensemble de la municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré. Ces données révèlent que le dynamisme du marché immobilier est plutôt au ralenti et ne permet pas de créer de la valeur, ou autrement dit de la plus-value. La faible valeur du parc immobilier du secteur est fort

probablement imputable à sa qualité (moindre) esthétique d'ensemble et au manque de dynamisme économique du village, ce qu'il faudra corriger pour garantir le développement prospère du secteur.

2.8 QUALITÉ DU CADRE BÂTI À AMÉLIORER

L'inventaire du cadre bâti a permis de classer l'ensemble des bâtiments dans le périmètre visé selon leurs qualités architecturales et leur niveau d'entretien.

Globalement, l'état du cadre bâti n'est pas d'une extrême gravité dans le secteur. Toutefois, on peut rapidement constater qu'un nombre limité d'immeubles à forts impacts visuels (en raison de leur localisation) tend à affecter négativement la perception de l'ensemble du secteur. Que ce soit en raison de l'état des matériaux, de l'état de l'architecture ou tout simplement de l'absence de travaux d'entretien courants, tel que la peinture des revêtements extérieurs, ces bâtiments perpétuent une image négative pour l'ensemble du secteur. Cet aspect est particulièrement problématique dans la mesure où la qualité du cadre bâti et de l'aménagement des propriétés privées est directement liée à la perception générale de la qualité de l'aménagement de la voie publique. Autrement dit, pour améliorer la perception du noyau villageois, il faut inévitablement améliorer la qualité esthétique et architecturale du cadre bâti.

L'inventaire des bâtiments réalisé dans la première section du document a permis de constater que la majorité des immeubles résidentiels se retrouvent dans la classe C (qualité moyenne), ce qui est en quelque sorte normal pour le milieu. Toutefois, le nombre d'immeubles de la classe D (qualité mauvaise) est beaucoup trop élevé par rapport au nombre d'immeubles de la classe A (exceptionnelle). Ce qui signifie qu'il y a un nombre trop important d'immeubles de mauvaise qualité par rapport aux immeubles de grande qualité ce qui contribue à entretenir une image négative pour le secteur. Notons également qu'il faudra porter une attention particulière aux bâtiments appartement à la classe C (qualité moyenne) dans le noyau villageois, car la majorité de ceux-ci s'approchent de la classe D (qualité mauvaise) avec l'âge.

Du côté des immeubles commerciaux, on peut remarquer que certains des propriétaires font des efforts pour améliorer l'image de leur commerce, mais d'autres accordent très peu d'importance à l'état de leur bâtiment et aux constructions qui leur sont accessoires. Par le fait même, on constate un problème d'image en ce qui concerne ce type de bâtiments. En effet sur la dizaine d'immeubles commerciaux du secteur, deux sont classés dans le groupe D (qualité mauvaise), ce qui tend à faire mal paraître l'ensemble des bâtiments commerciaux. En contrepartie, deux parmi ceux-ci se retrouvent dans les groupes A (exceptionnelle) et B (qualité supérieure) et les autres se trouvent dans le groupe C (qualité moyenne). Néanmoins, les bâtiments d'usage commercial devraient, normalement, se démarquer par leur qualité et leur attention aux détails architecturaux de manière à mettre leurs commerces en valeur auprès de leur clientèle.

Pour redorer l'image du noyau villageois de Lac-Carré, il sera essentiel d'aborder cette problématique dans son ensemble. Inévitablement, des moyens devront être déployés par la municipalité dans le but de faciliter et de soutenir la rénovation du cadre bâti et la mise en valeur du patrimoine architectural dans le secteur d'intervention. Dans le même ordre d'idées, une analyse des outils réglementaires (PIIA, affichage) sera incontournable pour déterminer si ceux-ci sont adéquats dans un contexte de revitalisation du noyau villageois.

2.9 FORTS POTENTIELS DES MILIEUX NATURELS

Malgré que le noyau villageois de Lac-Carré soit situé dans un paysage pittoresque forgé par la chaîne de montagnes Laurentiennes, peu d'endroits sont aménagés de façon à ce que les citoyens puissent jouir des milieux naturels, sans compter que la mise en valeur de ces sites naturels permettait d'attirer dans le secteur un plus grand nombre, non seulement de citoyens, mais de villégiateurs. Sachant que l'industrie récréotouristique est l'une des activités économiques les plus importantes en matière d'emplois, le développement de ces potentiels naturels agirait comme levier au développement.

2.10 DYNAMISME DU SECTEUR

Malgré la tenue de différents événements et activités dans le secteur, il ne semble pas que le noyau villageois Lac-Carré, et en particulier le parc de l'ancienne Gare, soit en mesure de créer un dynamisme remarqué dans le secteur. Au-delà du type d'activités organisées, il y a lieu de s'interroger sur la façon dont celles-ci pourraient servir de levier de dynamisation du secteur. Ce parc n'attire pas suffisamment de personnes en fonction de son potentiel, qu'on pense notamment au fait que le parc linéaire du P'tit train du Nord y amène un nombre important de cyclistes, qui pour l'instant ne s'arrêtent pas nécessairement dans celui-ci.

L'animation du milieu dans le processus de revitalisation étant toutefois essentielle, il est donc primordial de s'assurer que les activités programmées à l'intérieur du secteur d'étude génèrent des retombées positives et assurent le dynamisme du secteur.

2.11 CONSTATS D'ENSEMBLE

L'ensemble des problèmes d'aménagement observés sur le territoire d'étude ne semble pas requérir de transformation complète du milieu. Toutefois, des efforts concertés entre les acteurs privés et les différents services municipaux et gouvernementaux sont nécessaires afin d'améliorer le sentiment d'appartenance et le dynamisme. Il est essentiel de renverser la perception négative qu'ont certains résidents et commerçants de la municipalité et du secteur. Le dynamisme et la qualité de l'environnement recherchés dans tout noyau villageois débutent par une perception positive de l'environnement et un sentiment d'appartenance des occupants. Tout investissement de la municipalité dans le cadre physique restera sans conséquence si la perception même des occupants n'est pas changée.

3 OBJECTIFS ET STRATÉGIES D'INTERVENTIONS

Au terme des réflexions alimentées par les consultations publiques et par les analyses réalisées dans la section précédente, quatre orientations générales en ont été définies et sont présentées ci-dessous.

3.1 QUATRE ORIENTATIONS GÉNÉRALES

- A. FAIRE DU NOYAU VILLAGEOIS DE LAC-CARRÉ UN MILIEU DE VIE CHALEUREUX ET INVITANT.
- B. FAIRE DU NOYAU VILLAGEOIS DE LAC-CARRÉ UN MILIEU DE VIE SÉCURITAIRE ET CONVIVIAL POUR L'ENSEMBLE USAGERS DES VOIES DE CIRCULATION.
- C. FAIRE DU NOYAU VILLAGEOIS DE LAC-CARRÉ UN MILIEU DE VIE OÙ L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET LE DÉVELOPPEMENT SOCIAL SONT DYNAMIQUES.
- D. FAIRE DU NOYAU VILLAGEOIS DE LAC-CARRÉ UNE DESTINATION TOURISTIQUE PRISÉE.

3.2 STRATÉGIES DE REVITALISATION

Toujours dans le même processus de réflexion, des stratégies de revitalisation et de redynamisation du noyau villageois visant à corriger les problématiques cernées et à mettre en valeur les potentiels ont été façonnées et sont présentées ci-dessous.

Orientation A : Faire du noyau villageois de Lac-Carré un endroit invitant et chaleureux

1. Améliorer la qualité et l'esthétisme du paysage du noyau villageois

1. Favoriser l'entretien des cours avant et des stationnements des propriétés privées

Il s'agit de chercher à ce que les citoyens participent activement à rehausser la qualité esthétique du paysage en les sensibilisant sur l'importance d'entretenir leurs cours avant. Pour y arriver, des journées thématiques (mise en valeur des cours avant) pourraient être organisées, le tout arrimé à un concours estival soulignant les meilleurs efforts dans ce sens.

2. Améliorer l'aspect visuel de l'entrée du noyau villageois

Il est essentiel d'annoncer et d'afficher clairement l'entrée du noyau villageois, ainsi, au premier regard, qui est souvent le plus marquant et le plus déterminant, les passants se feront une image positive du noyau villageois. Pour parvenir à marquer clairement l'entrée de village, un panneau d'affichage et un aménagement paysager devront être implantés. Une attention particulière devra être apportée au design de l'affichage et de l'aménagement paysager de manière à refléter le caractère et l'image spécifique du noyau villageois.

Figure 6 Photomontage, entrée du secteur Lac-Carré



Figure 7 Photomontage, sortie du secteur Lac-Carré

3. Définir une identité visuelle propre au noyau villageois

La rue Principale, comme son nom l'indique, est l'artère principale du noyau villageois. Ainsi, elle se doit en plus d'être fonctionnelle sur le plan de la circulation, d'être accueillante et chaleureuse au même titre que n'importe quel autre lieu public. Pour y arriver, il faudra élaborer un plan d'implantation de mobilier urbain et de verdissement de la rue Principale en gardant à l'esprit qu'il est essentiel de créer un milieu de vie agréable et convivial. De plus, pour créer une ambiance chaleureuse et sécuritaire en soirée, il est essentiel d'éclairer cette rue. Ainsi, il faudra entreprendre les démarches nécessaires à l'élaboration d'un plan d'implantation d'éclairage sur la rue Principale. En plus de se soucier de l'implantation, il faudra parallèlement réfléchir au design de manière à ce que le choix du mobilier urbain, de la signalisation et de l'affichage reflète une identité visuelle qui définit le milieu de vie propre au noyau villageois de Lac-Carré.

2. Valoriser l'architecture vernaculaire et favoriser son entretien et sa mise en valeur

1. Déterminer si le PIIA en place répond aux orientations et aux objectifs du PPU

Afin de déterminer si les objectifs du PIIA correspondent aux orientations et aux objectifs du PPU, il faudra entreprendre sa révision et apporter des modifications si nécessaire.

2. Subventionner la rénovation du cadre bâti

Dans le but de favoriser l'entretien et la rénovation des bâtiments souffrants d'une qualité architecturale en dégradation, un programme d'aide à la rénovation et à l'entretien proposant aux propriétaires un accompagnement sous forme financière devrait être mis en œuvre. Le programme devra s'arrimer au PIIA en vigueur dans le secteur afin de s'assurer du respect des spécificités architecturales du noyau villageois.

3. Chercher à ce que les citoyens valorisent et reconnaissent l'architecture propre au noyau villageois de Lac-Carré.

De manière à encourager l'engagement et la participation des citoyens dans le processus de revitalisation du noyau villageois de Lac-Carré, un programme de mise en valeur de l'architecture vernaculaire devrait être mis sur pied, comprenant des concours, des journées thématiques, des visites guidées, etc.

3. Aménager des lieux d'observation et d'interprétation des attraits naturels

1. Améliorer l'accessibilité et la convivialité de la plage et de son stationnement

Il s'agit de faire en sorte que l'accès à la plage soit facilité. Trois éléments devraient être améliorés. Dans un premier temps, la signalisation et l'affichage de la plage dans le but de faciliter sa localisation pour ceux qui la fréquentent pour la première fois et dans un deuxième temps, il faut améliorer l'accessibilité à la plage pour les piétons et cycliste par un couloir protégé par des bollards à même la rue du Tour-du-Lac et rue de la Plage à partir de la rue Principale. Finalement, l'aménagement de la plage et du stationnement pourrait aussi être bonifié par davantage de végétation et de mobilier urbain.

Figure 8 Photomontage, stationnement de la plage municipale



Figure 9 Photomontage aménagement de la plage municipale



2. Implantation d'un site d'observation et de relaxation sur la rive du lac Carré

Les consultations publiques ont permis de confirmer l'attachement des résidents du secteur au lac Carré. Dans cette optique, un belvédère pourrait être aménagé sur la rive du lac Carré du côté de la du Moulin. Ce lieu aurait une double vocation : point d'observation et d'interprétation du lac et zone de repos pour les cyclistes et les piétons. Il faudra aussi s'assurer que cet équipement public soit connecté aux autres sites d'intérêts et aux couloirs de circulations principaux, tels la rue Principale et parc linéaire du P'tit Train du Nord.

3. Bonifier l'aménagement du parc de la Gare

Le parc de l'ancienne Gare représente fort probablement l'un de plus important potentiel sur le plan de la mise en valeur de lieu et d'équipement public. Géographiquement, il est situé en plein centre du noyau villageois et est facilement accessible. Toutefois, son aménagement ne semble pas rendre son plein potentiel pour la principale raison qu'il manque de liens entre les différents attraits et équipements. C'est pourquoi il sera impératif de lier les différents éléments du parc entre eux de manière à inciter les utilisateurs autant que les passants à apprécier le parc dans son ensemble. Pour y arriver, il faudra implanter et davantage de sentiers en s'assurant de définir et d'identifier clairement ceux-ci dans l'espace et au niveau du sol. De plus, une attention particulière devrait être portée à l'ancienne gare de façon à mettre en valeur son architecture (éclairage architectural, aménagement paysager, etc.), puisque ce bâtiment est en quelque sorte le cœur du parc.

Figure 10 Photomontage, ancienne Gare



Finalement, la portion vacante du parc de la gare offre un énorme potentiel de développement. On y retrouve un milieu humide qui pourrait être protégé et aménagé en sentier d'interprétation ce qui ajouterait un élément d'attraction supplémentaire pour le parc. La portion restante du terrain pourrait avoir une vocation sportive multigénérationnelle tout en réservant une portion du site pour aménager une aire de détente et de pique-nique.

Orientation B : Faire du noyau villageois de Lac-Carré un endroit sécuritaire et convivial pour l'ensemble des usagers des voies de circulation

1. Améliorer l'aménagement et la sécurité des voies de circulation

1. Rendre le tracé et la géométrie des voies de circulation plus sécuritaire

L'intersection en pointe de la rue Principale et de la rue de la Gare à l'entrée du village est certainement l'un des éléments à corriger le plus importants. Elle nécessite un réaménagement de sa géométrie de manière à la rendre plus sécuritaire et conviviale à la fois pour les automobilistes et les usagers en déplacement actif. Plutôt que de rejoindre la rue Principale avec un angle d'environ 45 degrés, la rue de la Gare devrait converger vers cette première avec un angle de 90 degrés. D'autres rues du réseau secondaire devraient aussi connaître des modifications de leur géométrie, plus précisément afin de diminuer les rayons de virage aux intersections de manière à ce que les voitures soient forcées de ralentir au moment du virage.

Figure 11 Réaménagement des voies publiques à l'entrée du secteur



Figure 12 Coupe A, entrée du secteur

2. Aménager les abords des voies de circulation et identifier clairement les limites des domaines public et privé

Les abords de la rue Principale ont été négligés ces dernières années, ce qui a un impact énorme sur la qualité non seulement esthétique, mais aussi fonctionnelle du milieu. C'est pourquoi l'une des actions prioritaires devrait être de mettre à niveau les abords de la rue Principale. Plus particulièrement, il s'agit d'implanter un trottoir sur le côté ouest et une bordure de béton du côté est de la rue Principale dans tout le secteur visé par le PPU.

En plus de la rue Principale, le même travail devrait être réalisé sur la rue de la Gare et sur la rue de l'Église de part et d'autre du parc de la Gare.

2. Promouvoir la mobilité active

Implanter un circuit de mobilité active (circuit vert)

L'analyse du milieu a permis de constater l'absence d'un réseau de connexion entre les différents lieux/équipements publics et autres sites d'intérêts réservé aux déplacements actifs. Pour

encourager la mobilité active, il faudra donc remédier à cette absence marquée de connexions *inter-réseaux* en créant de nombreux liens à partir d'un circuit principal qui serait en mesure de rejoindre tous les sites d'intérêts du secteur d'intervention en plus d'être connectés aux autres réseaux locaux et régionaux de manière à maximiser les flux et les volumes de circulation. Par conséquent, il sera nécessaire de consulter différents professionnels selon le champ de compétences requis afin d'étudier la faisabilité du tracé d'un circuit vert.

Figure 13 Aménagement de la voie publique et des passages piétons aux abords du parc de la Gare



Orientation C : Faire du noyau villageois de Lac-Carré un endroit où l'activité économique et le développement social sont dynamiques

1. Favoriser le développement économique et social

1. Encourager et supporter le développement économique et social

Pour la municipalité il serait important de participer à la mise sur pied d'une table de concertation locale en matière de développement économique et social afin de stimuler la réflexion sur les stratégies de développement à mettre en branle dans le secteur d'intervention. D'ailleurs, les différents partenaires œuvrant dans les sphères du développement économique (CLD des Laurentides, Laurentides économique) et du développement social (CRDSL, Le conseil régional de développement social des Laurentides) devraient être consultés afin d'arrimer les stratégies locales aux stratégies régionales.

2. Améliorer l'environnement et la diversité commerciale

1. Favoriser la concentration commerciale et la création d'un pôle à cet égard

Afin d'élaborer une stratégie visant à encourager le développement commercial dans le noyau villageois, il faudra d'abord approfondir l'analyse du positionnement et de la composition commerciale de ce noyau. À partir de ce portrait analytique de la fonction commerciale du secteur, il sera nécessaire de produire un plan de développement qui mettra en lumière les éléments nécessaires pour :

- agir contre la fuite commerciale en révisant les usages autorisés afin de permettre une plus grande mixité;
- attirer de nouveaux commerces et diversifier l'offre :
 - Explorer la possibilité d'attirer des commerces visant les randonneurs et les cyclistes, comme une boutique de vélo/ski de fond
 - Services professionnels (avocats, comptables, informatique, etc.)
 - Alimentation (boulangerie, boucherie, etc.)
 - Artisans (ébénisterie, bijouterie, etc.)

2. Favoriser la revitalisation des façades et des stationnements des commerces

Afin d'améliorer et diversifier l'offre commerciale dans le noyau villageois, la municipalité pourrait soutenir la construction et la rénovation des commerces en élaborant un programme à cet égard. Il s'agirait d'offrir soit un crédit de taxes ou une subvention directe, selon la capacité financière de la municipalité. La portion du programme affecté à la rénovation devra intégrer des mesures spécifiques quant à certaines composantes problématiques cernées dans l'analyse du milieu, soit :

- La qualité architecturale des façades
- Les stationnements
- Les enseignes
- Les vitrines

3. Améliorer et optimiser la réglementation sur l'affichage

Inévitablement, la réglementation concernant l'affichage devra être révisée de manière à s'arrimer avec les objectifs généraux et spécifiques du PPU.

3. Renforcer le sentiment d'appartenance des citoyens à leur communauté

1. Élaborer un plan de mise en valeur du milieu de vie

La municipalité devrait réaliser un plan exprimant les grandes lignes d'une stratégie d'orientation des activités communautaires. L'objectif serait de favoriser l'animation du milieu de vie dans le but de renforcer le sentiment d'appartenance des citoyens à leur communauté par la tenue d'activités rassembleuses.

Orientation D : Faire du noyau villageois de Lac-Carré une destination touristique prisée

1. Améliorer et diversifier l'offre récréotouristique

1. Promouvoir les lieux et les équipements à vocation récréotouristique au-delà de Saint-Faustin-Lac-Carré

L'analyse macroéconomique de l'activité économique et de l'emploi a permis de constater que l'industrie du tourisme joue un rôle très important dans l'économie de Saint-Faustin-Lac-Carré. Il est alors essentiel d'adopter une stratégie de promotion des lieux et des équipements à vocation récréotouristique visant à attirer une clientèle géographiquement diversifiée.

2. Cibler les potentiels de diversification de l'offre récréotouristique

Considérant que l'industrie récréotouristique occupe une place de taille dans l'économie locale, il serait sage de réfléchir à la diversification de cette offre dans le but d'attirer un plus grand nombre de touristes.

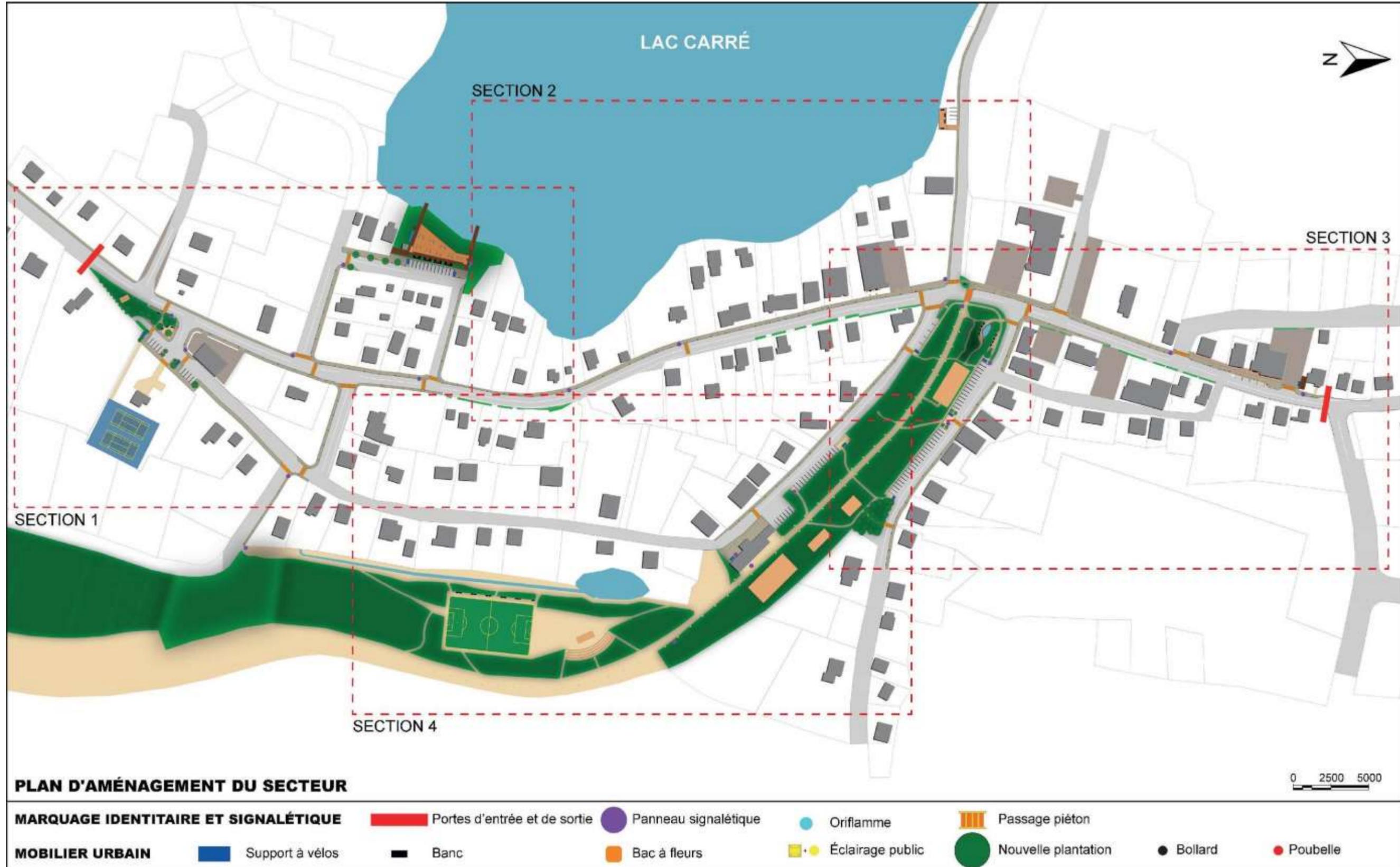
3.3 DEUXIÈME CONSULTATION PUBLIQUE

Une deuxième consultation publique eut lieu le 19 août 2013 afin de présenter les orientations et les stratégies d'interventions qui seraient présentées dans le PPU. Malgré qu'il y eut de nombreux échanges sur différents enjeux, un consensus sur l'ensemble des actions proposées pour revitaliser et redynamiser le noyau villageois de Lac-Carré fut obtenu.

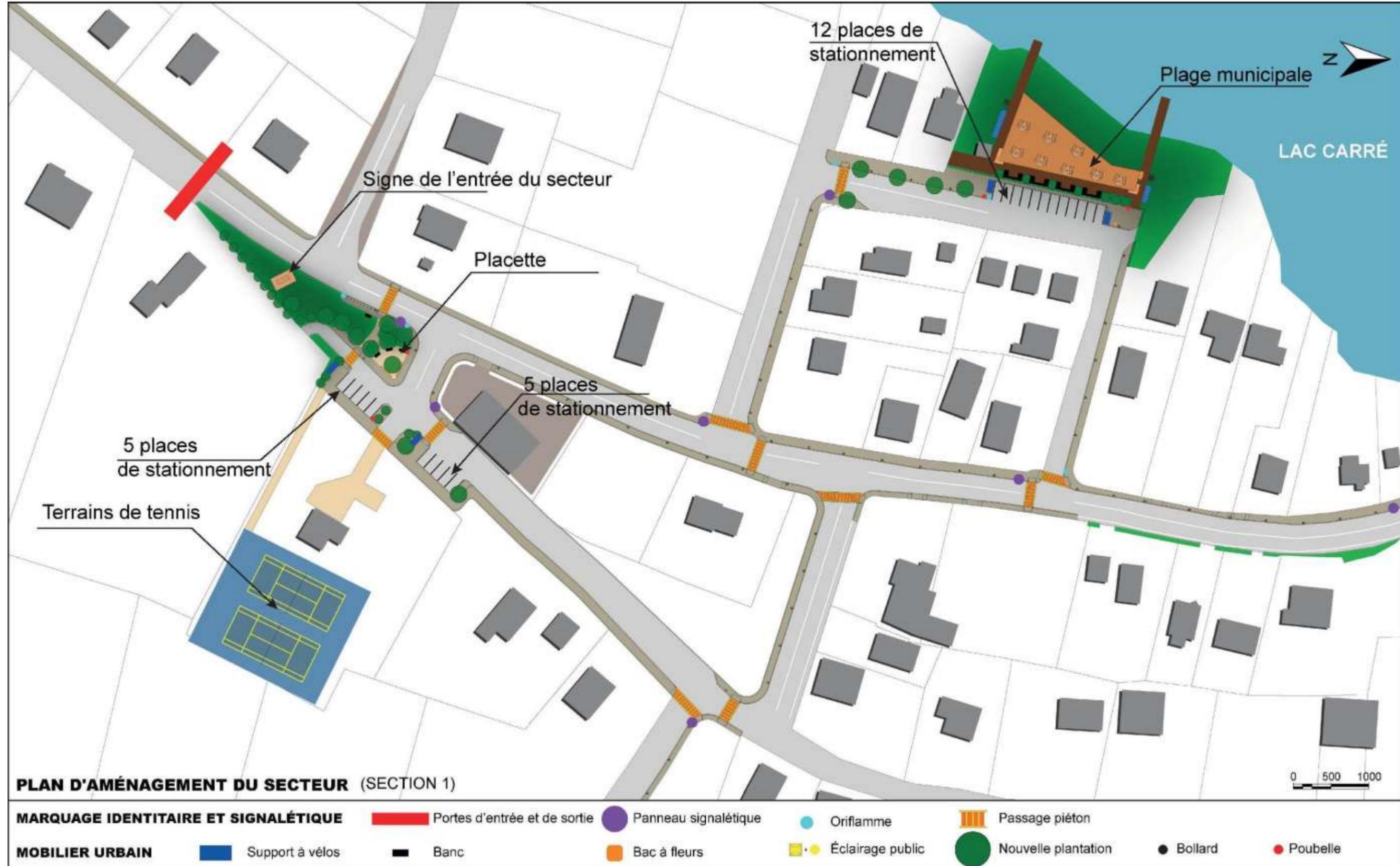
3.4 CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Le concept d'aménagement suivant est le résultat du travail d'analyse et des consultations des citoyens et tous autres acteurs impliqués dans le processus de revitalisation. Le plan d'aménagement qui suit, ainsi que ces déclinaisons, permettant d'illustrer les tracés des différents réseaux projetés (vois de circulation automobile, circuit de mobilité active) de même que la nature et l'emplacement des infrastructures et des équipements publics.

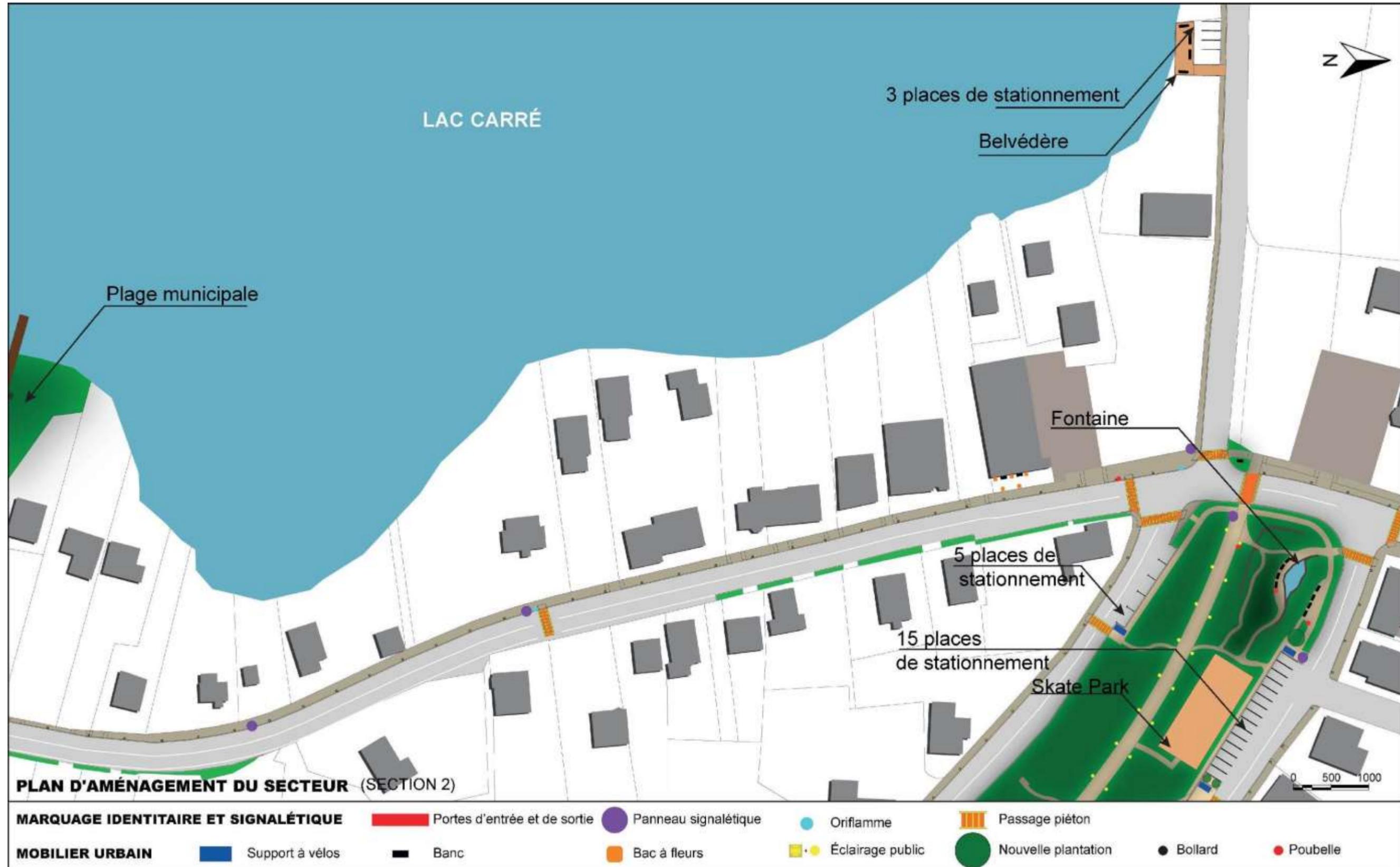
Plan 1 : aménagement du domaine public



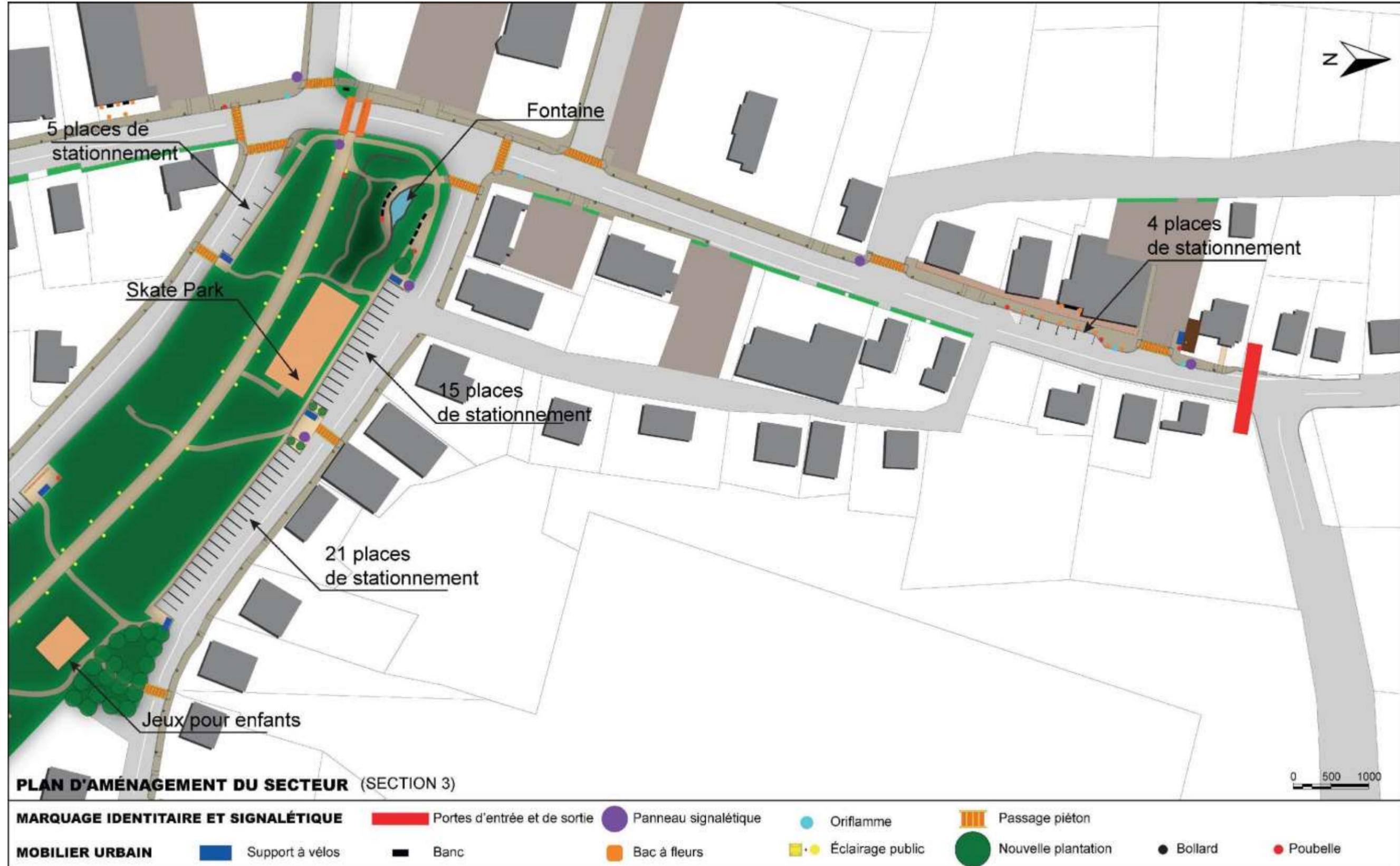
Plan 2 : aménagement du domaine public, section 1



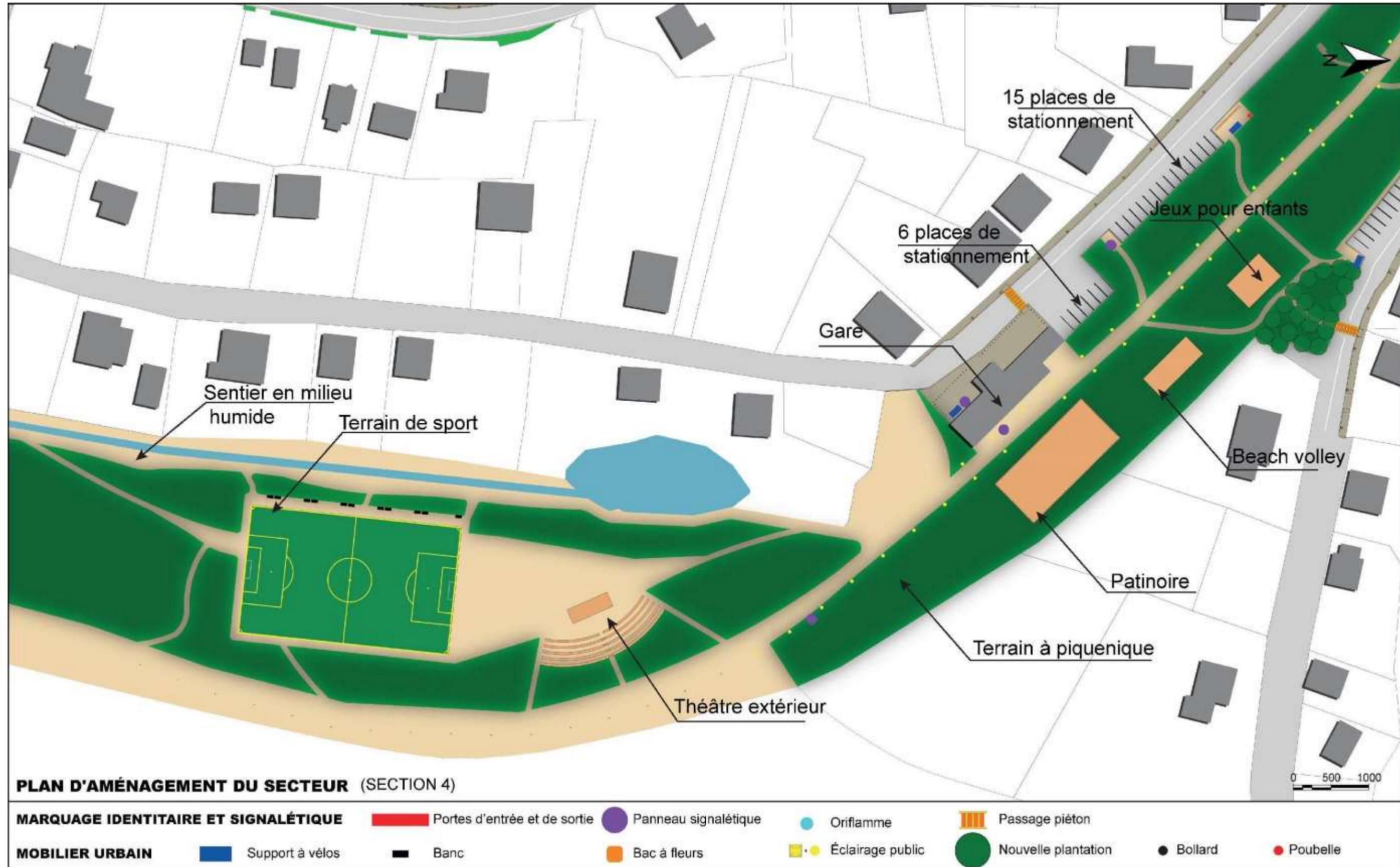
Plan 3 : aménagement du domaine public, section 2



Plan 4: aménagement du domaine public, section 3



Plan 5: aménagement du domaine public, section 4



4 MISE EN ŒUVRE

4.1 OUTILS RÉGLEMENTAIRES

4.1.1 ZONAGE

4.1.1.1 *Usage additionnel*

L'établissement de nouveaux commerces dans le noyau villageois est un élément clé de la stratégie de développement du secteur. Pour cette raison, il paraît essentiel de revoir la réglementation concernant les usages additionnels, principalement dans le cadre de l'habitation, afin de déterminer s'il y a possibilité de modifier le règlement pour certaines zones de ce secteur dans l'objectif de faciliter l'établissement de commerces qui autrement ne peuvent s'implanter dans le secteur. Toutefois, il ne s'agit pas de permettre tous types d'usages additionnels à l'habitation, une analyse en profondeur du règlement sera nécessaire afin de permettre une ouverture à certains usages qui devront absolument correspondre à la nature, au caractère du secteur et aux besoins de la population environnante.

4.1.1.2 *Stationnement*

L'espace de stationnement représente un obstacle important sur le plan de la reconversion des bâtiments résidentiels en commerces dans le secteur Lac-Carré puisqu'une grande majorité des terrains n'ont pas, dans plusieurs cas, de superficie suffisante pour accueillir le nombre de cases prescrites par le règlement de zonage actuel. C'est pour cette raison que la réglementation en vigueur nécessiterait d'être analysée sous cet angle pour ensuite réfléchir de façon de faciliter le processus de reconversion de bâtiments et par conséquent d'encourager la concentration commerciale sur la rue Principale.

4.1.2 PLAN D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION ARCHITECTURALE

4.1.2.1 *Nouvelles constructions et rénovation de bâtiments*

Le noyau villageois de Lac-Carré fait actuellement l'objet d'un règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) qui devra être mis à jour en fonction des objectifs et des orientations visés dans ce document de PPU. L'objectif vise à s'assurer que les bâtiments reflètent les caractères uniques et particuliers du noyau villageois dans le but de veiller à l'identité architecturale du secteur. Dans ce même ordre d'idées, un inventaire des caractéristiques architecturales d'intérêt pourrait être réalisé afin de créer un outil de prise de décisions qui illustre concrètement et visuellement les particularités du secteur.

4.1.2.2 *Affichage*

Dans le but de créer une identité propre au noyau villageois, il serait très pertinent de déterminer une orientation détaillée en matière d'affichage commercial sur la rue Principale de sorte qu'on

soit en mesure d'identifier clairement des éléments communs dans le style et le design de chacune des enseignes du secteur. Dans ce contexte, le plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) serait l'un des outils réglementaires qui permettraient le mieux d'atteindre cet objectif. Malgré qu'un PIIA soit actuellement en vigueur et touche une partie du secteur du PPU, celui-ci ne parvient pas complètement à forger une identité propre aux commerçants de la rue Principale dans le noyau villageois. Le manque d'harmonisation de l'affichage commercial du secteur démontre clairement la nécessité de préciser les caractéristiques de conception à privilégier. En ce sens, le PIIA actuel pourrait être bonifié par l'ajout d'objectifs et de nouveaux critères s'y rattachant de manière à maximiser l'harmonisation et la qualité de l'affichage du secteur.

4.2 PROGRAMMES

Afin de pallier à la dégradation de la qualité architecturale de certains bâtiments du noyau villageois, la municipalité peut adopter deux types de programmes en ce sens. Dans un premier temps, en vertu de l'article 85.2. de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU), la municipalité pourrait adopter un programme de revitalisation pour le secteur du PPU lui permettant d'offrir un soutien financier afin d'inciter la rénovation ou la transformation de bâtiments du secteur visé par le PPU. Ce soutien financier peut prendre la forme soit d'un crédit de taxes qui ne peut excéder cinq ans ou d'une subvention directe des travaux conforme au programme de revitalisation sans toutefois excéder le coût réel des travaux.

Dans un deuxième temps, la municipalité pourrait s'inscrire au programme Rénovation Québec (PRQ) volet I et volet II en adoptant un programme de rénovation municipal afin de permettre aux propriétaires d'obtenir un support financier de la part de la Société d'Habitation du Québec (SHQ). Il est important de noter que ce programme ne vise que les bâtiments résidentiels ou les portions résidentielles de bâtiments à usage mixte.

Le volet I vise les ménages à faible revenu. Il permet de subventionner jusqu'à 90% du coût des travaux admissibles, sans toutefois dépasser 10 000\$, le tout versé une fois les travaux terminés. Le pourcentage de l'aide financière varie en fonction de la taille et du revenu du ménage.

Le volet II vise les interventions sur l'habitation telles que :

- L'ajout d'un logement ou le réaménagement (rénovation) de celui-ci
- La construction de bâtiments résidentiels
- La reconversion de bâtiment en bâtiment résidentiel
- L'accès à la propriété

Si l'on considère que l'un des objectifs du PPU est d'améliorer la qualité du cadre bâti du secteur, le programme de revitalisation au sens de l'article 85.2. de la LAU pourrait viser plus particulièrement les bâtiments commerciaux puisque le programme de rénovation municipal

dans le cadre du PRQ ne vise que les bâtiments résidentiels. De cette manière, la municipalité serait en mesure de se doter d'outils lui permettant d'encourager les interventions à la fois sur les bâtiments résidentiels et sur les bâtiments commerciaux.

5 PLAN D'ACTION

Le plan d'action suivant (tableau 6) propose une série d'actions à mettre en œuvre de manière à atteindre les objectifs fixés par le PPU. Pour chacune des actions, le tableau ci-dessous présente une indication des intervenants susceptibles de prendre part à leur mise en œuvre et de l'étape à laquelle celles-ci devraient optimalement être réalisées

Tableau 6 plan d'action et d'interventions

Objectifs	Stratégies	Actions	Intervenants	Étapes
ORIENTATION 1 : FAIRE DU NOYAU VILLAGEOIS DE LAC-CARRÉ UN MILIEU DE VIE CHALEUREUX ET INVITANT				
A. Améliorer la qualité et l'esthétisme du paysage villageois	1. Favoriser l'entretien des cours avant et des stationnements des propriétés privées	i. Concours (journée thématique, aménagement paysager/fleuri)	SSLC organismes locaux	CT
	2. Améliorer l'aspect visuel de l'entrée du noyau villageois	i. Planter un panneau d'affichage et un aménagement paysager à la pointe entre la rue Principale et la rue de la Gare (prendre en considération les travaux de modification de la géométrie de l'intersection s'ils ont lieu)	SUE MTQ	CT
	3. Définir une identité visuelle propre au noyau villageois	i. Mettre sur pied une table de concertation sur l'image et l'identité du noyau villageois	SUE TP	D
		ii. Mettre au point une charte de design du mobilier urbain, d'affiches et d'enseignes publiques.		D
		iii. Entreprendre le processus décisionnel et déterminer les endroits où planter le mobilier et les luminaires	SUE TP MTQ	CT

		iv. Procéder à l'implantation	TP	CT
B. Valoriser l'architecture vernaculaire et favoriser son entretien et sa mise en valeur	1. Déterminer si le PIIA en place répond aux orientations et aux objectifs du PPU	i. Identifier les caractéristiques architecturales propres au secteur qui sont à protéger. En déterminer des critères par la suite.	SUE	D
		ii. Procéder à l'analyse du PIIA en place dans le secteur en fonction des objectifs et des stratégies de revitalisation et suggérer des modifications si nécessaire	SUE	D
	2. Subventionner la rénovation du cadre bâti	i. Élaborer un programme de subvention à la rénovation dans le cadre du programme PRQ de la SHQ	SUE SHQ SCHL	CT
		ii. Lancer le programme et le traitement des dossiers de demandes	SUE	MT
		iii. Élaborer un processus de mesure des retombées du programme	SUE	MT-LT

	3. Chercher à ce que les citoyens valorisent et reconnaissent l'architecture propre au noyau villageois	i. Mettre en place un programme de valorisation et de reconnaissance de l'architecture propre au noyau villageois par des mécanismes de participation citoyenne (concours, visite, table de concertation...)	SUE SSLC	CT
C. Aménager des lieux d'observation et d'interprétation des attraits naturels	1. Améliorer l'accessibilité et la convivialité de la plage et de son stationnement	i. Aménager et identifier clairement le stationnement de la plage	SUE SSLC TP	MT
		ii. Implanter un nouvel aménagement sur la plage (cercle de sable, parasols permanents, chaise de bois, trottoir de bois, retirer la clôture)	SUE SSLC	MT
	2. Favoriser l'accès et l'appropriation du lac Carré	i. Implanter un site d'observation et de relaxation sur la rive du lac Carré de type belvédère en bois traité (ou autre matériau semblable) ainsi que quelques bancs et des panneaux d'interprétation	SUE SSLC	MT
		ii. Veiller à la qualité du lac Carré	SUE TP	D
	3. Bonifier l'aménagement du parc de la Gare	i. Soumettre des projets de conservation du milieu humide aux	SUE SSLC	CT

		différents organismes offrant des subventions à cet égard	Organismes	
		ii. Aménager un sentier balisé le long du milieu humide, préférablement en bois.	SUE SSLC	MT
		iii. Implanter des panneaux d'interprétation le long du sentier du milieu humide	SSLC	MT
		iv. Aménager un terrain à vocation sportive et multifonctionnelle dans la portion du milieu humide non protégée	SSLC	MT
		v. Réaménager les espaces de stationnement autour de la Gare de manière à optimiser le nombre de cases et couvrir sa surface avec un type de matériau mettant plus en valeur le bâtiment	SUE TP	MT-LT
		vi. Implanter un aménagement paysager de plus grande envergure/qualité autour du bâtiment de la Gare	SUE TP SSLC	MT
		vii. Implanter un système d'éclairage architectural sur le bâtiment de la Gare	SUE SSLC	MT
		viii. Implanter un système d'éclairage dans le parc allant du bâtiment de la Gare jusqu'à l'Arbre de l'Amour. Y	SUE SSLC	D

		inclure aussi de l'éclairage sur les œuvres d'art du parc.		
		ix. Planter des bacs de plantation d'arbustes de chaque côté du sentier (Le P'tit train du Nord) qui pourront être illuminés (en permanence ou en hiver seulement)	SUE SSLC TP	CT
		x. Aménager le stationnement public sur la rue de l'Église face au parc et y installer de la signalisation adéquate	SUE TP	MT
		xi. Planter des bacs semi-enfouis pour déchets et récupération	SUE TP RITL	MT
		xii. Réaménager la portion du parc qui accueille la fontaine de manière plus accessible physiquement et visuellement	SUE SSLC TP	MT

Objectifs	Stratégies	Actions	Intervenants	Étapes
ORIENTATION 2 : FAIRE DU NOYAU VILLAGEOIS DE LAC-CARRÉ UN ENDROIT SÉCURITAIRE ET CONVIVAL POUR L'ENSEMBLE DES USAGERS DES VOIES DE CIRCULATION				
A. Améliorer l'aménagement et la sécurité des voies de circulation	1. Rendre le tracé et la géométrie des voies de circulation plus sécuritaires	i. Commander une étude de faisabilité concernant la modification de la géométrie de la rue de la Gare et de la rue Principale de sorte que l'intersection (sud) soit composée d'un angle droit	SUE TP MTQ GARAGE DESJARDINS	D
		ii. Modifier la géométrie de la rue de la Gare et de la rue Principale de sorte que l'intersection (sud) soit composée d'un angle droit	SUE TP MTQ	CT
		iii. Modifier la géométrie de la rue de la Gare et de la rue Principale de sorte que l'intersection (nord) soit composée d'un angle droit (travaux en cours)	SUE TP MTQ	N/A
		iv. Diminuer le rayon de virage aux intersections suivantes <ul style="list-style-type: none"> a. Principale/Du Cheminot b. Du Moulin/Principale 	SUE TP MTQ	MT-LT

		c. De l'Église/Principale Saint-André/Principale		
		v. Signalisation : revoir les interdictions de stationnement	SUE TP MTQ	CT
	2. Aménager les abords des voies de circulation et identifier clairement les limites des domaines public et privé	i. Rue Principale : a. Construire un trottoir sur le côté ouest b. Installer une bordure du côté est c. Compléter l'emprise de la rue par de la végétation en substitution des roches, du sable et de la poussière	SUE TP MTQ	MT
		ii. Rue de la gare : a. Construire une bordure des deux côtés de la rue	SUE TP MTQ	MT
		iii. Rue de l'Église a. Restaurer et compléter le trottoir existant	SUE TP MTQ	MT

B. Promouvoir la mobilité active	1. Implanter un circuit/réseau vert	i. Étudier la faisabilité des différents tracés de circuits proposés	SUE TP SSLC	D
		ii. Acquérir des terrains	SUE FIN	CT
		iii. Entreprendre les travaux	SUE TP	CT-MT

Objectifs	Stratégies	Actions	Intervenants	Étapes
ORIENTATION 3 : FAIRE DU NOYAU VILLAGEOIS DE LAC-CARRÉ UN ENDROIT OÙ L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET LE DÉVELOPPEMENT SOCIAL SONT DYNAMIQUES				
A. Favoriser le développement économique et social	1. Encourager et soutenir le développement économique et social	i. Mettre sur pied une table de concertation en matière de développement économique et social (coopérative de travail, alimentation, service...)	SUE	D
		ii. Consulter le CLD des Laurentides et Laurentides économique	SUE	D
		iii. Mettre sur pied une association de commerçants du noyau villageois	SUE	D
		iv. Soutenir la mise sur pied d'entreprises d'économie sociale	SUE	CT
		v. Réaliser une étude de faisabilité dans le cadre d'un projet d'habitation pour personnes âgées (autonomes ou semi-autonomes) et une coopérative d'habitation	SUE	D

B. Améliorer l'environnement et la diversité commerciale	1. Favoriser la concentration commerciale et la création d'un pôle à cet égard	i. Commander une étude de positionnement commercial dans le but d'élaborer un plan de développement commercial visant à : a. Agir contre la fuite commerciale (adapter la réglementation de façon à permettre plus de flexibilité dans la mixité des usages) b. Attirer de nouveaux commerces/ diversification commerciale c. Mettre à contribution les différents partenaires de nature économique	SUE	D
	2. Favoriser la revitalisation des façades et des stationnements des commerces	ii. Mettre sur pied un programme d'accompagnement avec incitatifs financiers visant à revitaliser et à redynamiser les commerces en 4 volets : a. Stationnements b. Architecture des façades (incluant portes et fenêtres) c. Enseignes d. Vitrites	SUE	CT
	3. Améliorer et optimiser la qualité de l'affichage	iii. Déterminer si la réglementation répond aux objectifs du PPU	SUE	D
C. Renforcer le sentiment d'appartenance des citoyens à leur communauté	1. Élaborer un plan de mise en valeur du milieu de vie	iv. Organiser des activités favorisant l'animation du milieu de vie et renforçant le sentiment d'appartenance des citoyens	SSLC	CT

Objectifs	Stratégies	Actions	Intervenants	Étapes
ORIENTATION 4 : FAIRE DU NOYAU VILLAGEOIS DE LAC-CARRÉ UNE DESTINATION TOURISTIQUE PRISÉE				
A. Améliorer et diversifier l'offre récréotouristique	1. Promouvoir les lieux et les équipements à vocation récréotouristique au-delà de Saint-Faustin-Lac-Carré	i. Définir l'image de marque du secteur	SUE Table de concertation Ressources externes	CT
		ii. Lancer une campagne de promotion de noyau villageois de Lac-Carré (communication/marketing)	SUE Ressources externes	MT
	2. Cibler des potentiels de diversification de l'offre récréotouristique	Commander/réaliser une étude sur le tourisme dans le contexte de Saint-Faustin-Lac-Carré	Ressources externes	CT

LÉGENDE :

D	démarrage	0 à 1 an
CT	Court terme	1 à 2 ans
MT	Moyen terme	3 à 5 ans
LT	Long terme	5 à 10
SUE	Service de l'urbanisme et de l'environnement	
SSLC	Service des sports, loisirs et culture	
TP	Travaux publics	
MTQ	Ministère des Transports du Québec	

ANNEXE 1 CROQUIS DE L'AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC, ENTRÉE DU VILLAGE



ANNEXE 2 COUPE A, ENTRÉE DU SECTEUR



ANNEXE 3 CROQUIS DE L'AMÉNAGEMENT DES ABORDS DU PARC DE LA GARE (1)



ANNEXE 4 COUPE B, RUE PRINCIPALE



ANNEXE 5 CROQUIS DE L'AMÉNAGEMENT DES ABORDS DU PARC DE LA GARE (2)



ANNEXE 6 CROQUIS DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLAGE MUNICIPALE



ANNEXE 6 CROQUIS DE L'AMÉNAGEMENT DE LA SORTIE DU SECTEUR



ANNEXE 7 COUPE C, SORTIE DU SECTEUR

