



VILLE DE / TOWN OF

**BARKMERE**

**VILLE DE BARKMERE**

**RÈGLEMENT SUR LES PLANS  
D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION  
ARCHITECTURALE (PIIA) N° 206**

---

**13 juin 2009**

**Réalisé par :**





PROVINCE DE QUÉBEC  
VILLE DE BARKMERE

RÈGLEMENT N° 206

---

RÈGLEMENT SUR LES PLANS  
D'IMPLANTATION ET  
D'INTÉGRATION  
ARCHITECTURALE (PIIA)

---

AVIS DE MOTION :            9 MAI 2009  
ADOPTION :                 13 JUIN 2009  
ENTRÉE EN VIGUEUR :

---

**Modifications au règlement**

Numéro de règlement	Entrée en vigueur

**LE CONSEIL MUNICIPAL DÉCRÈTE CE QUI SUIT :**





VILLE DE / TOWN OF

**BARKMERE**

**VILLE DE BARKMERE**

**RÈGLEMENT SUR LES PLANS  
D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION  
ARCHITECTURALE (PIIA) N° 206**

---

**TABLE DES MATIÈRES**

Réalisé par :





TABLE DES MATIÈRES

---

**TABLE DES MATIÈRES**

**CHAPITRE 1 : Dispositions déclaratoires, administratives et interprétatives ..... 1**

Section 1.1 : Dispositions déclaratoires .....	3
1.1.1 : Titre du règlement.....	3
1.1.2 : Territoire assujéti.....	3
1.1.3 : Concurrence avec d'autres règlements ou des lois.....	3
1.1.4 : Documents annexés .....	3
1.1.5 : Adoption partie par partie .....	3
Section 1.2 : Dispositions administratives.....	4
1.2.1 : Administration et application du règlement.....	4
1.2.2 : Pouvoirs du fonctionnaire désigné .....	4
1.2.3 : Interventions assujéties.....	4
1.2.4 : Infractions et pénalités .....	4
Section 1.3 : Dispositions interprétatives .....	5
1.3.1 : Interprétation des dispositions.....	5
1.3.2 : Numérotation .....	5
1.3.3 : Terminologie.....	5

**CHAPITRE 2 : Contenu et cheminement de la demande ..... 7**

Section 2.1 : Contenu de la demande .....	9
2.1.1 : Dépôt de la demande .....	9
2.1.2 : Contenu de la demande pour un accès véhiculaire ou une rue privée.....	9
2.1.3 : Contenu de la demande pour une allée véhiculaire et les cases de stationnement .....	12
2.1.4 : Contenu de la demande pour un bâtiment principal et ses agrandissements	13
2.1.5 : Frais d'étude .....	13
2.1.6 : Dispositions particulières aux accès véhiculaires et aux rues privées.....	14
Section 2.2 : Cheminement de la demande .....	15
2.2.1 : Demande complète .....	15
2.2.2 : Vérification de la demande .....	15
2.2.3 : Transmission de la demande au Comité consultatif d'urbanisme .....	15
2.2.4 : Étude et recommandation du Comité consultatif d'urbanisme .....	15
2.2.5 : Assemblée publique de consultation.....	15
2.2.6 : Approbation par le Conseil municipal.....	16
2.2.7 : Conditions d'approbation.....	16
2.2.8 : Émission du permis ou du certificat.....	16
2.2.9 : Modification aux plans .....	16

**CHAPITRE 3 : Objectifs et critères applicables aux accès véhiculaires et aux  
rues privées ..... 17**

Section 3.1 : Champ d'application .....	19
3.1.1 : Territoire assujéti.....	19
3.1.2 : Interventions assujéties.....	19
3.1.3 : Références pour l'évaluation des objectifs et des critères.....	19
Section 3.2 : Objectifs et critères applicables aux accès véhiculaires et aux rues privées.....	20
3.2.1 : Objectifs généraux .....	20
3.2.2 : La hiérarchisation du réseau routier selon les secteurs d'intervention .....	20

---

TABLE DES MATIÈRES

---

3.2.3 : Le choix du tracé en fonction des zones à protéger .....	21
3.2.4 : Le drainage et les mesures de contrôle de l'érosion .....	22
<b>CHAPITRE 4 : Objectifs et critères applicables aux allées véhiculaires et aux cases de stationnement .....</b>	<b>23</b>
Section 4.1 : Champ d'application .....	25
4.1.1 : Territoire assujetti .....	25
4.1.2 : Interventions assujetties .....	25
Section 4.2 : Objectifs et critères applicables aux allées véhiculaires et aux cases de stationnement .....	26
4.2.1 : Objectifs généraux .....	26
4.2.2 : La localisation de l'allée véhiculaire et des cases de stationnement en fonction des composantes environnementales du site .....	26
4.2.3 : Le drainage et les mesures de contrôle de l'érosion .....	27
<b>CHAPITRE 5 : Objectifs et critères applicables aux bâtiments principaux et à leurs agrandissements .....</b>	<b>29</b>
Section 5.1 : Champ d'application .....	31
5.1.1 : Zones assujetties .....	31
5.1.2 : Interventions assujetties .....	31
5.1.3 : Références pour l'évaluation des objectifs et des critères .....	31
Section 5.2 : Objectifs et critères applicables aux bâtiments principaux et à leurs agrandissements .....	32
5.2.1 : Objectifs généraux .....	32
5.2.2 : L'implantation des bâtiments .....	32
5.2.3 : L'aménagement du terrain et le contrôle de l'érosion .....	32
5.2.4 : La volumétrie et l'architecture des bâtiments .....	33
<b>CHAPITRE 6 : Dispositions finales .....</b>	<b>35</b>
Section 6.1 : Entrée en vigueur .....	37
6.1.1 : Entrée en vigueur .....	37
ANNEXE 1 : Exemple - tracé des accès véhiculaires et des rues privées .....	1
ANNEXE 2 : Croquis des modes d'implantation à favoriser et à éviter .....	1





VILLE DE / TOWN OF

**BARKMERE**

**VILLE DE BARKMERE**

**RÈGLEMENT SUR LES PLANS  
D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION  
ARCHITECTURALE (PIIA) N° 206**

---

**CHAPITRE 1 :**

**Dispositions déclaratoires, administratives et interprétatives**

Réalisé par :





**CHAPITRE 1 :**  
**Dispositions déclaratoires, administratives et interprétatives**

---

**Section 1.1 : Dispositions déclaratoires**

**1.1.1 : Titre du règlement**

Le présent règlement porte le titre de « *Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale* » et le numéro 206.

**1.1.2 : Territoire assujetti**

Le présent règlement, dont les dispositions s'imposent à toutes personnes, s'applique aux zones déterminées par les chapitres du présent règlement portant sur les objectifs et critères applicables à ces zones.

**1.1.3 : Concurrence avec d'autres règlements ou des lois**

Le fait de se conformer au présent règlement ne soustrait pas à l'obligation de se conformer à tout autre loi ou règlement du gouvernement provincial ou fédéral ainsi qu'à tout autre règlement municipal et d'urbanisme applicable en l'espèce.

**1.1.4 : Documents annexés**

1. L'annexe 1, « Exemple - tracé des accès véhiculaires et des rues privées », fait partie intégrante du présent règlement ;
2. L'annexe 2, « Croquis des modes d'implantation à favoriser et à éviter », fait partie intégrante du présent règlement.

**1.1.5 : Adoption partie par partie**

Le Conseil municipal de la Ville de Barkmere déclare par la présente qu'il adopte le présent règlement chapitre par chapitre, section par section et article par article, alinéa par alinéa et paragraphe par paragraphe de façon à ce que, si une partie du présent règlement venait à être déclarée nulle et sans effet par un tribunal, une telle décision n'ait aucun effet sur les autres parties du règlement, sauf dans le cas où le sens et la portée du règlement ou de l'une de ses dispositions s'en trouveraient altérés ou modifiés.

**CHAPITRE 1 :  
Dispositions déclaratoires, administratives et interprétatives**

---

**Section 1.2 : Dispositions administratives**

**1.2.1 : Administration et application du règlement**

L'administration et l'application du présent règlement sont confiées à toute personne nommée ci-après « fonctionnaire désigné », par résolution du Conseil municipal.

**1.2.2 : Pouvoirs du fonctionnaire désigné**

Les pouvoirs du fonctionnaire désigné sont énoncés dans le *Règlement sur les permis et certificats*.

**1.2.3 : Interventions assujetties**

Le présent règlement s'applique aux interventions identifiées par les chapitres du présent règlement portant sur les objectifs et critères applicables aux zones ou à l'ensemble du territoire.

**1.2.4 : Infractions et pénalités**

1. Quiconque contrevient aux dispositions du présent règlement commet une infraction ;
2. Une infraction au présent règlement rend le contrevenant passible des amendes suivantes :

	Personne physique		Personne morale	
	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum
<b>Première amende</b>	500 \$	1 000 \$	1 000 \$	2 000 \$
<b>Cas de récidive</b>	1 000 \$	2 000 \$	2 000 \$	4 000 \$

3. Dans tous les cas, les frais de la poursuite sont en sus ;
4. Les délais pour le paiement des amendes et des frais imposés en vertu du présent règlement, et les conséquences du défaut de payer lesdites amendes et les frais dans les délais prescrits sont établis conformément au *Code de Procédure pénale du Québec (L.R.Q., c. C-25.1)* ;
5. Si une infraction dure plus d'un jour, l'infraction commise à chacune des journées constitue une infraction distincte et les pénalités édictées pour chacune des infractions peuvent être imposées pour chaque jour que dure l'infraction, conformément au présent article.

**CHAPITRE 1 :**  
**Dispositions déclaratoires, administratives et interprétatives**

---

**Section 1.3 : Dispositions interprétatives**

**1.3.1 : Interprétation des dispositions**

1. À moins que le contexte n'indique un sens différent, il est convenu que :
  - a) le singulier comprend le pluriel et vice versa ;
  - b) le masculin comprend le féminin et vice versa ;
  - c) l'emploi du mot « DOIT » implique l'obligation absolue ;
  - d) l'emploi du mot « PEUT » conserve un sens facultatif ;
  - e) le mot « QUICONQUE » inclut toute personne physique ou morale.
2. La table des matières et les titres des chapitres, des sections et des articles du présent règlement sont donnés pour améliorer la compréhension du texte. En cas de contradiction entre le texte et le ou les titre(s) concerné(s) ou la table des matières, le texte prévaut ;
3. Les dimensions, superficies et autres mesures énoncées dans le règlement sont exprimées en unités du système international.

**1.3.2 : Numérotation**

Le mode de numérotation utilisé dans ce règlement est le suivant (lorsque le texte d'un article ne contient pas de numérotation relativement à un paragraphe ou à un sous-paragraphe, il s'agit d'un alinéa) :

1. Chapitre
- 1.1 Section
- 1.1.1 Article
  1. Paragraphe
  - a) Sous-paragraphe

**1.3.3 : Terminologie**

À moins d'une indication contraire expresse ou à moins que le contexte n'indique un sens différent, les expressions, termes et mots ont le sens et l'application que leur attribue le *Règlement sur les permis et certificats*.

Toutefois, pour les fins du présent règlement, le terme « réseau routier » fait référence aux accès véhiculaires et aux rues privées.





VILLE DE / TOWN OF

**BARKMERE**

**VILLE DE BARKMERE**

**RÈGLEMENT SUR LES PLANS  
D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION  
ARCHITECTURALE (PIIA) N° 206**

---

**CHAPITRE 2 :**

**Contenu et cheminement de la demande**

Réalisé par :







**CHAPITRE 2 :**  
**Contenu et cheminement de la demande**

---

**Section 2.1 : Contenu de la demande**

**2.1.1 : Dépôt de la demande**

Le requérant d'une demande assujettie au présent règlement doit déposer sa demande par écrit sur le formulaire prévu à cette fin, auprès du fonctionnaire désigné, en deux (2) exemplaires en plus des plans et documents requis à la présente section.

**2.1.2 : Contenu de la demande pour un accès véhiculaire ou une rue privée**

Le requérant d'une demande d'approbation des plans d'implantation et d'intégration architecturale pour un accès véhiculaire ou une rue privée doit fournir, en plus des plans et documents demandés lors de la demande de permis de lotissement ou de certificat d'autorisation, les plans et documents suivants :

1. Une procuration du ou des propriétaires du ou des terrains visés par le projet d'accès véhiculaire ;
2. Un acte ou un acte de servitude attestant que le requérant détient, selon le cas, tous les droits réels ou personnels lui permettant d'utiliser l'accès véhiculaire ou la rue privée, projeté ou existant, situé à la plus courte distance des limites de son terrain. Le requérant doit donc établir qu'il détient des droits lui permettant d'utiliser un accès véhiculaire ou une rue privée qui lui permettra éventuellement de relier son terrain à une rue publique ;
3. Un acte ou acte de servitude attestant que le requérant a octroyé, selon le cas, tous les droits réels ou personnels permettant aux propriétaires des terrains contigus à l'accès véhiculaire ou à la rue privée, projeté ou existant, d'utiliser l'accès véhiculaire ou la rue privée située à la plus courte distance des limites de leur terrain. Le requérant doit donc établir qu'il a consenti des droits permettant aux propriétaires des terrains contigus de relier leur terrain à une rue publique ;
4. Un acte ou acte de servitude attestant que le requérant détient, selon le cas, tous les droits réels ou personnels lui permettant d'utiliser l'accès véhiculaire ou la rue privée, projeté ou existant, situé à la plus courte distance des limites de son terrain ainsi que tout autre immeuble lui permettant d'accéder par son allée véhiculaire à l'accès véhiculaire ou à la rue privée mentionnée précédemment. Le requérant doit donc démontrer qu'il détient des droits lui permettant d'utiliser les immeubles, les accès véhiculaires ou les rues privées reliant son allée véhiculaire à une rue publique ;
5. Un plan d'implantation, préparé et signé par un arpenteur-géomètre, qui couvre, minimalement, le secteur d'intervention dans lequel s'insère le projet. Le plan doit comprendre, de façon non limitative, les informations suivantes :
  - a) L'identification cadastrale des terrains visés et ceux inclus dans le secteur d'intervention ainsi que leurs limites ;
  - b) Les rues, accès véhiculaires et allées véhiculaires existants et projetés ;
  - c) Les servitudes et passages existants et projetés ;
  - d) Les constructions principales existantes et projetées.

Ces informations devront être superposées à la cartographie incluse dans le plan de gestion environnementale (évaluation du milieu actuel).

CHAPITRE 2 :  
Contenu et cheminement de la demande

---

6. Un plan de gestion environnementale, préparé et signé par un professionnel en la matière (ex., un biologiste), qui a pour objectif de définir les normes d'aménagement adéquates d'un accès véhiculaire ou d'une rue privée et son impact sur le milieu avant, pendant et après les travaux d'aménagement, et ce, en considérant l'ensemble des composantes environnementales du site. Le plan de gestion environnementale doit comprendre, de façon non limitative, les informations suivantes :

- a) L'évaluation du milieu actuel dans lequel s'insère le projet, minimalement le secteur d'intervention identifié au *Règlement de zonage*; en précisant, de façon non limitative la présence, la localisation et la valeur environnementale des éléments suivants :
- Le réseau hydrographique (lac et cours d'eau), leur bande de protection et la limite des hautes eaux ;
  - Les milieux humides et leur bande de protection ;
  - Le patron de drainage du site, incluant les fossés existants ;
  - Les foyers d'érosion existants ;
  - La topographie : relevé topographique et les pentes exprimées par des points cotés à intervalle de deux (2) mètres. Le relevé topographique doit distinguer les zones de pentes (par exemple, moins de 5%, 5 à 10%, 10 à 15%, 15 à 20%, 20 à 30%, 30% et 30% et plus) ;
  - Les zones de fortes élévations ;
  - Les sommets de montagne ;
  - Les habitats fauniques ;
  - Le corridor biologique ;
  - Les peuplements à fortes valeurs écologiques ;
  - L'écosystème forestier exceptionnel ;
  - Le couvert forestier : la répartition, la qualité des essences, etc.

L'évaluation des milieux humides pour leur délimitation exacte doit s'effectuer au printemps et à l'automne.

L'évaluation du milieu actuel doit être décrite dans le plan de gestion environnementale et représentée à l'aide d'un plan (échelle minimale de 1/2500).

- b) Une analyse des bassins versants afin de s'assurer d'un bilan équilibré entre les débits avant et après la construction de la rue privée ou de l'accès véhiculaire. Cette analyse est nécessaire pour la conception de l'infrastructure ;
- c) Des photographies récentes (moins de 12 mois) du site d'intervention ;
- d) Des orthophotos du site d'intervention ;
- e) Une évaluation des impacts environnementaux du projet pendant et après les travaux et les mesures de mitigation prévues ;
- f) Les techniques de construction de l'accès véhiculaire ou de la rue privée et autres infrastructures nécessaires, incluant les fossés, accompagnés d'un plan en coupe ;
- g) L'identification des zones critiques lors des travaux. L'échéancier de réalisation devra tenir compte de la période à laquelle les interventions auront lieu à l'intérieur des zones critiques au niveau environnemental ;
- h) Les mesures de contrôle de l'érosion pendant et après les travaux (fossés, talus, pentes, traverses, etc.), accompagnés d'un plan représentant les techniques retenus pour chacun des éléments pour le projet. Les mesures de contrôle de l'érosion doivent prévoir des mesures de correction pour les foyers d'érosion existants adjacente au projet. Les mesures de contrôle de l'érosion doivent également être définies et réalisées pour les foyers d'érosion en

**CHAPITRE 2 :  
Contenu et cheminement de la demande**

---

- bordure des rues, chemins, accès véhiculaires auxquels se raccordera le réseau routier projeté ;
- i) La localisation des barrières de sédimentation et la technique utilisée pendant les travaux ;
  - j) Les espaces à déboiser et la pertinence de tout d'abattage d'arbres. Les arbres à abattre devront être identifiés sur le terrain ;
  - k) Les mesures de protection des arbres et du couvert forestier durant les travaux ;
  - l) Les mesures de renaturalisation après les travaux ;
  - m) La description des travaux de remblai et de déblai, leur pertinence ainsi que les matériaux utilisés ;
  - n) Une étude d'impact sur le paysage, incluant des perspectives visuelles (ex. : photomontage, modèle de simulation), à partir du lac des Écorces minimalement à partir trois (3) points de vue. Les points de vue sélectionnés doivent être approuvés par le fonctionnaire désigné ;
  - o) Les équipements nécessaires à la réalisation du projet ;
  - p) Une attestation de conformité des travaux, dans les trente (30) jours suivants la fin des travaux, signée par le professionnel ayant réalisé le plan de gestion environnemental et appuyé par les rapports des surveillants de chantier ;
  - q) Un rapport d'évaluation du projet après la fin des travaux : ce rapport doit être préparé et remis à la Ville un (1) an après la fin des travaux, deux (2) ans après la fin des travaux et quatre (4) ans après la fin des travaux. Ce rapport doit également proposer des mesures de correction le cas échéant. Les mesures de correction devront être réalisées dans les six (6) mois suivant le dépôt du rapport à la Ville par le requérant ;
  - r) Un échéancier des travaux ;
  - s) Les mesures de surveillance durant les travaux ;
  - t) Les mesures annuelles de suivi après les travaux (qualité et efficacité des travaux et aménagements) ainsi que l'entretien des accès véhiculaires et des rues privées ;
  - u) Les professionnels impliqués dans les travaux, incluant les coordonnées complètes et leur rôle ;
  - v) Un estimé du coût total des travaux, incluant les honoraires professionnels ;
  - w) Une déclaration de la valeur réelle des travaux, incluant les honoraires professionnels, à la fin des travaux. Cette déclaration doit être accompagnée des pièces justificatives nécessaires.
7. Un texte explicatif démontrant l'intégration des interventions projetées au milieu d'insertion en fonction des objectifs et critères du présent règlement ;
8. Toute autre information jugée nécessaire pour l'évaluation de la demande.

**CHAPITRE 2 :**  
**Contenu et cheminement de la demande**

---

**2.1.3 : Contenu de la demande pour une allée véhiculaire et les cases de stationnement**

Le requérant d'une demande d'approbation des plans d'implantation et d'intégration architecturale pour une allée véhiculaire et des cases de stationnement doit fournir, en plus des plans et documents demandés lors de la demande de permis de construction, ou de certificat d'autorisation, les plans et documents suivants :

1. Un plan d'implantation, préparé et signé par un arpenteur-géomètre, pour le terrain visé par le terrain qui comprend, de façon non limitative, les informations suivantes :
  - a) L'identification cadastrale du terrain visé par les travaux et les terrains adjacents appartenant au même propriétaire ;
  - b) Les constructions principales et accessoires existantes et projetées ;
  - c) L'allée véhiculaire et les cases de stationnement existantes et projetées ;
  - d) Les servitudes et passages existants et projetés ;
  - e) La ligne des hautes eaux, les cours d'eau et les milieux humides ;
  - f) Le corridor biologique, les peuplements à fortes valeurs écologiques, l'écosystème forestier exceptionnel, les zones de fortes élévations et les sommets de montagne ;
  - g) Le niveau moyen du sol, existant et projeté suivant les travaux, incluant la topographie du terrain avec des courbes de niveaux équidistants d'au plus deux (2) mètres.
2. Des photographies récentes (moins de 12 mois) du site d'intervention ;
3. Un rapport, préparé et signé par un professionnel en la matière (ex., un biologiste), qui a pour objectif de d'évaluer l'impact de la localisation de l'allée véhiculaire et des cases de stationnement sur le site, de décrire les mesures de contrôle de l'érosion (à partir des foyers d'érosion existants et projetés) et les mesures de protection des espaces durant les travaux. Le rapport devra également décrire les techniques de construction, incluant les opérations de déblais et de remblais.
4. Une étude d'impact sur le paysage, incluant des perspectives visuelles (ex. : photomontage, modèle de simulation), à partir du lac des Écorces minimalement à partir deux (2) points de vue ;
5. Une attestation de conformité des travaux, dans les trente (30) jours suivant la fin des travaux, signée par le professionnel ayant réalisé le rapport au paragraphe 3 du présent article ;
6. Un échéancier des travaux ;
7. Les professionnels impliqués dans les travaux, incluant les coordonnées complètes et leur rôle.
8. Un texte explicatif démontrant l'intégration des interventions projetées au milieu d'insertion en fonction des objectifs et critères du présent règlement ;
9. Toute autre information jugée nécessaire pour l'évaluation de la demande.

**CHAPITRE 2 :**  
**Contenu et cheminement de la demande**

---

**2.1.4 : Contenu de la demande pour un bâtiment principal et ses agrandissements**

Le requérant d'une demande d'approbation des plans d'implantation et d'intégration architecturale pour un bâtiment principal et ses agrandissements doit fournir, en plus des plans et documents demandés lors de la demande de permis de construction, les plans et documents suivants :

1. Des photographies récentes (moins de 12 mois) du site d'intervention ;
2. Un plan décrivant des espaces boisés à préserver et leur localisation, les arbres matures et la localisation du bâtiment ;
3. Les échantillons des couleurs sélectionnées pour les matériaux de parement extérieur (murs et toit) ;
4. Une coupe ou une simulation visuelle montrant l'intégration du bâtiment et ses agrandissements aux composantes naturelles (ex. : le bâtiment par rapport à la cime des arbres, etc.) ;
5. Des perspectives visuelles (ex. : photomontage, simulation visuelle, etc.), à partir du lac des Écorces (minimalement à partir de trois (3) points de vue) ;
6. Les méthodes de contrôle de l'érosion durant et après les travaux ;
7. Le détail des espaces à renaturaliser et la technique à utiliser ;
8. Un texte explicatif démontrant l'intégration des interventions projetées au milieu d'insertion en fonction des objectifs et critères du présent règlement ;
9. Toute autre information jugée nécessaire pour l'évaluation de la demande.

**2.1.5 : Frais d'étude**

Les frais applicables à l'étude et le traitement d'une demande d'approbation d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale sont les suivants :

Interventions visées	Tarif exigé
1. Accès véhiculaire ou rue privée	2 500 \$ pour les 2 500 premiers mètres linéaires et 1\$ par mètre linéaire supplémentaire
2. Allée véhiculaire et cases de stationnement	250 \$
3. Augmentation du nombre de cases de stationnement	75 \$
4. Nouveau bâtiment principal	150 \$
5. Agrandissement d'un bâtiment principal (superficie d'implantation ou ajout d'un étage)	75 \$

Dans tous les cas, ces frais sont non remboursables. Ces frais ne couvrent pas les frais exigés pour la délivrance d'un permis ou d'un certificat.

**CHAPITRE 2 :**  
**Contenu et cheminement de la demande**

---

**2.1.6 : Dispositions particulières aux accès véhiculaires et aux rues privées**

Le tarif fixé pour un accès véhiculaire ou une rue privée à l'article 2.1.5 correspond au tarif maximal prévu. Le tarif sera basé sur les coûts réels engendrés par une telle demande d'approbation. Dans le cas où les coûts réels sont inférieurs au tarif exigé au présent règlement, le montant excédentaire sera remboursé au requérant de la demande après l'émission du certificat d'autorisation ou du permis de lotissement.

**CHAPITRE 2 :**  
**Contenu et cheminement de la demande**

---

## **Section 2.2 : Cheminement de la demande**

### **2.2.1 : Demande complète**

La demande d'approbation des plans en conformité avec les objectifs et critères du présent règlement est considérée comme complète lorsque les frais d'études ont été acquittés et que tous les documents et plans requis ont été déposés auprès du fonctionnaire désigné.

### **2.2.2 : Vérification de la demande**

Le fonctionnaire désigné vérifie si la demande est complète et si la demande est conforme aux règlements d'urbanisme. À la demande du fonctionnaire désigné, le requérant doit fournir toute information supplémentaire pour la compréhension de la demande.

Lorsque l'intervention envisagée n'est pas conforme aux règlements d'urbanisme, le fonctionnaire désigné avise le requérant dans les trente (30) jours suivant le dépôt de la demande complète.

Lorsque les renseignements, plans et documents fournis par le requérant sont inexacts, erronés ou insuffisants, le fonctionnaire désigné avise le requérant que la procédure de vérification de la demande avant la transmission au Comité consultatif d'urbanisme est interrompue afin que le requérant fournisse les renseignements, plans et documents exacts, corrigés et suffisants pour la vérification de la demande.

### **2.2.3 : Transmission de la demande au Comité consultatif d'urbanisme**

Lorsque la demande est complète et que le fonctionnaire désigné a vérifié la conformité de la demande, la demande est transmise au Comité consultatif d'urbanisme pour avis, dans les soixante (60) jours qui suivent la fin de la vérification de la demande.

### **2.2.4 : Étude et recommandation du Comité consultatif d'urbanisme**

Le Comité consultatif d'urbanisme formule, par écrit, son avis sous forme de recommandation en tenant compte des objectifs et critères d'évaluation pertinents prescrits au présent règlement et transmet cet avis au Conseil municipal.

L'atteinte des objectifs est évaluée, de façon non limitative, par les critères d'évaluation énumérés au présent règlement, lorsqu'ils sont applicables à l'intervention visée.

### **2.2.5 : Assemblée publique de consultation**

Le Conseil municipal peut demander que le projet faisant l'objet d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale en vertu du présent règlement soit soumis à une assemblée publique de consultation selon la procédure prévue à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1), qui s'applique compte tenu des adaptations nécessaires. Les frais de publication de l'avis public sont inclus dans les frais d'étude prévus à l'article 2.1.3.

**CHAPITRE 2 :**  
**Contenu et cheminement de la demande**

---

**2.2.6 : Approbation par le Conseil municipal**

Après l'étude de la demande, l'avis écrit du Comité consultatif d'urbanisme et, s'il y a lieu, l'assemblée publique de consultation, le Conseil municipal approuve ou désapprouve, par résolution, les plans d'implantation et d'intégration architecturale. La résolution désapprouvant les plans doit être motivée. Une copie de la résolution est transmise au requérant.

**2.2.7 : Conditions d'approbation**

Le Conseil municipal peut exiger, comme condition d'approbation des plans, que le propriétaire s'engage à :

1. Prendre à sa charge le coût de certains éléments du plan, notamment celui des infrastructures ou des équipements ;
2. Réaliser le projet dans un délai fixé ;
3. Fournir des garanties financières pour l'exécution du contenu des plans, le respect des délais et le paiement des éléments qu'il doit prendre à sa charge.

**2.2.8 : Émission du permis ou du certificat**

Le permis ou le certificat ne peut être émis par le fonctionnaire désigné qu'à la suite de l'obtention d'une copie certifiée conforme de la résolution par laquelle le Conseil municipal approuve la demande.

Le fonctionnaire désigné délivre le permis ou le certificat conformément aux dispositions du *Règlement sur les permis et certificats* si la demande est conforme aux dispositions des règlements d'urbanisme en vigueur et si, le cas échéant, les conditions prévues à la résolution d'approbation de la demande sont remplies.

**2.2.9 : Modification aux plans**

Toute modification apportée aux plans et documents approuvés par le Conseil municipal avant, pendant ou après les travaux, annule le permis ou le certificat délivré lorsque ces modifications ont pour effet d'assujettir de nouveau le projet aux objectifs et critères prévus au présent règlement. Dans ces cas, une nouvelle demande doit être déposée et les frais exigés sont fixés à la moitié des frais pour l'évaluation de la demande d'approbation.





VILLE DE / TOWN OF

**BARKMERE**

**VILLE DE BARKMERE**

**RÈGLEMENT SUR LES PLANS  
D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION  
ARCHITECTURALE (PIIA) N° 206**

---

**CHAPITRE 3 :**

**Objectifs et critères applicables aux accès véhiculaires et aux  
rues privées**

Réalisé par :





**CHAPITRE 3 :**  
**Objectifs et critères applicables aux accès véhiculaires et aux rues privées**

---

### **Section 3.1 : Champ d'application**

#### **3.1.1 : Territoire assujetti**

L'ensemble du territoire de la Ville de Barkmere est assujetti aux objectifs et aux critères du présent chapitre.

#### **3.1.2 : Interventions assujetties**

L'approbation d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale est requise pour l'une ou l'autre des interventions suivantes lors d'une demande de permis de lotissement ou de certificat d'autorisation exigé par le *Règlement sur les permis et certificats* :

1. Dans le cas d'un nouvel accès véhiculaire principal ou secondaire ;
2. Dans le cas de l'agrandissement de l'accès véhiculaire principal ou secondaire, incluant l'élargissement ou la modification du parcours ;
3. Dans le cas d'une nouvelle rue privée principale ou secondaire ;
4. Dans le cas de l'agrandissement de la rue privée principale ou secondaire, incluant l'élargissement ou la modification du parcours.

Tel que défini au *Règlement sur les permis et certificats*, lorsqu'une allée véhiculaire a une longueur de plus de cent (100) mètres, la partie excédante est considérée comme un accès véhiculaire ou une rue privée et est assujettie au présent règlement.

#### **3.1.3 : Références pour l'évaluation des objectifs et des critères**

Pour l'évaluation des objectifs et des critères applicables à la présente section, l'annexe 1 du présent règlement fait office de référence pour l'évaluation des interventions proposées.

**CHAPITRE 3 :**  
**Objectifs et critères applicables aux accès véhiculaires et aux rues privées**

---

**Section 3.2 : Objectifs et critères applicables aux accès véhiculaires et aux rues privées**

**3.2.1 : Objectifs généraux**

La présente section vise à encadrer l'aménagement et la construction des accès véhiculaires et aux rues privées de manière à maintenir la qualité environnementale et paysagère du territoire de Barkmere. Elle prévoit des objectifs et critères particuliers pour la planification du réseau routier en fonction des zones à protéger ainsi que pour les mesures de mitigation à mettre de l'avant pendant et après les travaux.

Le requérant devra démontrer l'atteinte des objectifs et des critères à l'intérieur du plan de gestion environnementale.

**3.2.2 : La hiérarchisation du réseau routier selon les secteurs d'intervention**

**Objectif :**

Concevoir un réseau routier selon une hiérarchie de voies principales et secondaires de façon à minimiser l'impact du réseau routier sur l'environnement, et ce, en fonction des secteurs d'intervention identifiés au *Règlement de zonage*.

**Critères :**

1. Le tracé emprunte le chemin le plus court : toutefois, le projet privilégie le tracé ayant le moins d'impacts sur l'environnement ;
2. Le projet privilégie l'utilisation des rues, d'accès et de chemins forestiers existants et fonctionnels. Dans un second temps, le projet emprunte des tracés antérieurs déboisés ou qui ont fait l'objet d'un déboisement dans la mesure que ces tracés ont le moins grand impact sur l'environnement ;
3. Le tracé emprunte prioritairement les terres du domaine public, dans la mesure où une entente avec le ministère des Ressources naturelles et de la Faune est possible ;
4. Le tracé de la rue privée ou de l'accès véhiculaire principal s'éloigne le plus possible d'une autre rue ou accès principal situé dans le même secteur d'intervention ou dans les secteurs d'intervention adjacents ;
5. Le tracé favorise l'accès au plus grand nombre de propriétés dans le secteur d'intervention de manière à ne pas multiplier les rues privées et les accès véhiculaires principaux et secondaires ;
6. À l'intérieur du secteur d'intervention no. 1, le projet privilégie un raccordement au chemin Barkmere ou au chemin de la Montagne ;
7. À l'intérieur des sous-secteurs d'intervention du secteur d'intervention no. 4, le projet s'arrime aux chemins forestiers existants qui seront, lorsque possible, présumés comme des accès véhiculaires principaux ou des rues privées principales ;
8. À l'intérieur des secteurs d'intervention no. 7 et 8, les rues privées et les accès véhiculaires principaux sont à minimiser. Le projet considère, prioritairement, l'utilisation du chemin Duncan à titre de rue ou d'accès principal, dans la mesure du possible ;
9. À l'intérieur des secteurs d'intervention no. 11 et 12, le projet privilégie un raccordement au chemin Barkmere ;

**CHAPITRE 3 :**

**Objectifs et critères applicables aux accès véhiculaires et aux rues privées**

---

10. Le tracé évite la création d'un réseau en demi-cercle ou tête-de-pipe à moins que les contraintes topographiques et environnementales l'imposent ;
11. L'extrémité du tracé des accès véhiculaires et des rues privées permet le virage des véhicules. Toutefois, dans le but de limiter l'empreinte au sol, les virages peuvent être réalisés à même une allée véhiculaire se connectant au réseau ;
12. Le tracé et l'agencement des rues privées et accès véhiculaires facilitent la circulation des services d'urgence et d'incendie et assurent une sécurité pour les usagers : toutefois, une faible emprise au sol du réseau est privilégiée.

**3.2.3 : Le choix du tracé en fonction des zones à protéger**

**Objectif :**

Planifier un réseau routier qui s'intègre au milieu naturel de manière à préserver, de façon optimale, les composantes environnementales de Barkmere (zones à protéger identifiées au *Règlement de zonage*).

**Critères :**

1. Le tracé s'adapte à la topographie naturelle du milieu dans lequel il s'insère et évite les zones de fortes pentes et de très fortes pentes ;
  2. Le projet favorise un tracé sinueux en fonction des courbes de niveau ;
  3. Le tracé minimise les opérations de déblais et de remblais en s'orientant parallèlement ou diagonalement par rapport aux lignes de niveau ;
  4. Le tracé évite d'empiéter dans le corridor biologique. Lorsqu'il est impossible d'éviter un empiètement, le projet emprunte un tracé dans l'axe du moins grand impact (par exemple, dans la portion la plus petite et en le traversant à angle droit) et emprunte le chemin le plus court). Le même principe s'applique pour l'écosystème forestier exceptionnel, les peuplements à fortes valeurs écologiques et lorsque le réseau routier traverse un cours d'eau ;
  5. La pente du talus nécessaire à la construction de la rue privée ou de l'accès véhiculaire tend à se rapprocher de la pente naturelle du terrain à proximité de l'emprise tout en minimisant le déboisement ;
  6. La localisation du réseau routier s'éloigne le plus possible de la ligne des hautes eaux des cours d'eau et des milieux humides ;
  7. Le tracé minimise les déboisements, préserver la qualité des peuplements forestiers et évite d'empiéter dans les bandes paysagères exigées en bordure des terrains. Le projet propose des mesures de renaturalisation après les travaux ;
  8. Le tracé tient compte de l'indice de la qualité de l'habitat pour les espèces fauniques ;
  9. La localisation du réseau routier s'éloigne le plus possible des sommets de montagne ;
  10. La localisation du réseau routier s'éloigne le plus possible des zones de très fortes élévations et des zones de très fortes pentes. Toutefois, lorsque ces zones sont situées à proximité d'une ligne des hautes eaux, on privilégie, dans la mesure du possible, un éloignement supplémentaire de la ligne des hautes eaux (par exemple, deux fois ou plus la distance minimale exigée) ;
  11. Le tracé du réseau routier tient compte des perspectives visuelles à partir du lac des Écorces et n'est pas visible à partir de celui-ci. L'intégrité de l'ensemble paysager que constitue Barkmere est préservée.
-

**CHAPITRE 3 :**  
**Objectifs et critères applicables aux accès véhiculaires et aux rues privées**

---

**3.2.4 : Le drainage et les mesures de contrôle de l'érosion**

**Objectif :**

Planifier le réseau routier en tenant compte du drainage du site tout en prévoyant des mesures de contrôle de l'érosion tout au long de son parcours.

**Critères :**

1. Le projet tient compte des contraintes reliées au drainage du terrain et préserve les patrons naturels du drainage ;
2. Le projet évalue l'érosion du sol sur le site dans lequel il s'insère (conditions propres au site) et propose des mesures de contrôle optimales (empierrement, digue, bassin de sédimentation, technique du tiers inférieur, stabilisation végétale, etc.) ;
3. Le projet favorise le maintien de la végétation existante qui contribue au contrôle de l'érosion. Des mesures d'identification et de délimitation des espaces à préserver sont proposées et appliquées sur le terrain lors des travaux ;
4. Le projet protège les secteurs dénudés et les sols mis à nu en appliquant une méthode de contrôle de l'érosion adéquate et en couvrant les bancs d'emprunt provisoires avec des toiles de géotextiles ;
5. Le projet réduit au minimum la qualité et la vitesse d'écoulement de l'eau, par exemple, en déviant l'écoulement de l'eau vers des espaces végétalisés, en réduisant la longueur et l'angle des pentes, en maintenant le drainage naturel ou en aménageant des canaux de déviation afin d'obtenir des pentes faibles et en les tapissant de membres géotextiles pour limiter leur érosion ;
6. Le projet prévoit la stabilisation et la revégétalisation des foyers d'érosion existants ou crée ;
7. Le projet prévoit l'aménagement de fossés et autres infrastructures à l'aide de matériaux stables et permanents, stabilise les têtes de ponceaux et procède au recouvrement de perré sur les épaulements de ponceaux. Les fossés se déversent dans le milieu terrestre forestier ;
8. Le projet prévoit l'utilisation, lors des phases de construction, de barrières de sédimentation aux endroits critiques afin d'empêcher l'apport de sédiments dans le système hydrique ;
9. Le projet prévoit l'aménagement de bassins de sédimentation dans les fossés ainsi que leur vidange, plus précisément dans les bas des pentes et avant leur arrivée dans un cours d'eau ;
10. Le projet propose un échéancier des travaux permettant de réduire les risques d'érosion, par exemple en période de faibles précipitations, etc. ;
11. Le projet propose des matériaux de construction, notamment pour la surface de roulement, qui minimise le ruissellement des eaux de surface ;
12. Le projet prévoit une faible emprise au sol tout en aménageant des fossés adéquats selon le site d'accueil ;
13. Le projet prévoit des équipements et des techniques de construction qui minimisent l'impact sur l'environnement immédiat ;
14. Le projet prévoit des mesures annuelles de suivi, notamment pour le contrôle de l'érosion, et des méthodes d'entretien du réseau routier adéquates.



VILLE DE / TOWN OF

**BARKMERE**

**VILLE DE BARKMERE**

**RÈGLEMENT SUR LES PLANS  
D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION  
ARCHITECTURALE (PIIA) N° 206**

---

**CHAPITRE 4 :**

**Objectifs et critères applicables aux allées véhiculaires et aux  
cases de stationnement**

Réalisé par :







**CHAPITRE 4 :**  
**Objectifs et critères applicables aux allées véhiculaires et aux cases de stationnement**

---

## **Section 4.1 : Champ d'application**

### **4.1.1 : Territoire assujetti**

L'ensemble du territoire de la Ville de Barkmere est assujetti aux objectifs et aux critères du présent chapitre.

### **4.1.2 : Interventions assujetties**

L'approbation d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale est requise pour l'une ou l'autre des interventions suivantes lors d'une demande de permis de construction ou de certificat d'autorisation exigé par le *Règlement sur les permis et certificats* :

1. Dans le cas de l'aménagement d'une nouvelle allée véhiculaire et des cases de stationnement ;
2. Dans le cas de l'agrandissement de l'allée véhiculaire, incluant l'élargissement ou la modification du parcours ;
3. Dans le cas d'une augmentation du nombre de cases de stationnement.

L'approbation d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale est uniquement requise si l'allée véhiculaire ou les cases de stationnement sont situées, sur un terrain riverain, à plus de quarante-cinq (45) mètres de la ligne des hautes eaux mais en deçà de soixante (60) mètres de la ligne des hautes eaux, et ce, tel qu'autorisé au *Règlement de zonage* dans la mesure où ces terrains sont adjacents à une rue ou un accès véhiculaire mais que le terrain présente une profondeur inférieure à soixante (60) mètres.

**CHAPITRE 4 :**  
**Objectifs et critères applicables aux allées véhiculaires et aux cases de stationnement**

---

**Section 4.2 : Objectifs et critères applicables aux allées véhiculaires et aux cases de stationnement**

**4.2.1 : Objectifs généraux**

La présente section vise à encadrer l'aménagement et la construction des allées véhiculaires et des cases de stationnement qui sont situés à proximité de la ligne des hautes eaux. Dans le contexte, le projet d'intervention doit prévoir des mesures de mitigation particulières pendant les travaux et après la fin des travaux.

**4.2.2 : La localisation de l'allée véhiculaire et des cases de stationnement en fonction des composantes environnementales du site**

**Objectif :**

Optimiser la localisation de l'allée véhiculaire et des cases de stationnement en fonction du milieu naturel de manière à préserver, de façon optimale, les composantes environnementales de Barkmere (zones à protéger identifiées au *Règlement de zonage*).

**Critères :**

1. Le tracé de l'allée véhiculaire emprunte le chemin le plus court : toutefois, le projet privilégie le tracé ayant le moins d'impacts sur l'environnement ;
2. La localisation de l'allée véhiculaire et des cases de stationnement s'éloigne le plus possible de la ligne des hautes eaux ;
3. L'emprise au sol de l'allée véhiculaire et des cases de stationnement est réduite au minimum tout en étant sécuritaire ;
4. Le projet s'adapte à la topographie naturelle du milieu dans lequel il s'insère et évite les zones de fortes pentes et de très fortes pentes ;
5. Le tracé de l'allée véhiculaire favorise un tracé sinueux en fonction des courbes de niveau ;
6. Le projet minimise les opérations de déblais et de remblais en s'orientant parallèlement ou diagonalement par rapport aux lignes de niveau ;
7. La localisation de l'allée véhiculaire et des cases de stationnement minimise les déboisements : les espaces à préserver sont délimités sur le site. S'il y a lieu, le projet propose des mesures de renaturalisation après les travaux ;
8. Le tracé évite d'empiéter dans le corridor biologique, dans les peuplements à fortes valeurs écologiques et dans l'écosystème forestier exceptionnel. Lorsqu'il est impossible d'éviter un empiètement, le projet emprunte un tracé dans l'axe du moins grand impact et prévoit de mesures de protection des espaces additionnelles lors des travaux ;
9. La localisation de l'allée véhiculaire et des cases de stationnement s'éloigne le plus possible des sommets de montagne ;
10. La localisation de l'allée véhiculaire et des cases de stationnement s'éloigne le plus possible des zones de fortes élévations et des zones de très fortes pentes. Toutefois, lorsque ces zones sont situées à proximité de la ligne des hautes eaux, on privilégie, dans la mesure du possible, un éloignement supplémentaire de la ligne des hautes eaux ;

**CHAPITRE 4 :**  
**Objectifs et critères applicables aux allées véhiculaires et aux cases de stationnement**

---

11. L'allée véhiculaire et les cases de stationnement sont adéquatement délimitées par une bordure, un muret ou un autre dispositif similaire de manière à ce que les véhiculaires ne puissent les traverser ;
12. La localisation des allées véhiculaires et des cases de stationnement tient compte des perspectives visuelles à partir du lac des Écorces et ne sont pas visibles à partir de celui-ci.

**4.2.3 : Le drainage et les mesures de contrôle de l'érosion**

**Objectif :**

Tenir compte du drainage naturel du site lors des interventions tout en prévoyant des mesures de contrôle de l'érosion.

**Critères :**

1. Le projet tient compte des contraintes reliées au drainage du terrain et préserve les patrons naturels du drainage ;
2. Le projet évalue l'érosion du sol sur le site dans lequel il s'insère (conditions propres au site) et propose des mesures de contrôle optimales (empierrement, digue, bassin de sédimentation, technique du tiers inférieur, stabilisation végétale, etc.) ;
3. Le projet favorise le maintien de la végétation existante qui contribue au contrôle de l'érosion. Des mesures d'identification et de délimitation des espaces à préserver sont proposées et appliquées sur le terrain lors des travaux ;
4. Le projet prévoit l'utilisation, lors de sa réalisation, d'une barrière de sédimentation dans la rive afin d'empêcher l'apport de sédiments dans le système hydrique ;
5. Les matériaux utilisés pour la surface de roulement et les cases de stationnement minimisent le ruissellement des eaux de surface.





VILLE DE / TOWN OF

**BARKMERE**

**VILLE DE BARKMERE**

**RÈGLEMENT SUR LES PLANS  
D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION  
ARCHITECTURALE (PIIA) N° 206**

---

**CHAPITRE 5 :**

**Objectifs et critères applicables aux bâtiments principaux et à  
leurs agrandissements**

Réalisé par :





**CHAPITRE 5 :**  
**Objectifs et critères applicables aux bâtiments principaux et à leurs agrandissements**

---

## **Section 5.1 : Champ d'application**

### **5.1.1 : Zones assujetties**

L'ensemble du territoire de la Ville de Barkmere est assujetti aux objectifs et aux critères du présent chapitre, à l'exception des zones Nv « noyau villageois » identifiées au plan de zonage faisant partie du *Règlement de zonage*.

### **5.1.2 : Interventions assujetties**

L'approbation d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale est requise pour l'une ou l'autre des interventions suivantes lors d'une demande de permis de construction exigé par le *Règlement sur les permis et certificats* :

1. Dans le cas d'un nouveau bâtiment principal ;
2. Dans le cas d'un agrandissement entraînant une augmentation de 25% et plus de la superficie d'implantation d'un bâtiment principal (calculée à partir de la superficie d'implantation du bâtiment principal avant l'agrandissement projeté) ;
3. Dans le cas de l'ajout d'un étage au bâtiment principal existant.

### **5.1.3 : Références pour l'évaluation des objectifs et des critères**

Pour l'évaluation des objectifs et des critères applicables à la présente section, l'annexe 2 du présent règlement fait office de référence pour l'évaluation des interventions proposées.

**CHAPITRE 5 :**  
**Objectifs et critères applicables aux bâtiments principaux et à leurs agrandissements**

---

**Section 5.2 : Objectifs et critères applicables aux bâtiments principaux et à leurs agrandissements**

**5.2.1 : Objectifs généraux**

L'objectif principal de la présente section vise à assurer une implantation et une intégration harmonieuse et optimale des bâtiments et leurs agrandissements afin de maintenir la qualité environnementale du site dans lequel il s'insère et les composantes paysagères du territoire de Barkmere.

**5.2.2 : L'implantation des bâtiments**

**Objectif :**

Planifier l'implantation du bâtiment principal et la localisation des agrandissements de manière à minimiser leur impact visuel à partir du lac des Écorces et à préserver les caractéristiques naturelles du site.

**Critères :**

1. L'implantation projetée est planifiée de manière à minimiser son impact visuel à partir du lac des Écorces et à éviter que le bâtiment domine le site ;
2. L'implantation projetée respecte la topographie naturelle en s'effectuant parallèlement ou diagonalement par aux lignes de niveaux ;
3. L'implantation projetée favorise des méthodes de construction qui minimisent les travaux de remblai et de déblai : la construction est favorisée sur des espaces plats ou de très faibles pentes ;
4. La localisation des bâtiments permet la conservation des arbres matures, minimise les déboisements aux abords du bâtiment et préserve les espaces plus densément boisés.

**5.2.3 : L'aménagement du terrain et le contrôle de l'érosion**

**Objectifs :**

Favoriser des aménagements et des mesures de contrôle de l'érosion adaptés au site d'intervention.

**Critères :**

1. L'intervention projetée prévoit des mesures de renaturalisation pour les espaces déboisés, nécessaires à l'implantation du bâtiment, incluant les espaces qui ont fait l'objet de déblai et de remblai ;
2. Lorsque nécessaires, les travaux de stabilisation, de déblai ou de remblai sont adaptés aux caractéristiques du milieu d'intervention et s'inscrivent dans une approche intégrée d'aménagement paysager ;
3. L'intervention projetée n'altère pas les caractéristiques naturelles du site, minimise les changements de la topographie naturelle du site. Une superficie maximale du site est conservée à l'état naturel ;
4. L'intervention projetée évite la surélévation du terrain, notamment la partie visée pour l'implantation du bâtiment et ses agrandissements, de manière à diminuer sa visibilité du lac ;



**CHAPITRE 5 :  
Objectifs et critères applicables aux bâtiments principaux et à leurs agrandissements**

---

5. Le projet prévoit des mesures de contrôle de l'érosion durant et après les travaux. Les mesures sélectionnées pour le contrôle de l'érosion sont adaptées au site d'intervention ;
6. L'éclairage naturel nocturne est priorisé : les propositions évitent l'éclairage lourd et intensif.

**5.2.4 : La volumétrie et l'architecture des bâtiments**

**Objectif :**

Adapter la volumétrie et l'architecture du bâtiment et ses agrandissements aux composantes paysagères et naturelles du site.

**Critères :**

1. La volumétrie du bâtiment s'adapte à la topographie du terrain en prévoyant, notamment, des volumes inversement proportionnels à ceux du terrain ;
2. La hauteur du bâtiment s'adapte à la cime des arbres à maturité situés à la même élévation ;
3. Le bâtiment est peu visible du lac et les volumétries tiennent compte des perspectives visuelles ;
4. Les couleurs utilisées pour les revêtements de parement extérieur et les toitures sont non réfléchissantes et non fluorescentes.





VILLE DE / TOWN OF

**BARKMERE**

**VILLE DE BARKMERE**

**RÈGLEMENT SUR LES PLANS  
D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION  
ARCHITECTURALE (PIIA) N° 206**

---

**CHAPITRE 6 :**

**Dispositions finales**

Réalisé par :





**CHAPITRE 6 :**  
**Dispositions finales**

---

**Section 6.1 : Entrée en vigueur**

**6.1.1 : Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

---

**Maire**

---

**Greffière**





VILLE DE / TOWN OF

**BARKMERE**

**VILLE DE BARKMERE**

**RÈGLEMENT SUR LES PLANS  
D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION  
ARCHITECTURALE (PIIA) N° 206**

---

**ANNEXE 1 :**

**Exemple - tracé des accès véhiculaires et des rues privées**

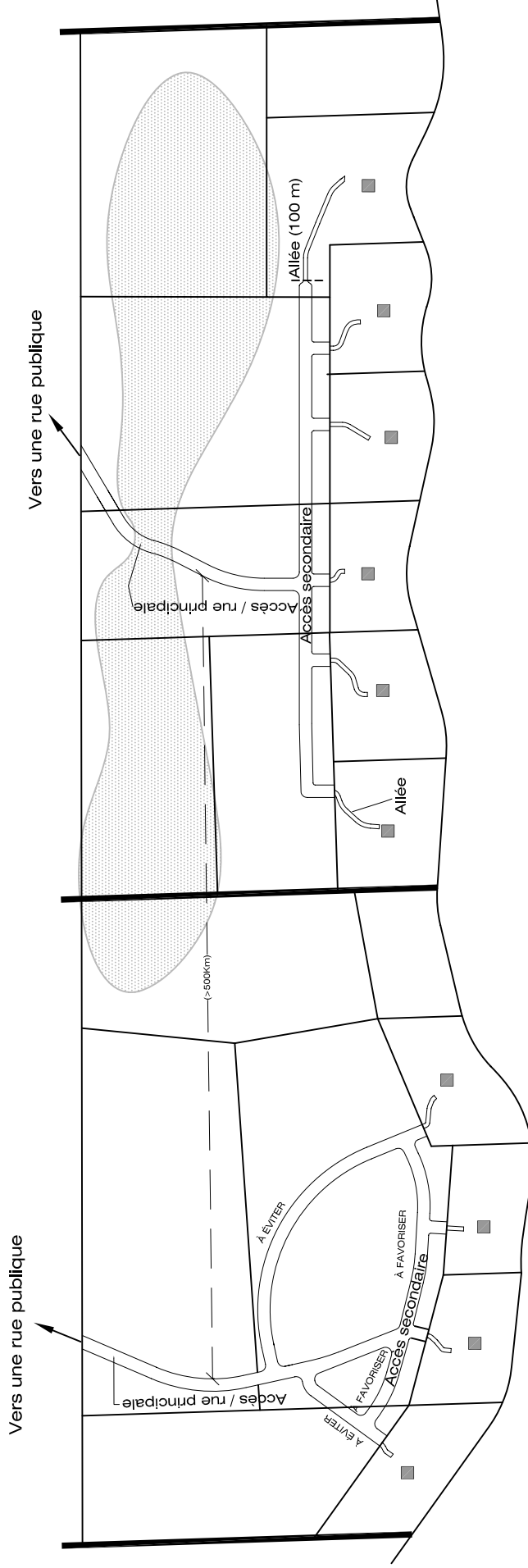
Réalisé par :







# Exemple - Tracé des accès véhiculaires et des rues privées



Lac des Écorces

- Limite de lot
- Limite du secteur d'intervention
- Bâtiment principal
- ▨ Corridor biologique / écosystème exceptionnel forestier / peuplement à fortes valeurs écologiques





VILLE DE / TOWN OF

**BARKMERE**

**VILLE DE BARKMERE**

**RÈGLEMENT SUR LES PLANS  
D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION  
ARCHITECTURALE (PIIA) N° 206**

---

**ANNEXE 2 :**

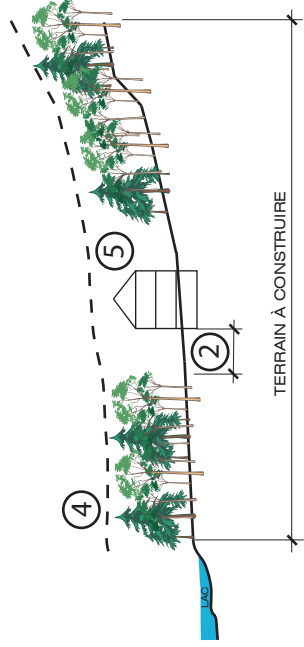
**Croquis des modes d'implantation à favoriser et à éviter**

Réalisé par :



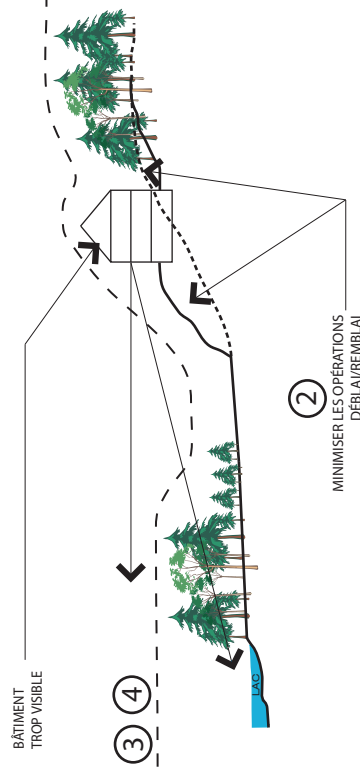


## À FAVORISER



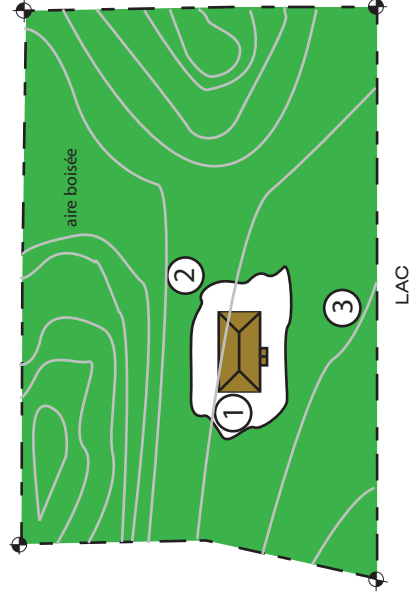
TERRAIN À CONSTRUIRE

## À ÉVITER



②

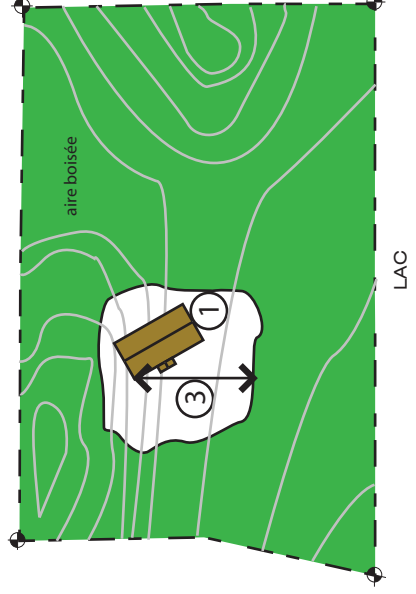
MINIMISER LES OPERATIONS DEBLAI/REMBLAI



LAC

- À favoriser -

- ① Implantation du bâtiment parallèle aux lignes de niveau.
- ② Limitation du déboisement aux abords du bâtiment.
- ③ Bâtiment non visible du lac.
- ④ Continuité de la ligne de cime des arbres.
- ⑤ Intégration du bâtiment au terrain à construire.



LAC

- À éviter -

- ① Implantation du bâtiment perpendiculaire aux lignes de niveau (entraîne une augmentation des opérations de déblai/remblai).
- ② Remblai trop important.
- ③ Discontinuité de la ligne de cime des arbres.
- ④ Impact visuel du bâtiment par rapport au lac.

## ANNEXE 2 : Croquis des modes d'implantation à favoriser et à éviter (illustration sans échelle)

