

**RÈGLEMENT N° 434-2021**  
modifiant le schéma d'aménagement et de développement

---

ATTENDU QUE le conseil de la MRC des Pays-d'en-Haut a adopté, le 14 juin 2005, son schéma d'aménagement et de développement révisé par le règlement de remplacement n° 158-2005 et qu'il est entré en vigueur le 27 octobre 2005, conformément aux dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q. c. A-19.1) – LAU;

ATTENDU QUE la MRC a reçu, de la part de la municipalité de Piedmont, par sa résolution n° 13696-0821 adoptée le 2 août 2021, une demande de modification de son schéma d'aménagement et de développement afin « d'inclure les lots 2 311 577, 2 311 595, 3 653 706, 2 311 593, 2 311 594, 2 311 592 et 4 047 644 (incluant les lots 2 315 959 et 2 315 960) (superficie de 14,5 ha) à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et de l'affectation « Urbaine » de la Ville » (la carte de l'annexe A);

ATTENDU QUE cette inclusion vise à « offrir une plus grande latitude dans les activités d'un projet résidentiel de haute densité et structurer le développement le long du boulevard des Laurentides (route 117) sur sa partie Nord-Est »;

ATTENDU QUE les lots à inclure montrés sur la carte de l'annexe A sont tous desservis par une rue publique, ainsi que par le réseau d'aqueduc;

ATTENDU QUE la municipalité projette la construction d'une conduite d'égout sanitaire afin de permettre l'atteinte de la densité résidentielle souhaitée;

ATTENDU QU'en contrepartie, un territoire d'une superficie d'environ 25 ha, formé par une partie du lot 2 315 666 et des lots 2 311 651 et 3 167 185-P, correspondant à une partie du sommet de la montagne du Mont Avila (la carte de l'annexe A) sera soustrait de l'actuel périmètre d'urbanisation;

ATTENDU QU'il y a lieu d'harmoniser les limites du périmètre urbain montré sur les cartes 8, 14 et 16 de notre schéma d'aménagement;

ATTENDU QU'un avis de motion a été donné par le conseiller Claude Charbonneau, maire de Saint-Adolphe-d'Howard, lors de la séance du 5 octobre 2021;

ATTENDU QUE le projet de règlement a été déposé et adopté à l'unanimité par le conseil de la MRC suivant la proposition du conseiller Claude Charbonneau, maire de Saint-Adolphe-d'Howard lors de la séance du 5 octobre 2021;

ATTENDU QU'une séance de consultation publique a eu lieu entre le 19 janvier et le 4 février 2022 pour recevoir les commentaires de la population sur ce projet de règlement;

IL EST PROPOSÉ par le conseiller \_\_\_\_\_, maire de \_\_\_\_\_ et RÉSOLU À L'UNANIMITÉ des conseillers présents :

QUE le présent règlement n° 434-2021 modifie le règlement de remplacement n° 158-2005 comme suit:

**ARTICLE 1 PRÉAMBULE**

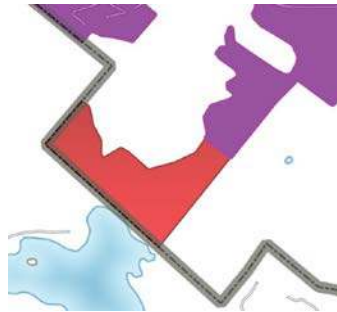
Le préambule ci-dessus décrit fait partie intégrante du présent règlement comme s'il était ici au long reproduit.

**ARTICLE 2 MODIFICATIONS DE LA LIMITE DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION**

La limite du périmètre d'urbanisation de la municipalité de Piedmont telle que vue sur les cartes **8- Réseaux d'aqueduc et d'égout, 14- Grandes affectations du territoire et 16- Périmètre d'urbanisation** est modifiée de façon :

- 1- à inclure les lots 2 311 577, 2 311 595, 3 653 706, 2 311 593, 2 311 594, 2 311 592 et 4 047 644 (incluant les lots 2 315 959 et 2 315 960) (superficie de 14,5 ha) montrés ici dans un extrait de la carte en l'annexe A, actuellement dans la grande affectation « résidentielle et villégiature », dans le périmètre d'urbanisation, afin que toutes les règles prévues à cette grande affectation « urbaine » s'appliquent aux lots vacants, ainsi que les règles particulières prévues à l'article 9.13 du document complémentaire concernant la construction de lots situés dans une zone de bruit routier;

- 2- à exclure, en contrepartie, du périmètre d'urbanisation une partie du lot 2 315 666 et les lots 2 311 651 et 3 167 185-P (superficie d'environ 25 ha), lesquels se retrouveront dans la grande affectation « résidentielle et de villégiature », tel que montré ici dans un extrait de la carte en annexe A du présent règlement.



### ARTICLE 3 HARMONISATION DU PÉRIMÈTRE URBAIN

Afin d'harmoniser les limites du périmètre urbain montré sur les cartes 8, 14 et 16 du schéma d'aménagement, il y a lieu de mentionner que l'excroissance montrée au centre de cet extrait de la carte en annexe I est dans le périmètre d'urbanisation.

### ARTICLE 4 DÉBITS DE CIRCULATION ROUTIÈRE

Le tableau 27 de la section 7.1 du chapitre 7 portant sur l'organisation du transport terrestre et le premier paragraphe de la section A) Le bruit de l'article 9.13 du document complémentaire sont modifiés par l'ajout et le remplacement des données suivantes :

#### Circulation des véhicules terrestres :

Autoroute 15 (Piedmont) : DJME (2019) = 50 000 véhicules

Route 117 (Piedmont) : DJME (2019) = 8 300 véhicules

#### Zones de contrainte :

Autoroute 15 : 360 mètres

Route 117 : 95 mètres

### ARTICLE 5 RÈGLES MINIMALES RÉGISSANT LES LIEUX DE CONTRAINTES ANTHROPIQUES

Le présent règlement remplace les deuxième et troisième paragraphes de la section A) Le bruit de l'article 9.13 du document complémentaire par ce qui suit :

Les nouveaux usages sensibles au bruit routier devront se situer hors des zones de bruit routier ou faire l'objet de mesures de mitigation pour que le niveau sonore extérieur soit inférieur ou égal à un seuil de 55 dBA  $L_{eq\ 24h}$ , attestées par un expert en acoustique. Les usages sensibles au bruit routier sont les suivants :

- les résidences;
- les centres de santé et de services sociaux;
- les établissements d'enseignement;
- les établissements de services de garde éducatifs à l'enfance;
- les installations culturelles, tel un musée, une bibliothèque ou un lieu de culte;
- les usages récréatifs extérieurs nécessitant un climat sonore réduit;
- les aires extérieures habitables nécessitant un climat sonore réduit, tels que les cours ou les balcons.

Les mesures de mitigation sont par exemple, l'aménagement d'un talus ou d'un mur antibruit ou l'implantation d'usages commerciaux ou industriels comme écran.

Une demande de permis ou de certificat d'autorisation pour tout nouvel usage sensible proposé dans une zone de bruit routier doit être accompagnée d'une étude acoustique, signée par un professionnel compétent en acoustique, comprenant une modélisation acoustique du bruit routier ajustée par des mesures sur le terrain. Cette étude, basée sur une projection de circulation sur un horizon de 10 ans, doit minimalement :

- a) identifier sur un plan l'isophone 55 dBA  $L_{eq\ 24h}$  et les portions de terrain exposées à un bruit extérieur provenant des infrastructures routières dépassant ce seuil;
- b) définir, pour ces portions de terrain, les mesures d'atténuation requises afin que le niveau sonore observé respecte le seuil prescrit.

Si l'étude produite par un expert en acoustique démontre que le terrain est soumis à un niveau sonore inférieur à un seuil de 55 dBA  $L_{eq, 24h}$ , les mesures de mitigation ne seront pas nécessaires.

Par exemple, la présence d'usages résidentiels déjà existants pourrait servir d'écran au bruit permettant un niveau sonore adéquat.

Les usages sensibles au bruit routier pourront toutefois se situer dans les zones de bruit routier, et ce, sans prendre en compte le seuil extérieur de 55 dBA  $L_{eq, 24h}$ , lorsqu'il s'agit :

- d'un lot disponible unique dans un secteur déjà développé dont la superficie ne peut accueillir qu'un seul usage résidentiel;
- d'un lot unique dans un secteur déjà développé qui subit un changement d'usage vers du résidentiel.

Cependant, pour ces exceptions, un niveau sonore intérieur inférieur ou égal à un seuil de 40 dBA  $L_{eq, 24h}$  devra être visé. Pour ce faire, des mesures d'insonorisation du bâtiment devront être exigées par les municipalités/villes lors de la demande de permis ou du certificat d'autorisation. Celles-ci devront minimalement répondre aux critères suivants :

- orientation du bâtiment en biais avec l'axe routier, si possible;
- localisation des chambres, des salles de séjour et des salles à manger du côté du bâtiment où le bruit est moindre;
- concentration de la fenestration du bâtiment sur les façades protégées du bruit;
- réduction du nombre et de la grandeur des fenêtres sur les façades exposées au bruit;
- localisation des balcons à l'opposé de la source de bruit;
- conception des murs et choix de fenêtres et de portes plus efficaces contre le bruit;
- localisation des bouches extérieures des conduits de ventilation sur les façades et les toits qui ne sont pas exposés à la source de bruit.

À ce sujet, les municipalités/villes peuvent, notamment, consulter les documents *Combattre le bruit de la circulation routière* produit par Les Publications du Québec et *Meilleures pratiques d'aménagement pour prévenir les effets du bruit environnemental sur la santé et la qualité de vie* de l'Institut national de santé publique du Québec. Il est aussi recommandé aux municipalités/villes de demander une étude acoustique, réalisée par un professionnel compétant en acoustique, attestant du respect du seuil. Les municipalités/villes peuvent, notamment, consulter le document *Devis de services professionnels pour la réalisation d'une étude d'impact sonore* et son annexe 1 *Guide de réalisation de l'inventaire du climat sonore*, produit par le MTQ.

Les terrains dont la superficie est située à plus de 50 % en dehors d'une zone de bruit routier ne seront également pas soumis aux études acoustiques et aux mesures de mitigation.

Il est à noter que les usages sensibles déjà existants en zone de bruit routier possèdent des droits acquis relativement à l'absence de mesures de mitigation.

#### **ARTICLE 6 ENTRÉE EN VIGUEUR**

Le présent règlement entrera en vigueur conformément à la Loi.

ADOPTÉ à Sainte-Adèle, ce \_\_\_<sup>e</sup> jour du mois de \_\_\_\_\_ deux mille vingt-deux (2022).

\_\_\_\_\_  
André Genest,  
Préfet

\_\_\_\_\_  
Jackline Williams,  
Directrice générale

Avis de motion : 5 octobre 2021

Adoption du projet de règlement : 5 octobre 2021

Adoption du règlement :

Entrée en vigueur :

