

*La ville de
Port-Cartier*



*est fière de mettre en application
son plan d'urbanisme*



RÈGLEMENT
RÈGLEMENT DE PLAN
D'URBANISME NUMÉRO
2009-150



TABLE DES MATIÈRES

	Page		
PRÉSENTATION	1	6.0 L'AFFECTATION ET LA DENSITÉ D'OCCUPATION DU SOL	30
1.0 LE CONTEXTE	2	6.1 AFFECTATION FORESTIÈRE	30
2.0 POUR MIEUX COMPRENDRE ET UTILISER LE PLAN D'URBANISME	4	6.2 AFFECTATION URBAINE	31
2.1 SA DÉFINITION	4	6.3 AFFECTATION URBAINE SECONDAIRE	32
2.2 SON UTILITÉ	5	6.4 AFFECTATION INDUSTRIELLE	33
2.3 SA FINALITÉ ET SON HORIZON TEMPOREL	6	6.5 AFFECTATION CONSERVATION ET RÉCREATION	33
2.4 SON CONTENU	7	6.6 AFFECTATION AGRICOLE	34
3.0 UN BREF RAPPEL HISTORIQUE	8	7.0 LES RÉSEAUX DE TRANSPORT ET LES VOIES DE CIRCULATION	35
3.1 LA DÉCOUVERTE D'UN NOUVEAU TERRITOIRE	8	8.0 LES ZONES DE CONTRAINTES ET LES TERRITOIRES D'INTÉRÊTS OU D'INTERVENTIONS PARTICULIÈRES	38
3.2 LA PÉRIODE D'EXPANSION	8	9.0 QUELQUES DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES ET INTERPRÉTATIVES	39
4.0 UNE PHOTOGRAPHIE DE L'EXISTANT	9	9.1 IDENTIFICATION DU RÈGLEMENT	39
4.1 LE TERRITOIRE	9	9.2 TERRITOIRE ASSUJETTI	39
4.2 L'URBANISATION	10	9.3 REMPLACEMENT	39
4.3 LA POPULATION	10	9.4 ENTRÉE EN VIGUEUR	39
5.0 CE QU'ON PLANIFIE POUR DEMAIN	12		
5.1 LE CADRE DE VIE	13		
5.2 LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES	16		
5.3 LE TOURISME ET LA VILLÉGIATURE	18		
5.4 LES ÉQUIPEMENTS ET LES SERVICES PUBLICS	21		
5.5 LES RESSOURCES NATURELLES	25		
5.6 L'IMAGE ET L'APPARTENANCE	28		

LISTE DES FIGURES

Page

Figure 1 : Hiérarchisation des intervenants gouvernementaux et de leurs outils urbanistiques	3
--	---

LISTE DES TABLEAUX

Page

Tableau 1 : Évolution de la population	10
Tableau 2 : Répartition par groupes d'âge de la population.....	11

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Plan des affectations du sol

PRÉSENTATION

Le présent plan d'urbanisme résulte d'une démarche entreprise par la **Ville de Port-Cartier** pour se doter d'un guide simple et pratique en matière de planification et de gestion du territoire.

Agrémenté de photos et de figures aux couleurs de **Port-Cartier**, le plan d'urbanisme permet au lecteur de se rappeler quelques faits marquants sur le plan historique; d'en apprendre davantage sur la situation actuelle; et surtout, de connaître les orientations et les actions futures dans l'intérêt des générations actuelles et suivantes.

Préalablement à la présentation de ce contenu évolutif (hier, aujourd'hui et demain), le lecteur est invité à prendre connaissance du contexte et de l'utilité de se doter d'un plan d'urbanisme.

Que vous soyez un Portcartois d'origine ou d'adoption, un résidant actuel ou nouveau, un entrepreneur ou un investisseur, ou encore, un touriste, le présent plan d'urbanisme vous guidera. D'ailleurs, dès la page frontispice, le lecteur est invité à parcourir le paysage ensoleillé de **Port-Cartier**.

Bonne lecture!

1.0 LE CONTEXTE

En février 2003, le gouvernement du Québec regroupait les municipalités de Rivière-Pentecôte et de Port-Cartier en une seule et unique entité municipale, soit la **Ville de Port-Cartier**.

La nouvelle entité **de Port-Cartier** doit donc se préoccuper des nouvelles réalités qui touchent son milieu afin de faire face aux différents impacts qui en découlent, qu'ils soient positifs ou négatifs, et mettre en valeur ses nombreux potentiels.

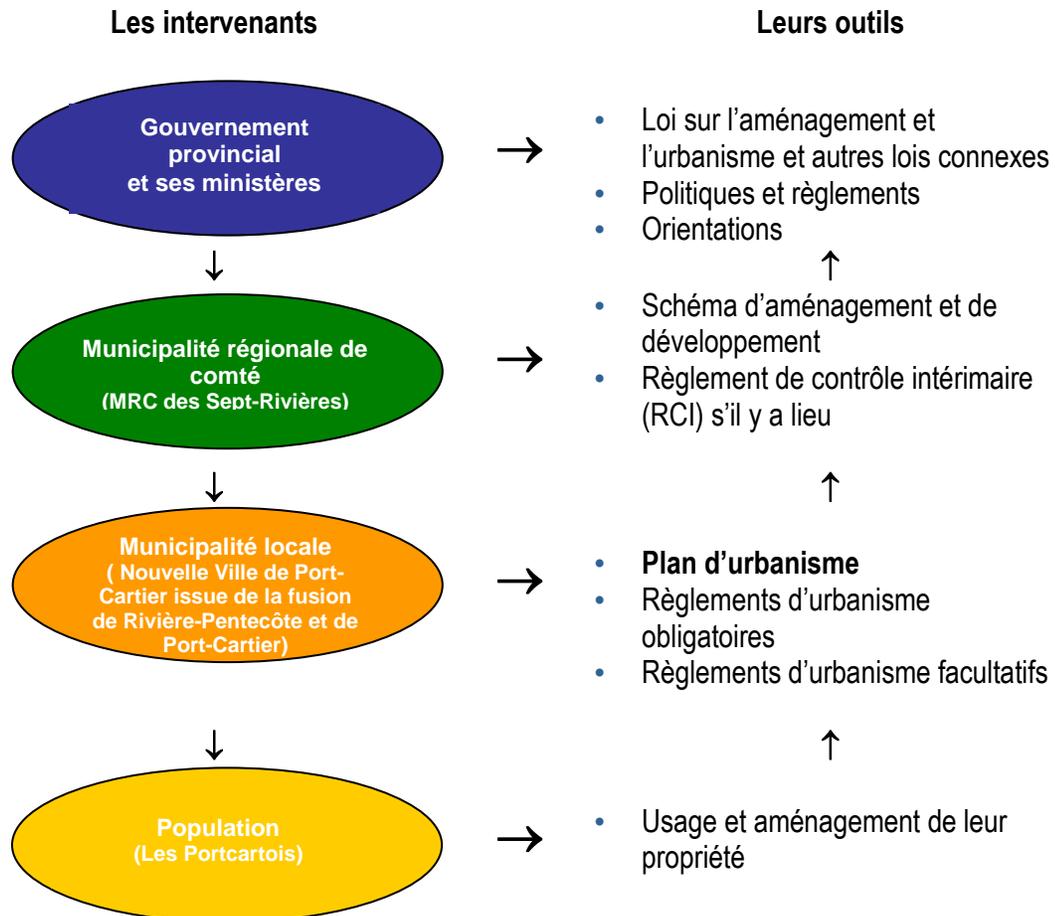
Au niveau régional, la **MRC des Sept-Rivières**, dont fait partie la Ville de Port-Cartier, doit compléter l'exercice de révision de son schéma d'aménagement et de développement. Pour qu'il entre en vigueur, le schéma d'aménagement et de développement révisé doit respecter les orientations émises par le gouvernement provincial.

Au niveau provincial, le **ministère des Affaires municipales et des Régions (MAMR)** a défini des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire, de gestion de l'urbanisation, de protection environnementale, etc. De plus, des nouvelles dispositions législatives ou réglementaires émanant de différents ministères viennent modifier le cadre d'intervention des municipalités régionales et locales.

Dans ce contexte évolutif, il devient nécessaire, opportun et obligatoire que la Ville de Port-Cartier adopte un **nouveau plan d'urbanisme**. Celui-ci doit être conforme aux orientations et dispositions normatives émises par les instances décisionnelles supérieures, tout en reflétant les aspirations des Portcartoises et des Portcartois sur la base du plus large consensus possible.

La figure schématique suivante permet de définir et de comprendre la hiérarchie et l'interrelation entre les différents intervenants et leurs outils de planification et de gestion urbanistique respectifs.

Figure 1 : Hiérarchisation des intervenants gouvernementaux et de leurs outils urbanistiques



Note : Observez bien le sens des flèches! Lorsqu'on aménage ou utilise notre terrain, il y a des dispositions qui viennent d'en haut.

2.0 POUR MIEUX COMPRENDRE ET UTILISER LE PLAN D'URBANISME

2.1 SA DÉFINITION

Le plan d'urbanisme est le document de planification qui établit les lignes directrices de l'agencement des fonctions d'une ville tout en présentant une vision d'ensemble de l'aménagement de son territoire.

Un plan d'urbanisme c'est aussi...

- Un constat lucide permettant :
 - d'apprécier la situation dans chacun des secteurs d'activité de même que les récents changements;
 - de mieux anticiper les changements qui s'opéreront;
 - de miser sur les forces du milieu.
- L'identification d'une vision concertée du développement permettant à chacun des partenaires de préciser sa mission et de favoriser une meilleure synergie.
- L'identification d'interventions mesurables (actions concrètes), de leur suivi et de leur bilan annuel.
- Un outil de promotion, de valorisation et d'optimisation organisationnelle et fonctionnelle de sa Ville.
- Un engagement sociopolitique pour le bénéfice de la communauté.
- La composante urbanistique d'un plan stratégique de développement.

PRINCIPAUX INSTRUMENTS D'URBANISME

En vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU), trois instruments sont obligatoires pour tout territoire municipal :

LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT :

il s'agit du document de planification qui établit les lignes directrices de l'organisation physique du territoire d'une municipalité régionale de comté (MRC). Le schéma d'aménagement traite donc des enjeux qui touchent plus d'une municipalité. Il doit être conforme aux orientations gouvernementales énoncées par le ministère des Affaires municipales et des Régions.

LE PLAN D'URBANISME : il s'agit du document de planification qui établit les lignes directrices de l'organisation physique d'une municipalité. Le contenu du plan d'urbanisme (grandes orientations d'aménagement, affectations du sol et densités, etc.) doit être conforme au contenu du schéma d'aménagement de la municipalité régionale de comté (MRC) dont la municipalité fait partie.

LA RÉGLEMENTATION D'URBANISME : il s'agit de l'ensemble des règlements applicables sur le territoire d'une municipalité. Quatre règlements sont obligatoires : zonage, construction, lotissement et permis et certificats. Les règlements suivants sont facultatifs : comité consultatif d'urbanisme, dérogations mineures, plan d'aménagement d'ensemble (PAE), plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), programme particulier d'urbanisme (PPU), projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI), ententes relatives à des travaux municipaux et usages conditionnels (US). Chaque règlement doit être conforme au contenu du plan d'urbanisme de la municipalité et au schéma d'aménagement de la MRC.

2.2 SON UTILITÉ

Dans la gestion quotidienne du territoire, le plan d'urbanisme doit être utilisé **régulièrement** par les membres du Conseil municipal, les membres du Comité consultatif d'urbanisme (CCU) et les gestionnaires municipaux. Le plan d'urbanisme permet principalement :

- 1^o de faire valoir sa vision du développement souhaité auprès des résidents actuels et nouveaux, des investisseurs, des divers agents de développement publics ou privés et de sensibiliser la population aux enjeux d'aménagement;
- 2^o d'assurer une cohérence des décisions prises lors d'interventions ponctuelles ou sectorielles (ex. : implantation d'un usage non prévu, d'un projet particulier, politique d'habitation, accord ou refus d'une dérogation mineure, etc.);
- 3^o de programmer sur le plan budgétaire et temporel les interventions proposées en matière d'équipements et d'infrastructures, tout en considérant les besoins et la situation financière de la Ville (ex. : parcs et espaces verts, équipements de loisirs et culturels, infrastructures routières, réseaux cyclables, stationnements, approvisionnement en eau);
- 4^o de justifier certaines dispositions normatives ou qualitatives insérées au sein des règlements d'urbanisme (ex. : zonage, lotissement, implantation et intégration architecturale, usages conditionnels, projets particuliers).

Avec un tel outil de navigation, le Conseil, accompagné de son CCU et de sa population sait où il va. Il a en main un outil donnant une direction commune à de multiples décisions sectorielles (ex. : habitation, commerce, transport, environnement, loisir).

2.3 SA FINALITÉ ET SON HORIZON TEMPOREL

La finalité du plan d'urbanisme est de planifier globalement en amont – dans le respect d'une vision concertée – pour éviter d'avoir à réagir de façon incohérente et ponctuelle en aval.

Selon les orientations, les types d'interventions et d'intervenants, l'ampleur des projets, le plan d'urbanisme s'inscrit dans un cadre temporel variable. De façon générale, une planification échelonnée entre 5 et 15 ans est coutume.

« Naviguer, c'est prévoir »



Respecter un itinéraire pour arriver à bon port et à temps, autrement dit, ne pas échouer.



Photo : Noël Pelletier

2.4 SON CONTENU

En vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, le plan d'urbanisme doit comprendre :

- **les grandes orientations d'aménagement du territoire** de la Ville, lesquelles indiquent le rôle qu'entend jouer la Ville en cette matière, son engagement et son niveau d'intervention;
- **les grandes affectations du sol et les densités de son occupation** qui précisent la vocation à donner aux différentes parties du territoire;
- **le tracé projeté et le type des principales voies de circulation** et des réseaux de transport.

Le plan d'urbanisme peut également inclure :

- **les zones à rénover, à restaurer ou à protéger**, lesquelles permettent, par exemple, d'identifier et de localiser les bâtiments fortement détériorés que l'on désire recycler, les bâtiments anciens à mettre en valeur, les sites naturels ou bâtis reconnus pour leur valeur architecturale ou environnementale;
- **la nature, la localisation et le type** des équipements et infrastructures destinés à l'usage de la vie communautaire;
- **les coûts approximatifs** afférents à la réalisation des éléments du plan;
- **la nature et l'emplacement projeté** des principaux réseaux et terminaux d'aqueduc, d'égouts, d'électricité, de gaz, de télécommunications et de câblodistribution;
- etc.

3.0 UN BREF RAPPEL HISTORIQUE

3.1 LA DÉCOUVERTE D'UN NOUVEAU TERRITOIRE

Bien avant la découverte du Canada par Jacques Cartier, des individus avaient foulé les rives de la Côte-Nord. D'abord, les Montagnais venaient y pratiquer la pêche en été dans les eaux poissonneuses du fleuve Saint-Laurent, avant de retourner à l'automne dans leurs territoires de chasse situés plus au nord. Les Basques ont également sillonné les eaux du fleuve Saint-Laurent pour y chasser la baleine ainsi que d'autres mammifères. Des recherches archéologiques ont permis de découvrir entre Tadoussac et Blanc-Sablon la présence de fours servant à faire fondre les graisses de leur pêche en huile. Enfin, certaines installations de séchage du poisson appartenant à des pêcheurs français et espagnols ont été retrouvées.

3.2 LA PÉRIODE D'EXPANSION

Bien qu'éloignée des grands centres et des premiers lieux d'établissement, des traces de la période de colonisation de la Nouvelle-France sont encore perceptibles dans la Ville de Port-Cartier. La toponymie de certains lieux est particulièrement évocatrice de cette empreinte du passé. Le secteur de Rivière-Pentecôte tient son nom du deuxième voyage de Cartier qui, le jour de la Pentecôte, découvrit un havre où s'écoulait la rivière Michigabiau et la rebaptisa en l'honneur de cette fête catholique. Quant au secteur de la Pointe-aux-Anglais, son nom évoque le naufrage de la flotte de navires anglais de

l'amiral Hovenden Walker sur les récifs de l'Île-aux-Œufs dans la nuit du 23 août 1711. Cette tragédie causa la mort de plus de huit cents membres de l'équipage et eut pour effet de repousser la date de l'attaque anglaise pour la prise de possession de Québec.

Malgré ces empreintes datant des débuts de la colonie, ce n'est qu'au tournant du 20^e siècle qu'apparut réellement une occupation humaine permanente à Port-Cartier. À cette époque, l'arrivée d'industries liées à l'exploitation des ressources du milieu sert de moteur de développement pour la localité et favorise l'établissement des premiers hameaux d'habitants. En 1883, les frères Gagnon implantent une scierie à Rivière-Pentecôte. Au début des années 1900, une usine de mise en conserve voit le jour dans la Baie-des-Homards. Par la suite, vient s'établir la Ontario Paper Company à Shelter Bay (nom de la Ville Port-Cartier jusqu'en 1959). Enfin, en 1957, l'arrivée de l'industrie minière Québec-Cartier Mining, qui deviendra la compagnie minière Québec-Cartier en 1968, permet de propulser Port-Cartier au rang de ville économiquement prospère et dynamique.

De 1950 à aujourd'hui, Port-Cartier a vécu principalement au rythme de l'activité industrielle. Certains événements comme l'important feu de forêt du milieu des années 1950, la fermeture en 1979 d'ITT Rayonnier, et la crise du fer en 1980 sont venus secouer le milieu. À chaque fois, les Portcartoises et Portcartois ont su surmonter ces épreuves.

4.0 UNE PHOTOGRAPHIE DE L'EXISTANT

L'inventaire photographique réalisé en vélo à l'automne 2006, accompagné de différents documents statistiques, permet de présenter au lecteur un portrait succinct et visuel de la situation qui prévaut à cette période.



Photo : Noël Pelletier

Les principales caractéristiques de Port-Cartier sont présentées selon les trois composantes suivantes : le territoire dans son ensemble, l'urbanisation du territoire et la population.



Photo : Wanita Daniele

4.1 LE TERRITOIRE

Le 19 février 2003, le gouvernement du Québec regroupait par décret les anciennes localités de Port-Cartier et Rivière-Pentecôte. Cette nouvelle entité municipale découle du vaste mouvement de réorganisation municipale mis en place au Québec en 2002.

Le territoire de Port-Cartier s'étend sur plus de 1000 km². La Ville de Port-Cartier est riveraine au fleuve Saint-Laurent dont le paysage est composé de multiples baies, caps, havres et îles (Île McCormick, Île Patterson, Baie-des-Homards, la Grande Anse, etc.). Plusieurs affluents comme la Rivière-Pentecôte, la rivière-aux-Rochers, la rivière Dominique, la rivière Vachon et la rivière Riverin se jettent dans le fleuve.

À l'ouest, les territoires de la Réserve faunique Port-Cartier-Sept-Îles ainsi que celui de la ZEC Trinité s'adossent à celui de Port-Cartier. L'arrière-pays de la Ville est composé d'un réseau hydrographique développé (lacs, rivières et ruisseaux), de forêt de taïga, de crans rocheux et de tourbières. L'élévation du sol est peu importante par rapport au niveau de la mer.



Photo : Noël Pelletier

4.2 L'URBANISATION

La répartition de la population se concentre principalement dans trois noyaux qui font référence aux zones urbaines de Port-Cartier, Rivière-Pentecôte et Pointe-aux-Anglais. Il existe trois secteurs de maisons mobiles, soit le Parc-Dominique, le Parc-Brunel ainsi que celui sur la rue Delaunière. L'implantation de ce type d'habitation est gérée par la Ville qui possède et loue les terrains aux particuliers.



Photo : Tourisme du 50^e parallèle

À l'extérieur de ces noyaux, l'occupation du territoire est plus dispersée et marginale. On dénote la présence d'habitations résidentielles ou de chalets de villégiature en plus grande concentration dans le secteur de Rivière-Pentecôte entre le fleuve Saint-Laurent et la route nationale 138. En arrière-pays, la demande provient principalement des chasseurs et des pêcheurs qui désirent implanter des camps en forêt pour pratiquer leurs activités.

4.3 LA POPULATION

Selon les données de Statistique Canada de 2001, le nombre de Portcartoises et Portcartois, suite au regroupement municipal, est de 7034 personnes dont 160 individus sont d'origine autochtone (environ 2 % de la population). Les habitants de Port-Cartier représentent environ 18 % de la population totale de la MRC de Sept-Rivières. Cette réalité fait de Port-Cartier le deuxième pôle en importance dans la MRC et le troisième pôle pour la région administrative de la Côte-Nord après Sept-Îles et Baie-Comeau.

Au cours des dernières années, Port-Cartier a vu sa population diminuer de près de 9 % entre 1996 et 2001. Ce phénomène de décroissance démographique est similaire à celui de la plupart des communautés présentes dans l'une ou l'autre des régions ressources du Québec. D'ailleurs, ici comme à Sept-Îles et à Baie-Comeau, la population a diminué selon le décret de 2006. La diminution observée est toutefois plus rapide que celle observée à l'échelle de la MRC. Toutefois, un revirement de situation tend à s'instaurer actuellement. Le contexte favorable du marché du fer, l'expansion des activités de la compagnie minière Québec-Cartier et le fait que de plus en plus de retraités semblent demeurer ou revenir dans la Ville expliquent en grande partie ce renversement de situation.

Tableau 1 : Évolution de la population

	Port-Cartier (Total)	MRC de Sept-Rivières	Province de Québec
Population 2001	7034	38 931	7 237 479
Population 1996	7710	40 905	7 138 795
Variation de pop. entre 2001 et 1996	-8,8	-4,8	+ 1,4

Données de Statistique Canada du recensement de 2001

Quant à la répartition de la population par groupes d'âge, Port-Cartier possède une proportion plus grande de personnes de 25-64 ans que ce qu'on retrouve dans la MRC de Sept-Rivières et dans la province de Québec. À l'opposé, on y retrouve moins de jeunes enfants de 0 à 14 ans ainsi que de personnes de plus de 65 ans.

Tableau 2 : Répartition par groupes d'âge de la population

	Port-Cartier		MRC de Sept-Rivières		Province de Québec	
	Pop	%	Pop	%	Pop	%
0-4 ans	350	5,0	2320	6,0	375 765	5,3
5-14 ans	855	12,1	5350	13,7	915 810	12,8
15-19 ans	495	7,0	2695	6,9	462 070	6,5
20-24 ans	435	6,2	2480	6,4	487 405	6,8
25-54 ans	3500	49,7	18 690	48,0	3 275 705	45,8
55-64 ans	840	11,9	4170	10,7	760 905	10,6
65-74 ans	370	5,3	2180	5,6	547 185	7,7
75 ans et +	200	2,8	1045	2,7	327 625	4,6

Données de Statistique Canada du recensement de 2001

5.0 CE QU'ON PLANIFIE POUR DEMAIN

La présente section vient établir les lignes directrices que la Ville de Port-Cartier entend suivre au cours des prochaines années. En fonction de ses forces, ses faiblesses et ses préoccupations, qu'elles soient d'ordre culturel, environnemental, économique, social ou de développement, les grandes orientations sont en quelque sorte l'énoncé d'une vision stratégique. La Ville de Port-Cartier vient donner à la population, aux visiteurs et aux développeurs une position claire et précise de ce qu'elle entend favoriser dans un avenir prochain.

Six grandes orientations ont été identifiées et sont basées sur les six grands thèmes généraux suivants : le cadre de vie, les activités économiques, le tourisme et la villégiature, les équipements et les services publics, les ressources naturelles et enfin, l'image et l'appartenance.

5.1 LE CADRE DE VIE

La qualité de vie qu'on retrouve à Port-Cartier est l'une des grandes forces de la Ville. Pourtant, plusieurs infrastructures ou activités peuvent générer des nuisances qui pourraient avoir comme effet de diminuer cette qualité. L'activité industrielle, les lignes haute tension de transport d'électricité, la Route 138 et les sites d'extraction sont des exemples de contraintes anthropiques qui méritent d'être localisées à distance des secteurs résidentiels ou encore, que les répercussions sur le milieu doivent être contrôlées ou restreintes par des mesures d'atténuation.



Photo : Noël Pelletier

De plus, certains bâtiments s'intègrent difficilement à leur environnement, soit parce qu'ils ont été mal entretenus, soit parce que leur fonction ou leur volume font un contraste avec le cadre bâti présent aux alentours. Des actions doivent être prises à cet égard afin de pallier à ces lacunes. Certains secteurs tels que la rue Parent et le site historique du secteur de Rivière-Pentecôte ont également une valeur esthétique et patrimoniale intéressante. Les qualités architecturales et paysagères de ceux-ci en font des lieux uniques dont les caractéristiques

s'amenuisent tranquillement au rythme des interventions qui y sont faites.



Photo : Noël Pelletier

Enfin, l'encadrement visuel du milieu forestier de Port-Cartier doit être également pris en compte. La ressource «paysage» est dépendante de l'activité humaine faite sur le territoire et principalement, la gestion et l'exploitation des autres ressources naturelles. En plus d'offrir un cadre de vie intéressant à sa population, le paysage est un des principaux produits recherchés par les touristes. C'est pourquoi certains sites, aires ou zones doivent faire l'objet d'une attention particulière. La Ville doit mettre en place des dispositions qui permettront par exemple de limiter les coupes forestières abusives en bordure de la Route 138 et en bordure des secteurs d'intérêts paysagers ou visuels (ex. : les îles, le littoral, les rives, etc.), d'éloigner des zones urbaines les sites d'implantations d'éoliennes, etc.

**PREMIÈRE GRANDE ORIENTATION :
OFFRIR AUX CITOYENS ACTUELS ET FUTURS UN CADRE DE VIE INTÉRESSANT ET SÉCURITAIRE**

A- OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	B- ACTIONS PROPOSÉES
<p>1- Interdire l'usage « habitation » à proximité des zones de contraintes naturelles ou anthropiques.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Conserver et mettre en place des écrans tampons entre un usage contraignant et des aires résidentielles (Route 138, zone industrielle, etc.); • Établir des rayons de protection autour des usages contraignants par rapport aux résidences, aux espaces publics ainsi qu'aux sites touristiques; • Interdire au règlement de zonage toute implantation de résidence ou de chalet de villégiature dans des zones de risques d'érosion littorale du fleuve Saint-Laurent ou de certaines rivières (Sites identifiés par le RCI de la MRC de Sept-Rivières).
<p>2- Embellir certains secteurs ou bâtiments altérés désuets ou abandonnés.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Poursuivre les actions visant le développement des terrains riverains à la Grande Baie, le long de la rue des Pins (Lots 393-1, 393-2 et 393-3); • S'assurer de l'entretien et de l'aménagement des terrains publics (identifier les secteurs et prendre contact avec les organismes gestionnaires); • Entreprendre le projet de réorganisation du Parc Dominique (maisons mobiles); • Démolir l'ancien hôpital et trouver une nouvelle vocation pour le terrain (résidentielle de moyenne densité, multifonctionnelle, commerciale, etc.); • Demander au ministère des Transports d'aménager davantage leur nouvel emplacement donnant directement sur la Route 138; • Débuter le projet de réaménagement de la promenade riveraine à la rivière-aux-Rochers près de la rue Parent; • Démolir l'entrepôt frigorifique et le bâtiment sis au 55 de la rue Parent et trouver une nouvelle vocation pour les terrains; • Repenser à l'aménagement le long de la plage Rochelois (enlever le trottoir de bois, implantation d'une bande cyclable, etc.) • Assurer la qualité visuelle des bâtiments et des cours avant des propriétés limitrophes à la Route 138 où à la rue Élie Rochefort.

A- OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	B- ACTIONS PROPOSÉES
3- Protéger des sources de pollution visuelle portant atteinte au paysage en zone rurale.	<ul style="list-style-type: none"> • Régir l'implantation d'éoliennes dans des secteurs éloignés du fleuve, de la Route 138 et des milieux habités; • Établir des dispositions aux règlements d'urbanisme afin de limiter les effets d'activités nuisibles pour le paysage à l'intérieur du corridor de la Route 138 (abattage d'arbres, implantation de site d'extraction minier, récolte de la tourbe, villégiature illégale, dépotoir clandestin, etc.); • Empêcher les coupes à blanc entre la Route 138 et le Fleuve Saint-Laurent.
4- Favoriser une intégration harmonieuse des bâtiments et des usages dans leur environnement.	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser des habitations de type « moyenne et haute densités » dans les secteurs avoisinants un pôle d'activités commerciales, de services ou communautaires ainsi que long des voies locales de circulation (boulevard des Îles, boulevard du Portage-des-Mousses, etc.); • Trouver pour les immeubles vacants une nouvelle vocation qui s'intègre au secteur d'accueil; • Porter une attention particulière aux fonctions complémentaires ou accessoires contraignantes.

5.2 LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

L'établissement d'industries liées à l'exploitation des ressources naturelles a été tout au long de son histoire, le principal moteur de développement de Port-Cartier. Encore aujourd'hui, cette activité occupe une place prépondérante dans l'économie locale en générant bon nombre d'emplois dont les conditions de travail sont avantageuses. La proportion de travailleurs oeuvrant dans le domaine de la première et seconde transformation est supérieure à celle observée à l'échelle provinciale.

L'activité manufacturière de Port-Cartier est directement liée à la disponibilité de matières premières ainsi qu'au marché mondial. Or, l'apport économique de Québec Cartier est majeur pour Port-Cartier. Il importe donc de maintenir et favoriser l'essor de cette entreprise. En contrepartie, il est primordial de trouver des façons de diversifier l'économie locale afin de limiter le degré de dépendance de la Ville vis-à-vis cette industrie. En ce sens, toutes les options doivent être envisagées.



Photo : Noël Pelletier

Sur le plan commercial, bien que certains commerces et services dits « de proximité » ou « d'accommodement » se retrouvent dans le secteur de Rivière-Pentecôte (bureau de poste, Caisse populaire, restaurant, dépanneur, etc.), l'activité commerciale et de services se concentre dans le noyau urbain de Port-Cartier. On y retrouve un centre commercial, des restaurants, un complexe sportif et culturel, un centre de santé et des services sociaux, un poste de la Sûreté du Québec, etc.



Photo : Noël Pelletier

Bien que Port-Cartier soit le deuxième pôle économique au niveau de la MRC, Sept-Îles (pôle principal) attire un bon nombre de Portcartoises et Portcartois qui s'y déplacent fréquemment afin d'y faire leurs achats et emplettes au détriment des commerces locaux. Afin de conserver un climat propice aux investissements, il importe de sensibiliser la population face à l'importance de l'achat local, de favoriser une complémentarité des services plutôt qu'une compétition et de rechercher de nouveaux créneaux à développer.

**DEUXIÈME GRANDE ORIENTATION :
CONFIRMER PORT-CARTIER COMME UN PÔLE ÉCONOMIQUE STRUCTURANT ET DIVERSIFIÉ AU NIVEAU DE LA CÔTE-NORD**

A- OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	B- ACTIONS PROPOSÉES
<p>1- Favoriser le maintien et la croissance de l'activité industrielle.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Réserver une superficie de terrains vacants suffisante permettant l'extension des activités manufacturières et commerciales lourdes à l'intérieur des zones industrielles; • Proscrire à l'intérieur des secteurs industriels et aux abords de ceux-ci les usages incompatibles avec les activités industrielles (dispositions au règlement de zonage); • Tenter des initiatives avec les organismes locaux et régionaux de développement afin d'attirer des industries complémentaires à celles présentes dans la Ville ou encore de 2^e transformation.
<p>2- Orienter le développement commercial vers les zones les plus propices à leur maintien et leur expansion.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Valoriser les axes structurants que sont la Route 138 à l'intérieur de l'aire urbaine de Port-Cartier, le boulevard des Îles, le boulevard Portage-des-Mousses et la rue Elie-Rochefort pour l'implantation d'activités commerciales (hôtellerie, restauration, commerce de détail, magasin à grande surface, quincaillerie, etc.); • Établir des normes particulières d'esthétisme, d'accès d'implantation, de qualité architecturale et d'affichage aux règlements d'urbanisme afin de favoriser une intégration harmonieuse de ceux-ci dans leur environnement; • Autoriser sur la rue Parent certains usages commerciaux tels que des petits commerces spécialisés, des restaurants, des gîtes, des activités récréo-touristiques, de l'artisanat, etc.; • Trouver une vocation pour la rue Parent; • Permettre certaines activités professionnelles sans incidence à même une résidence.
<p>3- Limiter les fuites commerciales aux mains de Sept-Îles et dans une moindre mesure, de Baie-Comeau.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibiliser la population vis-à-vis l'importance de l'achat local; • Mandater une firme pour la réalisation d'une étude portant sur les principales fuites commerciales ainsi que les opportunités d'affaires intéressantes à Port-Cartier.

5.3 LE TOURISME ET LA VILLÉGIATURE

Le tourisme est un domaine d'activité qui tend à occuper une place de plus en plus importante dans l'économie locale, surtout dans un avenir rapproché où beaucoup de baby-boomers prendront leur retraite. Les attraits touristiques de la Ville sont diversifiés et offrent aux visiteurs une panoplie d'activités des plus intéressantes, reliées principalement à l'écotourisme, au patrimoine, à la chasse et à la pêche. Le centre d'interprétation de l'histoire de Port-Cartier, le Café-Théâtre Graffiti, le parc du Barrage, le parc de la Rivière-aux-Roches, les diverses rivières à saumons, la Route des Baleines et la Réserve faunique Port-Cartier Sept-Îles ne sont que quelques exemples de sites ou d'activités offerts aux visiteurs.



Photo : D. Poitras

Les vastes étendues de nature dans l'arrière-pays, la présence du fleuve Saint-Laurent ainsi que d'une multitude de lacs et rivières et la qualité du paysage sont également des attraits majeurs dont jouit la Ville. D'ailleurs, bon nombre de villégiateurs et de pêcheurs viennent à Port-Cartier pour profiter de ces espaces et attraits. La recherche d'espaces toujours plus éloignés de la part de plusieurs touristes (tourisme d'aventure) et le besoin de se « dépayser » favorisent des

localités éloignées des grands centres comme Port-Cartier.

Port-Cartier occupe une position stratégique à l'échelle de la MRC de Sept-Rivières. Bien que le nombre de touristes dans la région ne soit pas encore comparable à celui de la Gaspésie ou de Charlevoix, tous les visiteurs de passage pour des localités ou des territoires situés plus au nord doivent traverser Port-Cartier via la route 138. Il importe donc d'augmenter le niveau de rétention des visiteurs en leur fournissant des infrastructures d'accueil appropriées pour ainsi intégrer de nouvelles sources de revenus dans l'économie locale.



Photo : Tourisme du 50^e parallèle

Les attentes des touristes sont toujours grandissantes et incitent continuellement le développement de nouveaux créneaux. Un tel produit, différent de ce qu'on retrouve partout ailleurs, permettrait à Port-Cartier de se démarquer comme destination touristique. Or, depuis quelques années, certaines compagnies au Québec (ex. : Les biscuits Leclerc) ont commencé à mettre en place des infrastructures d'accueil pour les visiteurs. On y présente globalement les différents processus et mécanismes de conception du produit. Avec la présence de Québec Cartier, la possibilité de développer un produit touristique unique dans la région doit être envisagée.

**TROISIÈME GRANDE ORIENTATION :
AUGMENTER LES RETOMBÉES GÉNÉRÉES PAR L'ACTIVITÉ TOURISTIQUE ET LA VILLÉGIATURE**

A- OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	B- ACTIONS PROPOSÉES
<p>1- Développer le plein potentiel qu'offre Port-Cartier sur le plan naturel pour ses citoyens, ses occupants et ses visiteurs.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Diffuser, avec l'aide des commerçants et des organismes de tourisme locaux, un dépliant promotionnel sur la Ville de Port-Cartier, ses services et ses attraits offerts aux visiteurs; • Réaliser, en coopération avec les organismes touristiques, une étude visant à démontrer les besoins des visiteurs, le produit touristique actuellement offert par le milieu et les opportunités de développement; • Promouvoir davantage Port-Cartier sur les terrains aux abords de la Route 138 ainsi qu'à l'extérieur de la Ville (Internet, salons, foires, etc.) en misant sur la beauté du paysage, l'omniprésence de la nature et les événements historiques qui se sont déroulés sur le territoire; • Créer des forfaits tout inclus entre les différents acteurs touristiques (soirée souper-théâtre, hébergement et visite guidée, nuitée en gîte et randonnée de VTT ou motoneige, etc.); • Aménager et développer le secteur de l'embouchure de la Rivière-aux-Rochers et de la Rivière Dominique comme centre touristique de Port-Cartier (mise en valeur du Parc de la Taïga, construction d'une auberge sur l'île Patterson, intégration de la rue Parent au projet, développement d'activité, etc.).
<p>2- Encourager les initiatives visant à développer de nouveaux créneaux.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Étudier avec Québec Cartier, la possibilité de concevoir un projet éducatif et touristique sur l'extraction du minerai et la transformation de celui-ci en fer (randonnée en train au Mont Wright, démonstration du procédé d'extraction et de concentration du minerai, la transformation en usine et l'exportation par bateau); • Développer des activités à partir du fleuve Saint-Laurent (observation des baleines et des oiseaux aquatiques, randonnée de kayak, excursion de pêche à l'ancienne, camping sauvage sur une île, etc.) et planifier le réseautage avec le parc régional des Sept-Îles (circuit régional); • Établir un circuit de vélo-tourisme entre le secteur Rivière-Pentecôte et le secteur de Port-Cartier suite à la complétion du tronçon cyclable entre les secteurs Rivière-Pentecôte et Port-Cartier; • Faire de Port-Cartier un lieu de destination pour les adeptes des véhicules récréatifs (VTT et motoneige).

A- OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	B- ACTIONS PROPOSÉES
<p>3- Augmenter la rétention des visiteurs par le maintien et la mise en place d'infrastructures d'accueil.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Agrandir la capacité du camping Le Paradis; • Raccorder ce lien de villégiature au cœur de la Ville en aménageant un tronçon cyclo-pédestre en bordure du Portage-des-Mousses; • Étudier la possibilité d'implanter une auberge sur l'Île McCormick (prospection auprès des hôteliers, discussion avec les ministères concernés, modification du règlement de zonage, coût pour relier le secteur au réseau collectif d'aqueduc et d'égout); • Continuer de permettre au règlement de zonage certaines zones où est permis l'établissement de gîtes du passant à l'intérieur d'une résidence unifamiliale; • Maintenir le bureau d'information touristique de Port-Cartier.
<p>4- Encadrer adéquatement l'implantation de bâtiments de villégiature qu'elle soit temporaire ou permanente.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Prendre les actions nécessaires pour empêcher l'occupation illégale des rives du fleuve Saint-Laurent; • Régir la villégiature dans les zones soumises aux risques d'érosion du littoral en bordure du fleuve Saint-Laurent et de certaines rivières identifiées au RCI de la MRC de Sept-Rivières selon les obligations régionales et provinciales; • Étudier la possibilité d'implanter des sites de villégiature aux abords du fleuve Saint-Laurent, mais hors des zones de risques d'érosion littorale identifiées au RCI de la MRC de Sept-Rivières; • Harmoniser la réglementation d'urbanisme du secteur de Rivière-Pentecôte à celle du secteur de Port-Cartier afin de permettre l'établissement dans les aires forestières des camps de chasse ou de pêche sans qu'une opération cadastrale soit nécessaire.

5.4 LES ÉQUIPEMENTS ET LES SERVICES PUBLICS

La Ville de Port-Cartier offre à ses résidents un milieu diversifié où se côtoie un pôle important de services et de commerces et un cadre naturel enchanteur. Toutefois, on dénote que certains travailleurs optent comme lieu de résidence d'autres municipalités limitrophes. Les conséquences d'un tel mouvement génèrent des pertes de revenus pour la Ville et augmente par le fait même le fardeau fiscal de ses citoyens. Il importe donc de favoriser davantage l'établissement de nouveaux résidents par la mise en place de services de qualité ainsi qu'une structure d'accueil adéquate.

On dénote que les outils et les actions de promotion visant à attirer de futurs résidents sont quasi inexistantes dans la Ville. L'identification des terrains vacants prêts à construire ou à consolider, l'élaboration d'une politique d'accueil, la réalisation d'un dépliant d'information sur les différents services offerts dans la Ville et la mise en place d'un comité d'accueil sont des exemples de mesures pouvant faciliter l'implantation de nouvelles familles à Port-Cartier. Le maintien de programmes d'incitatifs fiscaux pour l'implantation résidentielle tels que ceux présents pour les rues Lévesque, Carbonneau et Gagnon pourrait être prolongés à d'autres secteurs.

Port-Cartier se situe actuellement dans un marché vendeur/acheteur dû au nombre trop imposant d'acheteurs par rapport au nombre de maisons à vendre. Actuellement, la plupart des terrains vacants à l'intérieur du secteur urbain de Port-Cartier appartiennent soit à la Ville soit à la compagnie minière Québec-Cartier. Or, cette dernière est actuellement en pourparler avec le ministère des Ressources naturelles et de la

Faune pour la rétrocession de certains terrains situés à l'intérieur de l'aire urbaine de Port-Cartier. Il serait opportun de tout mettre en branle pour que la Ville de Port-Cartier soit dorénavant propriétaire de ces espaces et puisse les réserver aux fins du développement urbain.



Photo : Noël Pelletier

Les zones urbaines des secteurs de Port-Cartier et de Rivière-Pentecôte possèdent des zones à consolider ainsi que des aires d'expansion urbaine. La superficie des espaces vacants qu'on y retrouve est suffisante pour répondre aux besoins de la Ville pour les années à venir. La Ville entend développer les secteurs en continuité avec ceux déjà construits et où les réseaux d'aqueduc et d'égout, lorsque présents, ont une capacité résiduelle permettant leur prolongement. La poursuite du développement domiciliaire doit se réaliser dans une optique d'optimisation des infrastructures publiques déjà en place.



Photo : Noël Pelletier

De façon moins ordonnée, le développement résidentiel en milieu forestier ou côtier s'est réalisé principalement le long de chemin privé. Une part non négligeable des développements se situe aux abords des berges du Saint-Laurent. Ces terrains sont fortement en demande et leur valeur foncière a augmenté rapidement au cours des dernières années. Bien que compréhensible, cette volonté de s'implanter à proximité des rives du fleuve Saint-Laurent génère plusieurs contraintes.



Photo : Noël Pelletier

D'une part, l'accessibilité à ces lieux se fait généralement à partir de la route nationale 138. Un nombre imposant de camions lourds y circulent quotidiennement. L'ajout d'accès à la Route 138 augmente les risques de conflits entre les utilisateurs locaux et ceux qui y transitent. D'autre part, la Côte-Nord est aux prises avec un problème important d'érosion des berges. D'ailleurs, la MRC de Sept-Rivières a mis en place un règlement de contrôle intérimaire (RCI) visant à limiter les effets de ce phénomène naturel sur les activités et les installations humaines. Ainsi, pour des raisons de conformité et de sécurité publique, la Ville de Port-Cartier entend prendre des mesures en ce sens.

**QUATRIÈME GRANDE ORIENTATION :
FAVORISER L'OPTIMISATION ET LA CONSOLIDATION DES SERVICES PUBLICS ET INFRASTRUCTURES COLLECTIVES PRÉSENTS ACTUELLEMENT SUR LE TERRITOIRE**

A- OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	B- ACTIONS PROPOSÉES
<p>1- Assurer le développement des aires urbaines tout en favorisant la minimisation des investissements publics.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Poursuivre le développement des secteurs déjà desservis par des rues publiques ainsi que par des réseaux d'aqueduc et d'égout dont la capacité résiduelle permet leur prolongement; • Prohiber la construction de rue privée en milieu urbain et forestier; • Éviter tout développement de type « saute-mouton »; • Conserver le programme d'incitatifs fiscaux pour l'établissement de construction neuve et la « réaffectation » de bâtiments vacants à l'intérieur de la zone de consolidation; • Mettre en place un programme de rénovation résidentielle pour les familles à faible revenu (ex. : Programme Rénovation Québec); • Cibler les terrains déstructurés desservis par une voie locale publique et les réseaux collectifs d'aqueduc et d'égout et intervenir de façon à les réaménager et/ou leur trouver une nouvelle vocation (appropriation de terrains riverains sur la rue des Pins, réutilisation à des fins résidentielles d'espaces non construits, démolition de l'ancien hôpital pour réutiliser son terrain, établissement de résidences du côté ouest de la rue des Érables et la rue LeMoynes, projet de réorganisation du Parc Dominique, etc.); • Établir un phasage du développement sur le plan temporel et spatial à l'intérieur des zones urbaines (zones d'expansion et de réserve);
<p>2- Favoriser une utilisation optimale des services à la population qui seront implantés sur le territoire.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Réserver au noyau urbain du secteur de Port-Cartier l'implantation de services gouvernementaux; • Réserver au noyau urbain du secteur de Port-Cartier l'implantation de commerces autres que ceux dits de « proximité » ou « d'accommodement »; • Proscrire le développement de commerces de type « lourd » et d'industries à l'extérieur des zones qui leur sont réservées au règlement de zonage.

A- OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	B- ACTIONS PROPOSÉES
<p>3- Être proactif dans le domaine de la protection et la conservation de l'environnement.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Appliquer obligatoirement la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables (diminuer les interventions occasionnant la dénaturalisation d'un site telles que le déboisement, le remblayage, l'enrochement, etc.); • Étudier la possibilité d'implanter un écocentre sur le territoire de Port-Cartier; • Poursuivre un service de collecte des matières recyclables; • Prendre des actions afin de limiter la prolifération de dépotoirs clandestins (sensibilisation de la population, amendes, etc.); • Mettre en place pour le secteur de Rivière-Pentecôte un système de traitement des eaux usées avant de les rejeter dans la rivière Riverin (lagune, étang aéré, étang non aéré, etc.); • Trouver une nouvelle source d'eau potable pour le secteur de Rivière-Pentecôte qui est présentement en avis d'ébullition.
<p>4- Mettre en place des conditions d'accueil propices à l'établissement de nouveaux arrivants.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Entreprendre des pourparlers avec la compagnie Québec Cartier et le ministère des Ressources naturelles et de la Faune pour le transfert des terrains situés en zone urbaine appartenant à Québec Cartier et à la Ville de Port-Cartier; • Réaliser un inventaire à jour des terrains vacants desservis (faire la promotion de ces terrains); • Maintenir le comité d'accueil et d'intégration afin de donner de l'information sur les ressources disponibles dans le milieu.
<p>5- Favoriser une intégration harmonieuse des bâtiments et des usages dans leur environnement.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser des habitations de type « moyenne et haute densités » dans les secteurs avoisinants un pôle d'activités commerciales, de services ou communautaires ainsi que long des voies locales de circulation (boulevard des Îles, boulevard du Portage-des-Mousses, etc.); • Trouver pour les immeubles vacants une nouvelle vocation qui s'intègre au secteur d'accueil; • Porter une attention particulière aux fonctions complémentaires ou accessoires contraignantes.

5.5 LES RESSOURCES NATURELLES

Le territoire de la Ville de Port-Cartier possède une richesse forestière, minière et aquifère indéniable dont les Portcartoises et Portcartois ont su tirer profit jusqu'à présent. Bien que les activités d'extraction et d'approvisionnement se fassent à la mine du Mont Wright près de Fermont, la transformation du minerai en boulettes et fer ou en concentré par la compagnie minière Québec-Cartier se fait à Port-Cartier. Les activités industrielles qui en découlent génèrent des retombées économiques majeures pour la Ville. En 2000, la compagnie minière Québec-Cartier employait plus de 2147 travailleurs.

Quant à l'activité forestière, les grandes entreprises de la région oeuvrent en ce moment sur le domaine des terres publiques hors du territoire municipal. À Port-Cartier, les activités de coupe sont effectuées principalement par des particuliers. L'aire boisée de la Ville occupe la plus grande part du territoire portcartois. La prise en compte de la capacité de régénération de la forêt dans l'évaluation des volumes de bois récoltables doit être au cœur des préoccupations du milieu.



Photo : Tourisme du 50^e parallèle

Cette préoccupation est d'autant plus importante puisque l'arrière-pays accueille une foule d'activités récréo-touristiques et de loisirs telles que la chasse, la pêche, la randonnée pédestre, la randonnée en véhicule récréatif (motoneige et VTT), etc. Une cohabitation harmonieuse permettant la pratique d'activités récréatives et l'exploitation durable de la ressource forestière est à primer. Un règlement sur l'abattage d'arbres sur des lots privés régit actuellement l'exploitation forestière à ces endroits.



Photo : D. Poitras

Sur le plan de l'énergie hydroélectrique, la MRC de Sept-Rivières a proposé à Hydro-Québec quatre sites susceptibles de faire l'objet du programme d'octroi des forces hydrauliques et des terrains du domaine public pour l'aménagement et l'exploitation d'une centrale hydroélectrique de 50 MW ou moins. De ce nombre, trois se localisent sur le territoire de Port-Cartier, soit la Chute à Fred sur la rivière Riverin, la Chute des quatorze arpents sur la Rivière-Pentecôte et le site de la Route 138 sur la rivière-aux-Rochers. Le Conseil municipal a déjà avancé l'idée de développer le potentiel hydroélectrique de Port-Cartier. Le projet d'une mini-centrale sur la rivière-aux-Rochers avait été favorisé par le Conseil municipal tandis qu'Hydro-Québec tend davantage vers un projet à la Chute à Fred de la rivière Riverin.

Il importe donc de trouver un consensus entre Hydro-Québec et la Ville de Port-Cartier. Un appui de la part de la collectivité serait également un atout majeur à la réalisation du projet.

Quant à la ressource « vent », le territoire de la Côte-Nord fait partie des régions identifiées par Hydro-Québec pour l'implantation d'éoliennes. La mise en place de mâts de mesure de vent a démontré que le secteur de Rivière-Pentecôte possédait un potentiel éolien certain. Cette nouvelle forme de production d'énergie pourrait permettre l'investissement de nouveaux capitaux pour la région et pour Port-Cartier. Un partenariat entre la Ville et les promoteurs pourrait être établi afin d'assurer l'optimisation des retombées économiques dans le milieu. Le développement du potentiel énergétique peut être profitable à Port-Cartier à condition que la population soit en faveur de ce développement et que celui-ci ne se réalise pas de façon désordonnée. Ce type d'installation n'est pas sans contrainte sur le milieu et c'est pourquoi la Ville doit identifier des zones qui permettront l'accueil de ces infrastructures tout en conservant un cadre de vie agréable pour sa population.

La préservation de la qualité de l'eau doit également faire l'objet d'une attention particulière. Certains cours d'eau au Québec ont été contaminés par des bactéries qui ont rendu l'eau impropre à la consommation et où la pratique d'activités nautiques a été interdite. Il est opportun de mettre en place des mesures aux niveaux local et régional qui assureront la protection des cours d'eau de Port-Cartier et leurs affluents.



Photo : Tourisme du 50^e parallèle

**CINQUIÈME GRANDE ORIENTATION :
GÉRER DANS UNE OPTIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE L'UTILISATION ET L'EXPLOITATION DES RICHESSES NATURELLES DU TERRITOIRE**

A- OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	B- ACTIONS PROPOSÉES
<p>1- Favoriser une exploitation responsable de la matière ligneuse dans les aires forestières afin d'y maintenir à long terme l'ensemble des activités économiques qui s'y déroule.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Conserver les normes d'abattage d'arbres pour les lots privés; • Tenir compte des dispositions émises dans le Règlement sur les habitats fauniques lors d'activités liées à l'exploration et l'exploitation des ressources naturelles dans les secteurs comprenant des habitats fauniques exceptionnels.
<p>2- Encadrer le développement énergétique de façon à faire bénéficier Port-Cartier du maximum de retombées économiques possible.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Cibler avec Hydro-Québec un projet de mini-centrale hydroélectrique répondant au régime d'octroi des forces hydrauliques et des terrains du domaine public pour l'aménagement et l'exploitation d'une centrale hydroélectrique de 50 MW ou moins; • Mettre en place un processus de consultation et démocratique afin de s'assurer de l'appui de la population locale face aux différents projets (éolien ou hydroélectrique); • Diriger et gérer l'implantation d'éoliennes sur le territoire à partir des règlements d'urbanisme de façon à ne pas créer de nuisances sur les milieux habités et sur le paysage; • Faire de la Ville de Port-Cartier un partenaire d'affaires dans les différents projets d'implantation d'infrastructures de production d'énergie (éoliennes et barrage hydroélectrique).
<p>3- Mettre en valeur et protéger les sites d'habitat faunique jugés comme exceptionnels.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier aux règlements d'urbanisme les secteurs où se retrouvent des espèces protégées (grands hérons, alcides, oies, etc.) et y prescrire des normes de protection conformes au règlement sur les habitats fauniques.

5.6 L'IMAGE ET L'APPARTENANCE

En février 2003, le gouvernement du Québec regroupait par décret les municipalités de Rivière-Pentecôte et de Port-Cartier. Dorénavant, plus de soixante-dix kilomètres doivent être parcourus via la route 138 pour traverser la Ville. Dans un tel contexte, le développement d'un sentiment d'appartenance à Port-Cartier se fait plus difficilement. Dans le but de contrecarrer cette situation, il importe de prendre des actions visant l'intégration des résidents du secteur de Rivière-Pentecôte à la nouvelle Ville de Port-cartier.



Photo : Marc Gauvreau

Un sentiment de fierté d'être une Portcartoise ou un Portcartois doit également émaner à l'intérieur de la collectivité. Port-Cartier offre un cadre de vie unique où se côtoient une quiétude propice à la vie familiale, un environnement naturel exceptionnel, le coût de la vie y est peu élevé, présence de nombreux services de qualité, etc. Toutefois, ces qualités tendent à être marginalisées inconsciemment par une partie de la population. Ce phénomène de marginalisation par le milieu peut également être perçu hors des limites municipales.

L'association fréquente de la Ville de Port-Cartier à son centre de détention à sécurité maximale est souvent une référence pour les gens des autres régions du Québec. Ce genre de publicité est défavorable à l'attractivité de la Ville auprès de visiteurs. Il serait donc opportun de tenter des interventions afin de redorer son image tant au plan de la localité que de la province.



Photo : Noël Pelletier

Notons cependant l'implication bénévole, le sens de l'organisation et la fierté des Portcartois pour organiser des événements annuels d'envergure régionale et provinciale (ex. : le triathlon et le sno-cross).

**SIXIÈME GRANDE ORIENTATION :
FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT D'UN SENTIMENT D'APPARTENANCE ET DE FIERTÉ DE LA POPULATION PAR RAPPORT À LA VILLE DE PORT-CARTIER**

A- OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	B- ACTIONS PROPOSÉES
<p>1- Favoriser l'intégration du secteur de Rivière-Pentecôte (Baie-des-Homards, Pointes-aux-Anglais et Rivière-Pentecôte) à la nouvelle Ville de Port-Cartier établie en 2003.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Étendre aux secteurs périphériques les actions d'identification selon le concept d'enseignes harmonisées établit dans l'ancienne Ville de Port-Cartier tout en faisant référence à la nouvelle Ville de Port-Cartier et au secteur en question; • Prolonger le lien cyclable reliant le secteur de Port-Cartier à la Base de plein air des Goélands jusqu'au noyau urbain de Rivière-Pentecôte (trouver un moyen de faire traverser la rivière Vachon aux cyclistes sans passer par la Route 138).
<p>2- Augmenter la fierté et l'appartenance des résidents.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Rédiger des articles pour la radio ou le journal local mettant en valeur les réalisations de la ville, la commémoration d'événements historiques, la réussite de certains Portcartois d'origine, et caractéristiques uniques, etc. (ex : le port de Port-Cartier est le plus grand port artificiel au monde, etc.); • Promouvoir la qualité de vie et le cadre de vie enchanteur de Port-Cartier.
<p>3- Redorer l'image collective perçue à l'extérieur de la MRC de Sept-Rivières.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Demander un changement de nom pour le pénitencier de Port-Cartier afin de dissocier la ville du centre de détention et ainsi, permettre de briser le mythe du pénitencier comme élément symbolique ou point de référence de la Ville; • Trouver un autre nom pour la Base de plein air des Goélands compte tenu de l'image péjorative que cet oiseau représente au Québec; • Promouvoir les attraits et la richesse des paysages dans les salons et les foires organisés hors de la MRC; • Tenter des approches auprès de chroniqueurs oeuvrant dans des revues ou des émissions se spécialisant dans le plein air afin de leur faire découvrir les attraits de Port-Cartier; • Maintenir des liens avec les ambassadeurs de Port-Cartier hors-région afin de promouvoir davantage les activités et attraits de Port-Cartier.

6.0 L'AFFECTATION ET LA DENSITÉ D'OCCUPATION DU SOL

Tel qu'illustré au plan des affectations du sol qui fait partie intégrante du présent plan d'urbanisme (voir l'annexe 1), le territoire de Port-Cartier est divisé en six grandes composantes territoriales. Pour chacune d'elles, on précise la vocation ou l'affectation dominante et on prescrit une densité de son occupation. Une grande affectation du sol n'est pas nécessairement précise ni exclusive. Certains usages peuvent être autorisés sous des conditions spécifiques, pour tenir compte des utilisations existantes, des besoins du milieu et des particularités des aires ou des zones concernées. Cependant, lors de la rédaction du *règlement de zonage* ou d'un *règlement sur les usages conditionnels*, la définition des usages devra être réalisée en fonction du schéma d'aménagement révisé et de l'affectation dominante prévue au plan des affectations du sol.

6.1 AFFECTATION FORESTIÈRE

L'affectation forestière fait référence à l'arrière-pays de Port-Cartier. Cette aire est la plus importante en termes de superficie et contient la quasi-totalité des terres situées à l'ouest de la Route 138. Elle se caractérise par une forte présence de forêts, de montagnes, de tourbières, de lacs, de rivières et autres cours d'eau. On y retrouve des activités forestières, la récolte de tourbe ainsi que des activités de récréation telles que la promenade sur l'eau ou en vélo, la randonnée pédestre, la baignade, la chasse, la pêche, le passage d'adeptes des véhicules hors piste, des activités d'interprétation de la faune et de la flore, etc.



Photo : Tourisme du 50^e parallèle

La densité d'occupation ou l'intensité d'utilisation du sol est faible et doit le demeurer. Cette faible intensité s'inscrit dans le respect des orientations d'aménagement prises précédemment, notamment à l'égard de la préservation des qualités intrinsèques du milieu naturel et la capacité de support du milieu vis-à-vis l'ensemble des activités qu'on y retrouve. Tout nouveau projet d'aménagement ou de développement récréo-touristique à l'intérieur de cette aire d'affectation pourra être analysé en respect entre autres, de ces orientations et de cette faible densité ou intensité préconisées.



Photo : Tourisme du 50^e parallèle

Il faut se rappeler que toute activité, quelle que soit l'importance économique et quelle que soit son ampleur, doit respecter les deux principes de base soit la durabilité et la vitalité (économique et écosystémique). L'équilibre recherché entre développement et conservation est possible à atteindre.

Dans ce contexte, on doit intégrer aux nouveaux outils urbanistiques de types normatif et qualitatif des dispositions en matière de gestion forestière, minérale, riveraine et routière (corridor de la 138). Les territoires d'intérêts particuliers ou sensibles sur le plan environnemental (ex. : zones d'érosion, paysages visuels, bandes riveraines des lacs et rivières, abords routiers) doivent faire partie du contrôle normatif et qualitatif, et ce en respect des prescriptions émanant des gouvernements provincial, régional et local.

En respect de la politique de gestion de l'urbanisation établie aux niveaux provincial et régional, on ne peut pas permettre les nouveaux développements résidentiels, ni l'ouverture de nouvelles rues et d'infrastructures urbaines dans le territoire affecté à des fins forestières, sauf pour résoudre une problématique d'ordre sécuritaire et environnemental (ex. : bouclage de rue ou de réseau d'aqueduc).

Ainsi, les nouvelles résidences ne sont permises que si elles sont situées sur des terrains adjacents à une rue déjà existante et reconnue (lotie ou construite). De plus, des mesures aux règlements d'urbanisme seront mise en place afin d'assurer une densité d'occupation du sol dans ce type de territoire (ex. : superficie et largeur de terrain plus grandes, marges de recul plus grandes, etc.).



Photo : Tourisme du 50^e parallèle

6.2 AFFECTATION URBAINE

L'affectation urbaine comprend tous les espaces compris à l'intérieur du périmètre d'urbanisation du secteur de Port-Cartier. C'est à cet endroit que doit se concentrer l'ensemble des activités humaines associés à l'urbanisation du territoire à l'exception des activités contraignantes qui font l'objet quant à elles, d'une aire d'affectation spécifique.



Photo : Noël Pelletier

En conformité avec les orientations gouvernementales, cette délimitation vient limiter la prolifération d'usages urbains en milieu forestiers. Ces espaces sont donc réservés aux fins d'expansion des fonctions résidentielles, commerciales, multifonctionnelles, publiques et institutionnelles, quelles que soient leur intensité et leur densité dans la mesure où celles-ci respectent la réglementation d'urbanisme.

C'est également dans cette aire que la Ville entend favoriser le prolongement des services collectifs d'aqueduc et d'égout. L'ajout ou la poursuite de nouvelle rue est autorisé à condition que celle-ci soit de tenure publique. De cette façon, la Ville pourra mieux gérer et contrôler son développement ainsi que ses dépenses associées à la desserte de toute sorte.



Photo : Noël Pelletier

La densité permise à l'intérieur de l'affectation urbaine varie entre 9 et 50 logements à l'hectare tout dépendant des secteurs. À l'intérieur des quartiers résidentiels unifonctionnels, une densité plus faible est recherchée. Dans les secteurs localisés à proximité des artères commerciales ainsi qu'en pourtour d'édifice de grand gabarit tel qu'une école, un centre culturel ou une aréna par exemple, la densité de logements à l'hectare sera plus élevée.

6.3 AFFECTATION URBAINE SECONDAIRE

L'affectation urbaine secondaire est semblable à l'affectation urbaine définie précédemment. L'ensemble des fonctions urbaines y est autorisé. Toutefois, c'est principalement au niveau de l'intensité de ces usages que se différencie la zone urbaine et la zone urbaine secondaire.

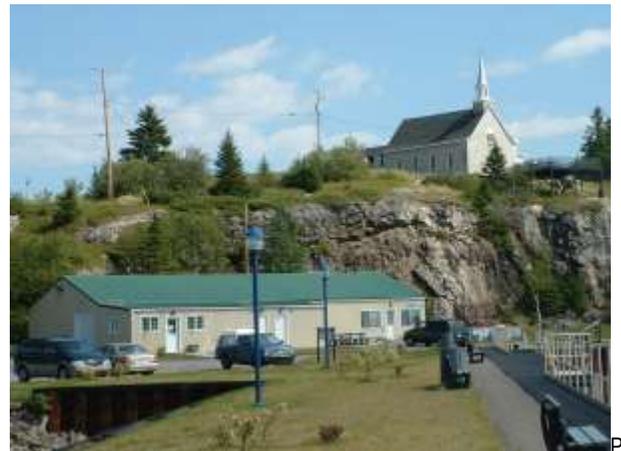


Photo : Marc Gauvreau

Dans une optique d'optimisation de l'utilisation des services et équipements, les fonctions valorisées sont principalement l'habitation de faible densité, les commerces et services d'accommodement, les gîtes ainsi que les installations récréatives et touristiques.



Photo : Noël Pelletier

Une occupation s'apparentant à de la faible densité est recherchée à ces endroits, soit entre 1 à 3 logements à l'hectare. Seules sont autorisées les résidences de type unifamilial ou bifamilial tandis que l'implantation de maisons mobiles y est proscrite.

6.4 AFFECTATION INDUSTRIELLE

L'affectation industrielle se situe au nord de l'aire urbaine du secteur de Port-Cartier. Les installations de la compagnie minière Québec-Cartier ainsi que celles d'Arbec se localisent aux abords des équipements portuaires. On y retrouve également un bon nombre de petits industriels et commerces qui eux, se concentrent principalement de part et d'autre du boulevard du Portage-des-Mousses, aux limites de l'aire urbaine.

La délimitation d'une telle zone permet de regrouper les fonctions contraignantes, de leur réserver des espaces pouvant répondre à leur besoin d'expansion et de limiter les possibilités de conflits avec d'autres usages dont la cohabitation est jugée comme étant incompatible avec les activités industrielles. Les fonctions autorisées dans cette aire sont l'ensemble des activités de production et de fabrication qui génèrent des nuisances telles que du bruit, des poussières, des éclats de lumière, des déplacements fréquents de véhicules lourds, de la pollution, etc. Les commerces liés à la fonction industrielle, les entreprises de transport, les entreprises utilisant de la machinerie ainsi que les industries légères sont également permis.

Il est à noter que toute industrie d'envergure moyenne ou lourde ne peut s'établir dans Port-Cartier qu'à cet endroit. Toutefois, pour des raisons d'approvisionnement en matière première ou en énergie, une entreprise peut s'implanter exceptionnellement hors de cette zone (ex : tourbière en zone forestière).

6.5 AFFECTATION CONSERVATION ET RÉCREATION

L'affectation de récréation et de conservation comprend, à l'exception des espaces affectés à des fins industrielles, urbaine et urbaine secondaire, l'ensemble des terres situées à l'est de la route 138 jusqu'au fleuve Saint-Laurent, y compris les îles. On y retrouve actuellement une foule d'activités et d'usages liés à la récréation, à la villégiature, à l'habitation et à l'exploitation des ressources naturelles. Ces usages sont spécifiquement autorisés dans certains secteurs qui seront identifiés au *règlement de zonage*.



Photo : Tourisme du 50^e parallèle

Toutefois, la priorité est donnée à la conservation ainsi qu'aux activités récréo-touristiques. Le littoral, le fleuve Saint-Laurent ainsi que les îles sont le refuge de nombreuses espèces aquatiques et aviaires. Certaines d'entre elles font partie de la liste des espèces vulnérables ou en voie de disparition selon les inventaires du ministère des Ressources naturelles et de la Faune. La limitation des activités humaines est d'autant plus un enjeu majeur puisque certains secteurs, pour des fins de sécurité publique, font l'objet d'un règlement de contrôle intérimaire (RCI) adopté par la MRC de Sept-Rivières visant à protéger les zones d'érosion littorale du fleuve Saint-Laurent ainsi que de certains cours d'eau.



Photo : Noël Pelletier

Compte tenu de l'absence de réseau d'aqueduc et d'égout dans ces secteurs, lorsque l'implantation d'une résidence permanente ou secondaire est autorisée, la densité d'habitation à l'hectare doit demeurer faible (1 logement à l'hectare). Cette mesure permet de limiter l'extension de l'urbanisation tout en assurant la préservation de l'environnement.

6.6 AFFECTATION AGRICOLE

L'affectation agricole comprend un secteur d'environ 21 hectares dans le secteur de Port-Cartier. Celui-ci est localisé entre la route 138 et le corridor de transport d'énergie électrique. Cette aire, anciennement cultivée, est en friche actuellement. Elle est la seule superficie faisant partie de la zone agricole protégée par la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricole du Québec*. Seules les activités en lien avec l'agriculture y sont autorisées ainsi que certains usages complémentaires à une exploitation agricole avec ou sans élevage.

7.0 LES RÉSEAUX DE TRANSPORT ET LES VOIES DE CIRCULATION

Le réseau routier de la Ville de Port-Cartier est très peu développé. La route nationale 138 sert de colonne vertébrale comme axe de déplacements routiers. La route 138 longe en majeure partie le littoral du fleuve Saint-Laurent. En plus de relier les secteurs de Port-Cartier entre eux, elle est la seule voie de transit permettant de relier la Ville de Port-Cartier aux autres municipalités de la région. Une configuration à deux voies est présente sur l'ensemble de la route 138. Selon les données du ministère des Transports du Québec (MTQ), on y recense huit pentes critiques ainsi que cinq courbes sous-standards. Le tronçon de route le plus problématique est localisé à la jonction des deux secteurs de Port-Cartier, soit le secteur de Rivière-Pentecôte et celui de Port-Cartier.

Toujours selon le MTQ, l'état de la chaussée de la route 138 est en bonne condition sur l'ensemble du territoire. L'exercice d'évaluation de la circulation a démontré que les débits de circulation recensés, qu'ils soient annuel, estival ou encore hivernal, sont sensiblement identiques d'un secteur à l'autre dans Port-Cartier. Ainsi, le débit journalier moyen annuel (DJMA) est aux alentours de 1700 déplacements comparativement à environ 2400 déplacements pour le débit journalier moyen estival (DJME). En hiver, le débit journalier moyen hivernal (DJMH) est aux alentours de 1200 passages.

Sur le plan du transport de marchandises, le camionnage tend à augmenter sur la Route 138 bien que Port-Cartier soit quelque peu avantagé à ce niveau, par le fait que la majeure partie des produits manufacturiers qui y sont fabriqués, sont acheminés via la voie maritime. Cependant, ce type de circulation par voie maritime devrait être utilisé davantage considérant les installations adéquates et les facilités.



Photo : Noël Pelletier

À la route 138 se greffe un réseau artériel et local. Le réseau artériel est en quelque sorte le réseau principal à l'intérieur des milieux urbains de Port-Cartier. Avec les sections de la route 138 comprises à l'intérieur des aires urbaines, c'est généralement à ces endroits que se retrouvent les principaux commerces et services. Dans cette catégorie, on reconnaît le boulevard des Îles ainsi que le boulevard du Portage-des-Mousses.

À l'exception des chemins forestiers, les autres voies sont considérées comme étant des routes de desserte locale. Elles sont de tenure municipale bien que certaines d'entre elles, principalement dans les aires forestières où l'on retrouve de la villégiature, sont de propriété privée. C'est à ces endroits qu'on retrouve généralement la fonction résidentielle. Les nouvelles rues nécessaires au développement local devront être tracées de manière à respecter les orientations établies aux niveaux provincial, régional et local. Par exemple, ces nouvelles rues devront être publiques et être localisées dans les secteurs disponibles au développement, à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. À l'extérieur de ceux-ci, l'ouverture de nouvelles rues privées est prohibée. À ces endroits, seule la complétion des espaces vacants aux abords d'une rue privée sera dorénavant permise.

Enfin, la Ville de Port-Cartier entend interpeller le ministère des Transports du Québec afin d'étudier la possibilité de réaménager en carrefour giratoire l'entrée de ville dans le secteur de Port-Cartier à la hauteur de la rue Girard ainsi que celle de Rivière-Pentecôte située à la jonction de la route nationale et de la route des Pionniers (entrée sud). Ces interventions permettraient de faire à ces croisements routiers un point focal fonctionnel, sécuritaire, signalétique et identitaire.



Photo : Noël Pelletier

Quant aux routes donnant accès aux ressources présentes dans l'arrière-pays de Port-Cartier, on en dénombre deux sur le territoire, soit la R0917 et la R0920. La jonction de celles-ci se fait à partir de la Route 138. La Réserve faunique Port-Cartier-Sept-Îles n'est d'ailleurs accessible que par le chemin forestier R0920. De plus, une multitude de chemins forestiers sillonnent le territoire de Port-Cartier.



Photo : Noël Pelletier

Sur le plan de la desserte ferroviaire, le Chemin de Fer Cartier (CFC) est exploité par la compagnie minière Québec-Cartier qui en est l'unique propriétaire. Le CFC relie le gisement du Mont Wright aux installations de la compagnie située à Port-Cartier. Le minerai parcourt ainsi une distance de 416 kilomètres avant d'arriver à Port-Cartier. Une importante gare de triage est présente sur le territoire de Port-Cartier et un embranchement permet de faire la jonction entre le réseau ferroviaire et le quai maritime.

Sur le plan du transport maritime, la Ville est bien desservie. D'abord, la compagnie minière Québec-Cartier possède et exploite des installations permettant l'accostage de transporteurs. Avec son bassin de 762 mètres de longueur et ses 137 mètres de largeur creusé à même le roc, Port-Cartier possède sur son territoire le plus grand port artificiel au monde. À proximité, sur la pointe ouest de la Baie des Cayes noires, la Ville loue ses installations à la compagnie Arbec. De plus, des espaces supplémentaires pourraient être loués par la Ville pour augmenter les activités d'entreposage et de transbordement de marchandises.

Quant au transport aérien, la Ville de Port-Cartier n'est desservie par aucune installation. Toutefois, la compagnie minière Québec-Cartier possède un aéroport privé situé à proximité du centre de détention de Port-Cartier.

Sur le plan du transport hors route, deux voies principales réservées à la pratique de la motoneige sont présentes sur le territoire. Dans un premier temps, le sentier Trans-Québec est parallèle au fleuve Saint-Laurent et relie les municipalités limitrophes. Ce réseau provincial permet aux motoneigistes de sillonner plus de 25 000 kilomètres de sentiers au Québec. Quant aux déplacements en véhicule tout terrain (VTT), aucun sentier reconnu n'est présent sur le

territoire de Port-Cartier. Toutefois, l'abondance de chemins forestiers et de sentiers hors-route sont particulièrement prisés par les adeptes du VTT. D'ailleurs, la Ville de Port-Cartier a permis l'aménagement d'un stationnement pour faire face au nombre grandissant de personnes venant à Port-Cartier pour pratiquer cette activité.



Photo : Noël Pelletier

Enfin, en ce qui a trait au réseau cyclable, le secteur de Port-Cartier n'est pas relié actuellement à la Base de plein air des Goélands. Un projet de prolongement vers le secteur de Rivière-Pentecôte est actuellement à l'étude, le principal problème étant la traverse de la rivière Vachon. Au niveau de l'aire urbaine du secteur de Port-Cartier, un réseau local s'avère un atout à préserver pour le bénéfice de la population actuelle et des prochaines générations.



Photo : Noël Pelletier

8.0 LES ZONES DE CONTRAINTES ET LES TERRITOIRES D'INTÉRÊTS OU D'INTERVENTIONS PARTICULIÈRES

Bien que les secteurs de contraintes naturelles ou anthropiques ainsi que les territoires d'intérêts ou d'interventions particulières constituent des éléments de contenu facultatif au plan d'urbanisme en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, nous croyons utile d'en faire référence ici, à titre indicatif et de manière non limitative.

Sur le plan des contraintes naturelles, on retrouve sur le territoire de Port-Cartier des zones de risques d'érosion littorale en bordure du fleuve Saint-Laurent ainsi qu'en bordure de la rivière Vachon et de la rivière-aux-Rochers. Ces secteurs sont soumis à des dispositions réglementaires supplémentaires concernant les usages, les constructions, les travaux, les activités et les aménagements des terrains.

On dénote également à Port-Cartier des contraintes anthropiques, qu'elles soient ponctuelles ou linéaires. Il peut s'agir de lignes de transport d'énergie (haute tension), de sablières, de coupe à blanc, d'activités industrielles particulières, etc. Lors de l'implantation de telles infrastructures ou usages, une planification judicieuse est nécessaire afin de minimiser les impacts sur le milieu.

Les secteurs d'intérêts ou d'interventions particulières sont définis de manière à optimiser, à protéger, à restaurer, à revitaliser, à améliorer certains endroits particuliers. Il peut s'agir de panorama visuel, de secteur naturel, de secteur d'intérêts patrimonial, architectural et culturel.



9.0 QUELQUES DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES ET INTERPRÉTATIVES

9.1 IDENTIFICATION DU RÈGLEMENT

Le présent plan d'urbanisme constitue un règlement d'urbanisme au sens de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Il s'intitule « Plan d'urbanisme de la Ville de Port-Cartier » et il est identifié « Règlement numéro 2009-150 ».

9.2 TERRITOIRE ASSUJETTI

Le présent règlement s'applique à l'ensemble du territoire sous juridiction de la Ville de Port-Cartier.

9.3 REMPLACEMENT

Le présent règlement remplace le plan d'urbanisme numéro 00-648 adopté par la Ville de Port-Cartier en 2000 ainsi que le plan d'urbanisme numéro 02-90 adopté par la Municipalité de Rivière-Pentecôte en 1991, ainsi que leurs amendements respectifs, de même que le règlement de plan d'urbanisme numéro 2008-129

9.4 ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

Mme Laurence Méthot, mairesse

M. Pierre St-Onge, greffier



ANNEXE 1

PLAN DES AFFECTATIONS DU SOL
