

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
1. CARACTERISATION DU TERRITOIRE ET ENJEUX DE LA PLANIFICATION.....	5
1.1 SITUATION.....	5
1.2 CARACTERISTIQUES GENERALES DU MILIEU PHYSIQUE.....	5
1.3 JALONS HISTORIQUES DU DEVELOPPEMENT.....	8
1.4 POPULATION ET PERSPECTIVES DE CROISSANCE.....	10
1.4.1 Dynamique de la population et des ménages.....	10
1.4.2 Migrations selon les states d'âge.....	14
1.4.3 Croissance des ménages et besoins en logements.....	14
1.5 OCCUPATION DU TERRITOIRE ET ANALYSE.....	17
1.5.1 Centres d'activités commerciales.....	18
1.5.2 Centres d'activités industrielles.....	19
1.5.3 Fonction institutionnelle.....	21
1.5.4 Parcs et espaces récréatifs.....	21
1.5.5 Espace résidentiel.....	22
1.6 INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS PUBLICS.....	23
1.6.1 Accessibilité routière.....	23
1.6.2 Accessibilité portuaire et aérienne.....	24
1.6.3 Réseau d'aqueduc.....	25
1.6.3.1 Réseau du secteur Mingan.....	25
1.6.3.2 Réseau du secteur Marquette.....	25
1.6.4 Réseaux d'égout.....	26
1.6.4.1 Rue McCormick.....	26
1.6.4.2 Secteur Mingan.....	27
1.6.4.3 Secteur Marquette.....	27
1.6.4.4 Égout pluvial.....	28
1.6.5 Réseau électrique.....	29
1.6.6 Gestion des neiges usées.....	30
1.6.7 Gestion des déchets.....	30
1.7 QUESTIONS DE PATRIMOINE ET DE CULTURE.....	31
1.7.1 Patrimoine bâti.....	31
1.7.2 Sites archéologiques.....	31
1.7.3 Fonction culturelle.....	32
1.8 GRANDS ENJEUX DU PLAN D'URBANISME.....	32
1.8.1 Une déstructuration démographique implacable.....	32
1.8.2 Une nécessaire consolidation de l'espace urbain.....	33
1.8.3 Les infrastructures au soutien du développement de l'emploi.....	33
1.8.4 L'amélioration du paysage urbain et de milieux de vie.....	34

1.8.5	<i>Une interface urbaine précieuse</i>	34
1.8.6	<i>La fonction de capitale régionale</i>	34
1.9	LES ÎLOTS DE CHALEUR URBAINS	35
1.9.1	<i>Parties du territoire concernées</i>	35
2.	GRANDES ORIENTATIONS, OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE	39
3.	PLANIFICATION DU TERRITOIRE	43
3.1	PLAN D'URBANISME	43
3.2	GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITE D'OCCUPATION.....	44
3.2.1	<i>Affectation forestière</i>	45
3.2.1.1	Portée.....	45
3.2.1.2	Localisation	45
3.2.1.3	Usages compatibles	45
3.2.1.4	Densité.....	45
3.2.2	<i>Affectation de conservation et de récréation extensive</i>	45
3.2.2.1	Portée.....	45
3.2.2.2	Localisation	46
3.2.2.3	Usages compatibles	46
3.2.2.4	Densité.....	46
3.2.3	<i>Affectations institutionnelles et communautaires</i>	46
3.2.3.1	Portée.....	46
3.2.3.2	Localisation	46
3.2.3.3	Usages compatibles	46
3.2.3.4	Densité.....	47
3.2.4	<i>Affectation de parc de quartier</i>	47
3.2.4.1	Portée.....	47
3.2.4.2	Localisation	47
3.2.4.3	Usages compatibles	47
3.2.4.4	Densité.....	47
3.2.5	<i>Affectation récréative ou touristique</i>	47
3.2.5.1	Portée.....	47
3.2.5.2	Localisation	48
3.2.5.3	Usages compatibles	48
3.2.5.4	Densité.....	48
3.2.6	<i>Affectation industrielle</i>	48
3.2.6.1	Portée.....	48
3.2.6.2	Localisation	49
3.2.6.3	Usages compatibles	49
3.2.6.4	Densité.....	49
3.2.7	<i>Affectation résidentielle</i>	49
3.2.7.1	Portée.....	49

	3.2.7.2	Localisation	50
	3.2.7.3	Usages compatibles	50
	3.2.7.4	Densité.....	50
	3.2.7.5	Dispositions particulières portant sur les aménagements différés.....	51
3.2.8		<i>Affectation de villégiature</i>	51
	3.2.8.1	Portée.....	51
	3.2.8.2	Localisation	51
	3.2.8.3	Usages compatibles	51
	3.2.8.4	Densité.....	52
3.2.9		<i>Affectation commerciale et de services</i>	52
	3.2.9.1	Portée.....	52
	3.2.9.2	Localisation	52
	3.2.9.3	Usage compatible.....	52
	3.2.9.4	Densité.....	52
3.2.10		<i>Affectation "centre-ville"</i>	53
	3.2.10.1	Portée.....	53
	3.2.10.2	Localisation	53
	3.2.10.3	Densité.....	53
3.3		TERRITOIRE D'INTERET.....	53
	3.3.1	<i>Protection du bâti urbain</i>	53
	3.3.2	<i>Protection des sites archéologiques</i>	54
	3.3.3	<i>Protection du milieu naturel</i>	54
	3.3.3.1	Héronnière	54
	3.3.3.2	Dépôts coquilliers.....	54
	3.3.3.3.	Rivière à saumons.....	54
3.4		TERRITOIRE DE CONTRAINTE	55
3.5		PROGRAMME D'INTERVENTIONS PROPOSEES	55
	3.5.1	<i>Élaboration d'une étude de planification commerciale</i>	56
	3.5.2	<i>La poursuite des programmes de revitalisation des centres-villes des secteurs Mingan et Marquette</i>	57
	3.5.3	<i>L'amélioration du parc des aires de maisons mobiles de la Rivière et le déplacement du parc Parent pour en faire des milieux de vie davantage intéressants et mieux articulés à la vie urbaine</i>	58
	3.5.4	<i>L'aménagement de l'entrée ouest de la ville en vue d'en améliorer la sécurité et la qualité du paysage urbain</i>	58
	3.5.5	<i>La formulation de règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale dans le secteur ancien autour du Mont Sec et dans un secteur de l'agglomération de Mingan</i>	62
	3.5.6	<i>L'aménagement d'infrastructures en support au développement industriel</i>	64
	3.5.7	<i>La relocalisation de lignes de transport d'énergie intra-urbaines</i>	64

3.5.8	<i>L'aménagement du secteur interurbain dans la perspective d'en préserver le potentiel à long terme en vue de l'accueil d'un projet structurant.</i>	65
-------	---	----

CONCLUSION	66
-------------------------	-----------

BIBLIOGRAPHIE	67
----------------------------	-----------

LISTE DES CARTES

1.	Situation géographique	6
2.	Régions naturelles	7
3.	Emplacement des îlots de chaleur urbains – Secteur Mingan et intersecteur	36
4.	Emplacement des îlots de chaleur urbains – Secteur Marquette et Saint-Georges	37
5.	Zone patrimoniale Sainte-Amélie	63

GRAPHIQUE

1.	MRC de Manicouagan – Évolution prévisible de la population et des ménages (1991-2016)	12
----	--	-----------

LISTE DES TABLEAUX

1.	Perspective de la population et des ménages – Québec, MRC de Manicouagan, Baie-Comeau (1996-2016)	13
2.	MRC de Manicouagan - Profil des mouvements inter et intrarégionaux par groupe d'âge	15
3.	Ville de Baie-Comeau – Profil de l'émission des permis de construction, construction et démolition de logement (1996-2000)	16

LISTE DES FIGURES

1. Croquis boulevard Lafèche - Aménagement type proposé 60
2. Croquis boulevard Lafèche - Aménagement type proposé 61

ANNEXE

1. Correspondance du Conseil des monuments et site du Québec à Monsieur Claude Martel, maire.....

PLANCHES EN ANNEXE

1 de 4 Ensemble du territoire
2 de 4 Secteur Mingan
3 de 4 Secteur Marquette.....
4 de 4 Quartier St-Georges



INTRODUCTION

La révision et le remplacement du plan d'urbanisme en vigueur par un document de planification formelle et la révision des règlements d'urbanisme interviennent à un moment où des enjeux particulièrement probants font sentir leur incidence sur la planification municipale.

La déstructuration du tissu démographique, dont le vieillissement accéléré de la population, constitue un indicateur, est en voie de montrer des effets très significatifs sur le marché, y compris sur le marché immobilier. Dans ce contexte, certaines décisions qui tiennent de la taille et de l'évolution du marché, que ce soit au plan commercial ou au plan du développement résidentiel, par exemple, doivent dorénavant être considérées en tenant compte des perspectives de la démographie et de l'économie des ressources. Cette déstructuration, associée essentiellement à l'emploi, résulte en grande partie de migrations qui affectent principalement les classes d'âge jeunes, mais qui se font sentir dans l'ensemble de la structure, montrant même des particularités dans les strates parvenues à l'âge de la retraite.

Les phénomènes de globalisation qui affectent l'économie ont signifié une intégration des principales entreprises manufacturières de Baie-Comeau, avec leur lot de rationalisation des activités et d'érosion de l'emploi. Le développement récent d'une infrastructure d'accueil industriel dans la zone située entre les agglomérations des secteurs Mingan et Marquette s'est voulu une réaction à cette érosion de l'emploi. Il a aussi voulu réagir à la concurrence intermunicipale au plan de l'accueil des entreprises manufacturières qui a largement cours ici comme ailleurs au Québec.

La fusion municipale intervenue au cours des années quatre-vingt a, bien sûr, provoqué une certaine intégration du territoire que la distance entre les agglomérations n'a certes pas permis d'achever. En marge de l'aménagement du nouveau parc industriel, il y a lieu de s'interroger quant à la mise en valeur de l'espace interurbain, dont on souhaiterait manifestement qu'elle s'inscrive dans un continuum.

Sur le plan des centres d'activité qui animent l'espace urbain, il demeure des problèmes de vitalité des centres d'activité anciens au cœur des agglomérations. Par ailleurs, le développement commercial exprime au Québec des tendances marquées vers l'aménagement de grandes surfaces. Compte tenu de la présence de deux agglomérations relativement distantes, le critère de centralité pourrait être interpellé au plan de la localisation commerciale, dans le cas de remplacement de certaines unités commerciales ou de la mise en place de nouvelles bannières. Le plan d'urbanisme doit manifestement interroger l'aménagement de cette zone.

Par ailleurs, le développement d'un nouveau jalon touristique sur la voie nordique reliant les pôles de Tadoussac et de l'archipel de Mingan, soit l'aménagement de l'écoparc Manicouagan, constitue une orientation formelle en région. Il s'agit là d'une occasion de diversification de l'économie et de soutien à l'emploi.

Certains problèmes particuliers associés à des secteurs urbains, dont la qualité est problématique, sont aussi interpellés par l'exercice du plan d'urbanisme. Deux parcs de maisons mobiles, une zone industrielle ancienne à l'intérieur du secteur Mingan et l'entrée ouest de la ville, où le gabarit de l'infrastructure dessine un espace trop ouvert et où l'utilisation de l'espace s'avère hétérogène, méritent des interventions opportunes, soit dans le cadre du plan d'urbanisme ou par le biais d'études de planification détaillée. D'autre part, certaines infrastructures commandent les développements pertinents, qu'il s'agisse d'assurer une desserte optimale du nouveau parc industriel aux plans routier et ferroviaire, de la mise en place de collecteurs routiers ou d'une meilleure intégration des grands axes urbains, ou même le démantèlement de grandes lignes de transport d'énergie dans le tissu urbain.

La valorisation des paysages naturels en marge du tissu urbain révèle des potentiels tels qu'elle offre des choix multiples et générateurs d'intégration urbaine à moyen ou long terme, notamment en marge des rivières Amédée, Manicouagan et du fleuve Saint-Laurent. Compte tenu de la multiplicité des choix, on recherchera manifestement les meilleurs investissements.

En ce qui a trait aux paysages urbains, si le tissu urbain constitue généralement un reflet de la qualité de la planification qui l'a soutenue, certains secteurs ne soutiennent manifestement pas cette qualité, en particulier ceux situés en marge de la route 138. Par ailleurs, la préservation de la qualité du parc immobilier dans la partie la plus ancienne du secteur Marquette commande un contrôle de la rénovation et de la construction bien articulé à la protection du patrimoine immobilier témoignant des origines de la ville, par le biais d'instruments représentant des contraintes acceptables aux citoyens.

Le plan d'urbanisme constitue un **outil intégrateur** présentant la planification d'ensemble de la ville de Baie-Comeau. Il a pour objet de faire valoir la planification du territoire retenue par son Conseil, dans une perspective à moyen et long terme.

La planification est, bien sûr, établie en conformité des dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, notamment sous forme d'orientations guidant l'aménagement, des grandes affectations du territoire, de la planification des infrastructures urbaines, de l'identification des territoires présentant un intérêt particulier, notamment en regard du patrimoine, et de l'identification de territoires susceptibles de faire l'objet de programmes particulier en matière d'urbanisme. Il est précédé d'une brève caractérisation du territoire municipal, permettant de bien situer et évaluer ses composantes et les enjeux qui touchent l'aménagement.

Le plan d'urbanisme est aussi un outil de promotion de la planification du territoire municipal auprès de tiers, soit d'organismes subventionnaires, soit d'investisseurs. Il permet, en outre, de soutenir les initiatives de planification sectorielle, soit touristique, culturelle, industrielle ou récréative, en assurant leur cohérence mutuelle.

Des règlements d'urbanisme conformes viendront assurer un contrôle adéquat du territoire et supporter cette planification pour la rendre exécutoire.

Ce document est accompagné par une série de quatre (4) plans qui en font partie intégrante. L'un illustre l'ensemble du territoire, les trois (3) autres les secteurs urbains de l'agglomération de Mingan, de celle de Marquette excluant le quartier Saint-Georges et finalement ce même quartier.

SECTION 1

CARACTÉRISATION DU TERRITOIRE

1. CARACTERISATION DU TERRITOIRE ET ENJEUX DE LA PLANIFICATION

1.1 SITUATION

La ville de Baie-Comeau se situe à l'intérieur de la région de la Côte-Nord, dont elle constitue l'un des deux pôles structurants (carte 1). Établi en front du fleuve Saint-Laurent sur la baie des Anglais, son site est tributaire du potentiel portuaire qui a présidé à la mise en place même de la ville.

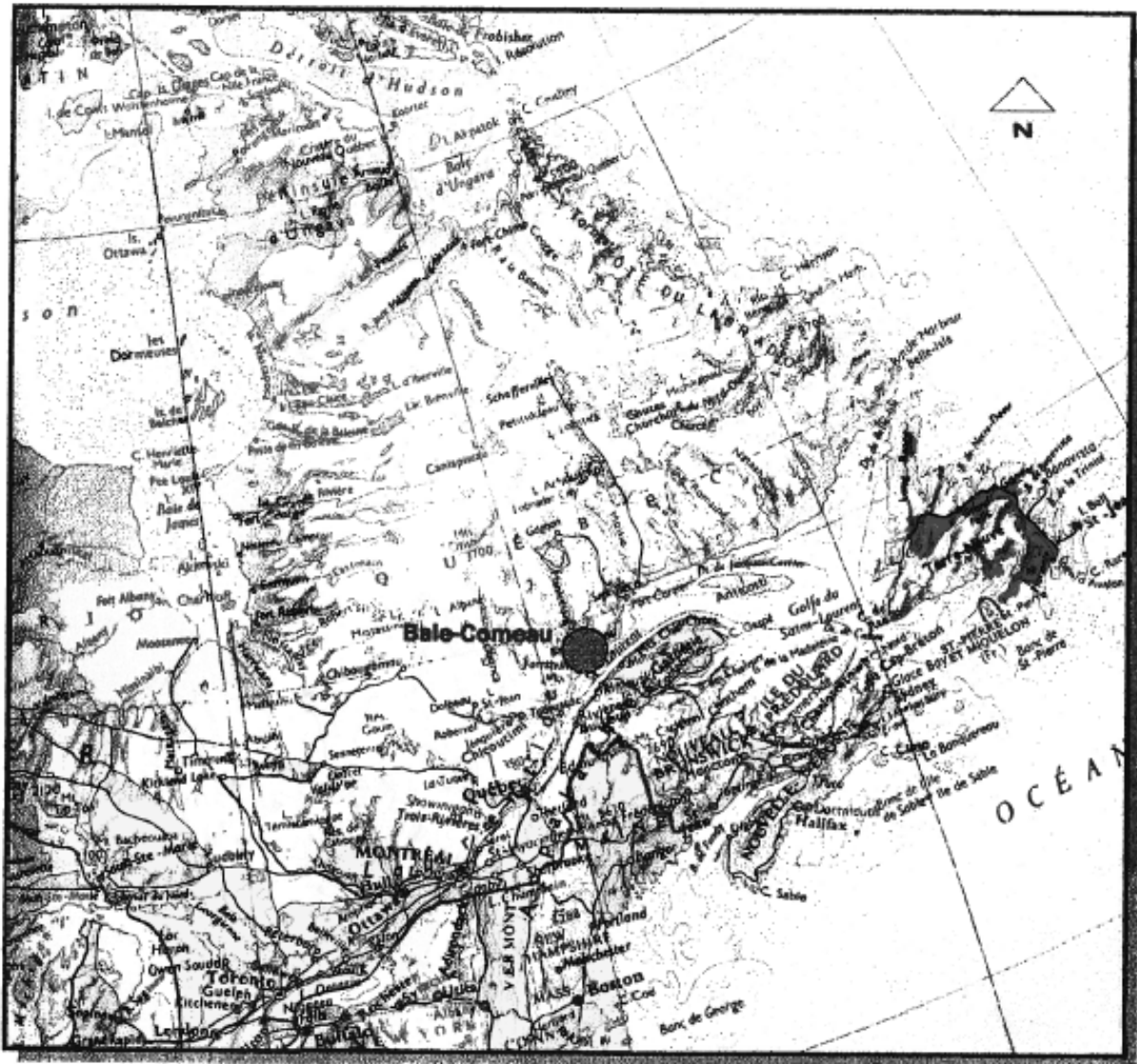
On y accède par la route 138 depuis le centre du Québec. La ville constitue aussi l'un des ports importants du système Saint-Laurent-Grands-Lacs. À partir de son territoire, on accède à Sept-Îles et à la Minganie vers l'est par la route 138, et aux installations hydroélectriques du barrage Daniel-Johnson, au nord du Québec et à la ville de Fermont par la route 389. Son lien ferroviaire est d'ailleurs tributaire de sa situation portuaire, dans la mesure où un traversier-rail effectue le lien avec le sud du Québec.


1.2 CARACTERISTIQUES GENERALES DU MILIEU PHYSIQUE

Le paysage de la ville de Baie-Comeau est marqué par une plaine côtière, de même que par le piémont des Laurentides (carte 2). Le modelé glaciaire et les formations deltaïques impriment très nettement leurs traits au paysage.


La plaine côtière s'avère sensiblement variée depuis la rivière Manicouagan vers l'est du territoire. Cette plaine côtière forme un croissant encadrant la partie aval de la rivière Manicouagan et son embouchure jusqu'à la baie des Anglais.

Elle est différenciée dans la mesure où, dans sa partie ouest (secteur Mingan), elle est davantage influencée par le profil deltaïque de la rivière Manicouagan où le drainage, souvent déficient, donne lieu à la présence de grandes tourbières, alors que plus à l'est, elle se révèle sous un relief moutonné et alliant des formations rocheuses et de petites vallées comblées par des formations meubles. L'altitude y varie de 6 à 107 mètres. Des falaises dont la hauteur atteint 75 m surplombent le fleuve, conférant au milieu une situation de promontoire caractérisant l'agglomération, en particulier à l'intérieur du secteur Marquette.



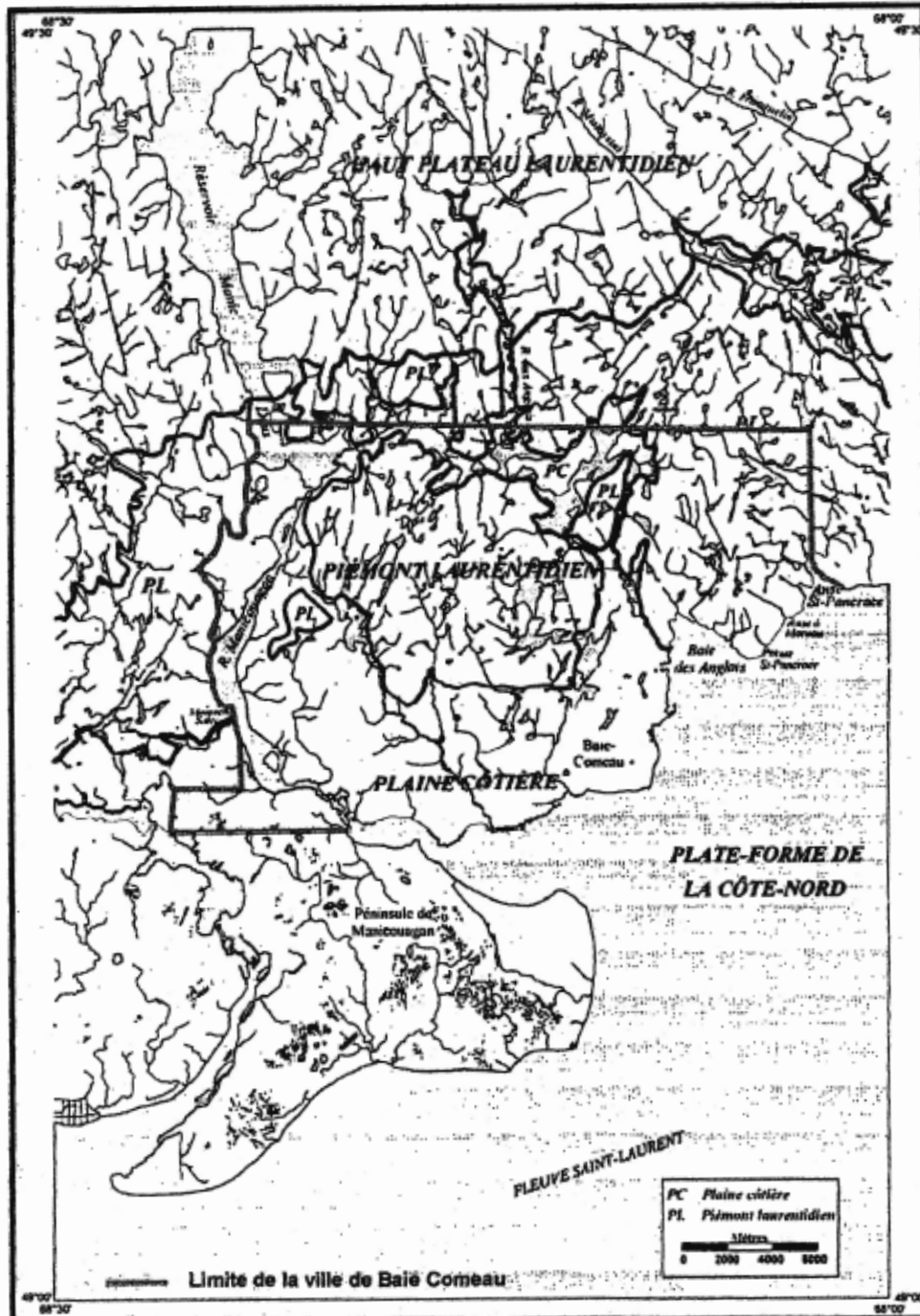
Ville de  Baie-Comeau

Carte 1
Situation géographique




LE GROUPE
**LEBLOND
BOUCHARD**






Source: Groupe Créno, Plan directeur du parc régional de Baie-Comeau, d'après Bernatchez 1997.

Ville de  Baie-Comeau

Carte 2
Régions naturelles

 LE GROUPE
LEBLOND
BOUCHARD

Le piémont des Laurentides occupe la partie centrale du territoire. À compter du lac à la Chasse, la topographie s'accroît rapidement pour assurer une transition rapide vers le Haut-Plateau. L'altitude moyenne est de l'ordre de 230 m. On y retrouve de grands lacs, dont les principaux sont les lacs Castelnau, à la Chasse, La Chesnaye et Saint-Pancrace. À compter de la baie des Anglais vers l'est et le nord, le paysage est marqué sans transition par le piémont.

Signalons aussi que de petites plaines intérieures issues d'anciens estuaires ou bras de mer s'insèrent dans cette zone du piémont. On retrouve de telles plaines sableuses près du lac La Chesnaye.

Le réseau hydrographique est dominé par les eaux profondes du Saint-Laurent. Ses composantes ont conditionné la mise en place de l'ensemble urbain, par leur potentiel portuaire et énergétique. À l'intérieur du territoire, la rivière Manicouagan, imprime fortement sa marque, alors que la rivière aux Anglais recèle un potentiel naturel de fort attrait. La rivière Amédée se veut par ailleurs un joyau à l'intérieur du milieu urbain, imprimant un corridor récréatif naturel au sein de l'agglomération et vers l'embouchure de la Manicouagan. Enfin, le secteur du piémont offre d'importants paysages lacustres, dont certains sont valorisés par la villégiature.

La végétation observée sur le territoire s'identifie nettement à sa situation médionordique, se caractérisant par une dominance très nette des résineux.

Au regard du milieu naturel, la diversité et la spécificité des ressources ont justifié la planification, en cours, d'un vaste bioparc à portée régionale, dans les parties est et nord-est du territoire municipal. Les vestiges coquilliers qu'on y trouve comptent parmi les ressources qu'un tel parc permet de protéger, en plus de mettre en valeur l'interprétation du milieu et de son front marin.

Compte tenu des conditions géomorphologiques et climatiques, on n'observe pas ici de mise en valeur agricole, ni de zone agricole protégée.

1.3 JALONS HISTORIQUES DU DEVELOPPEMENT

Bien que l'archéologie révèle une occupation très ancienne du territoire, l'histoire moderne de Baie-Comeau est résolument associée à l'exploitation des ressources et à la mise en valeur industrielle. Elle s'est façonnée en fonction des développements de la grande industrie. Néanmoins, la mise en place de l'agglomération de Mingan tient davantage du contexte ecclésiastique qui avait cours jusqu'aux années soixante, ayant été soumis à l'influence prépondérante du clergé, de même qu'à la mise en place des grands ouvrages hydroélectriques.

En 1898, les frères Jalbert du Lac-Saint-Jean amorcent l'exploitation de concessions forestières. Une usine de sciage et un village sont mis en place dans le secteur du Vieux-Poste. La production est alors

exportée vers l'Angleterre, à partir de la Baie-des-Anglais. L'exploitation de la scierie prendra fin lorsqu'en 1907, l'ensemble de la réserve de bois sera perdu à la mer.

Parallèlement, l'Ontario Paper dirigée par Robert R. McCormick, président du Chicago Tribune, exploite déjà les ressources forestières de L'Île d'Anticosti, exportant la matière première à son usine ontarienne de Thorold par sa flotte de bateaux.

La Première Guerre mondiale marque un temps d'arrêt dans le développement des affaires, McCormick étant mobilisé en France par l'armée américaine. Il y fait la rencontre d'Arthur Schmon qui deviendra son bras droit suite à la guerre.

À la recherche d'approvisionnements forestiers, c'est lors de survols du territoire que ces protagonistes apprécieront la qualité des ressources du bassin de la Manicouagan et son potentiel hydraulique, alors un facteur de localisation industrielle de premier plan. En 1923, une entente formelle intervient avec le gouvernement du Québec dirigé par Tachereau, entraînant le partage des territoires forestiers est et ouest de la rivière Manicouagan, entre l'Ontario Paper et l'Anglo-Canadien Pulp and Paper Mill Ltd. À la suite de cette entente, les deux sociétés amorcent la construction du port, de concert avec le ministère des Travaux publics. Cette construction sera amorcée à l'hiver de 1925-26 et achevée en 1931. Toutefois, la crise économique fera en sorte que l'équipement demeurera inutilisé jusqu'en 1936.

Si l'entente, cédant les droits d'exploitation du territoire forestier et de la première chute de la rivière Manicouagan, devait faire en sorte qu'une usine de pâte et papier soit en marche à compter de 1930, on conçoit que la grande crise économique devait retarder cette échéance que le Gouvernement a reportée deux fois, la seconde à 1938.

À la suite de la renégociation des droits forestiers à la faveur du climat de crise, la construction de Baie-Comeau et de son usine s'amorce en avril 1936, avec l'accostage du Jean-Brillant qui transporte les cadres et ingénieurs affectés au projet. Quelques 5 000 hommes y seront affectés. L'appui de la flotte maritime de l'Ontario Paper s'avère alors particulièrement important, aussi bien pour le transport des matériaux que des ouvriers. En décembre 1937, on assistait déjà à la mise en marche de l'usine. Une nouvelle compagnie, la Quebec North Shore allait être formée pour l'exploiter.

Parallèlement, en vue d'assurer l'aménagement urbain et le logement des travailleurs, la compagnie avait embauché un ingénieur-urbaniste, Leonard Schlemm. Ce dernier, répondant au vœu du président de la compagnie d'aménager une ville différente, choisira de situer l'urbanisation autour du mont Sec et de profiter de sa situation de promontoire sur le fleuve. Le quadrillage urbain cèderait ici le pas à une urbanisation influencée par le concept de la cité-jardin. La ville obtiendra ses lettres patentes le 20 mai 1937.

Puis, le harnachement de la rivière Manicouagan, dont Mc Cormick détenait les droits, devait constituer sa priorité. C'est ainsi qu'en 1949, la Québec North Shore fonde la Manicouagan Power et qu'en 1953, le barrage devenait le premier ouvrage hydroélectrique d'importance de la Côte-Nord. Comme sa mise en production entraînait une disponibilité d'énergie, il allait trouver preneur en se liant à la British Aluminium pour former la Canadian British Aluminium et construire une nouvelle aluminerie à Baie-Comeau, en exploitation à compter de 1958. Cette construction devait entraîner le développement du quartier Saint-Georges.

À la fin des années quarante, le développement du territoire allait entraîner celui de son organisation religieuse et sociale, à l'instigation du clergé catholique. La mise en place de l'évêché constitue alors un enjeu d'importance. L'évêque Napoléon-Alexandre Labrie, en décidant d'implanter ses institutions en marge de la rivière Manicouagan, favorisera la formation de la nouvelle entité urbaine de Hauterive et le développement prépondérant des institutions régionales sur son territoire. Sur une période de 25 ans, de 1947 à 1962, le territoire connaîtra un développement fulgurant.

Au tournant des années soixante, le développement industriel connaîtra à nouveau des bouleversements majeurs avec la construction du complexe Manic-Outardes par Hydro-Québec. Le développement des grands équipements industriels s'est poursuivi depuis les années 70 avec l'ajout de machines à papier à la papeterie et l'agrandissement de l'aluminerie, pour en faire aujourd'hui l'une des plus importantes au Québec, avec une capacité de production de 400 000 t. par an.

1.4 POPULATION ET PERSPECTIVES DE CROISSANCE

1.4.1 Dynamique de la population et des ménages

La planification repose, bien sûr, sur une connaissance exhaustive du territoire et des projets de mise en valeur prévisibles ou connus. Elle doit aussi se fonder sur un examen attentif de la population et de ses perspectives de croissance. En effet, la population représente le **marché**, tant au plan immobilier que commercial. Une bonne connaissance de ses perspectives conduit à celle du marché urbain et de son évolution prévisible.

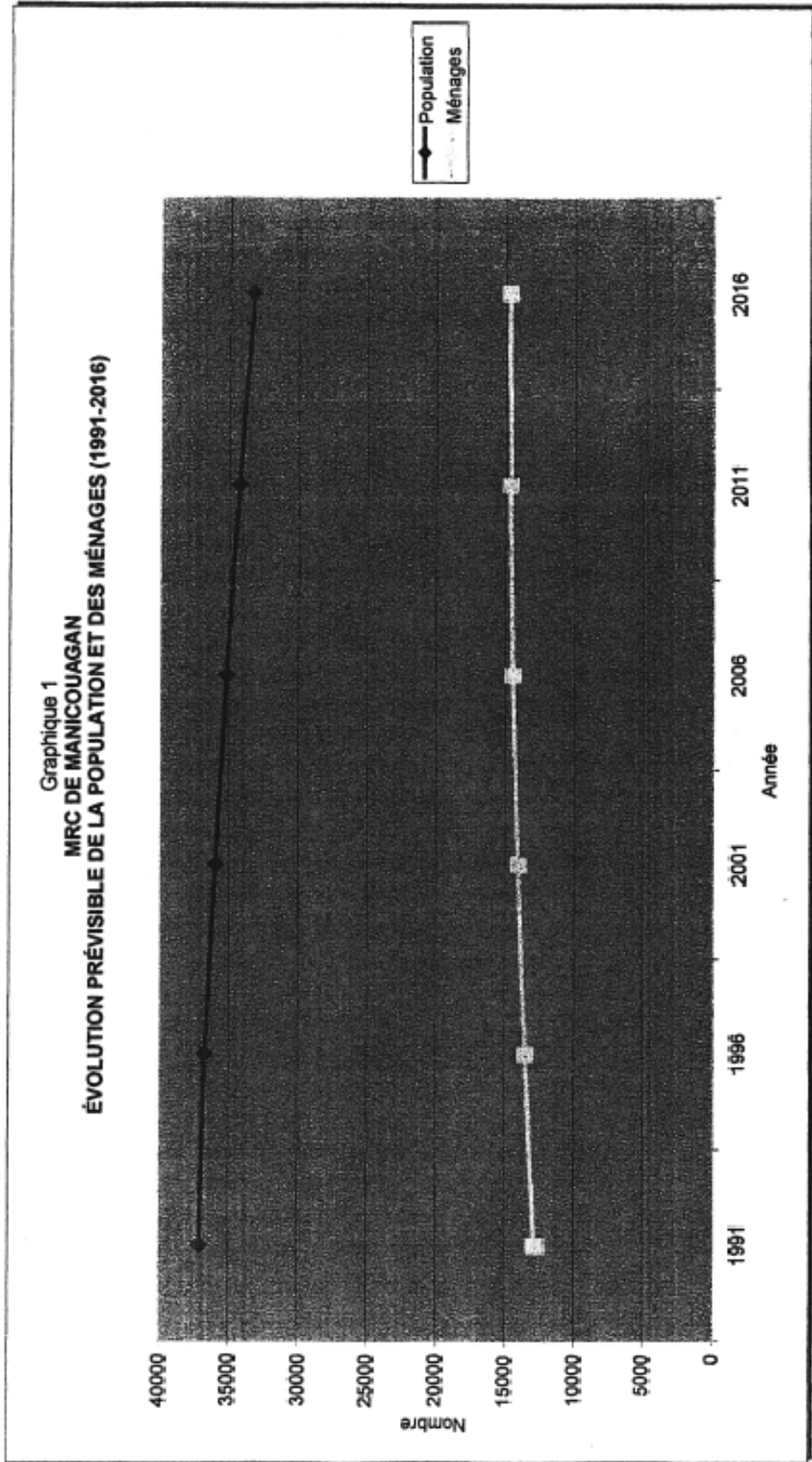
Dans ce contexte, les informations sur la démographie s'avèrent fondamentales dans le cadre de l'exercice de planification que constitue le plan d'urbanisme. La connaissance de la population vise d'abord à répondre à la question du besoin en logements dans un horizon à moyen terme. La croissance anticipée du volume des ménages équivaut, en effet, au besoin anticipé en logement. D'autre part, les phénomènes qui affectent la démographie favorisent une lecture du contexte socio-économique local et régional. Elles en sont le résultat. Enfin, cette analyse permet aussi de situer l'évolution du bassin de consommateurs au plan commercial.

L'institut de la statistique du Québec procède régulièrement à la mise à jour des perspectives démographiques pour les MRC du Québec. Les informations utilisées valent pour un horizon jusqu'en 2016 (graphique 1). De telles informations ne sont pas disponibles pour le seul territoire de Baie-Comeau. La ville forme toutefois 69,8% de la population de la MRC de Manicouagan pour laquelle l'ISQ a procédé à des projections. En conséquence, comme en fait foi le tableau 1, les projections démographiques de Baie-Comeau ont été dérivées de celles applicables à la MRC en y appliquant cette proportion.

La population, toujours en croissance jusqu'en 1981, connaît depuis une décroissance sensible, étant passée de 26 861 en 1981 à 25 554 en 1996 et les projections l'amenant à 23 144 en 2016. Non seulement la ville de Baie-Comeau a-t-elle perdu sa croissance naturelle, mais ses effectifs globaux ont diminué de façon marquée. Entre 1981 et 2016, la perte d'effectifs aura signifié une diminution de l'ordre de 14 % de sa population globale par rapport au chiffre de 1981.

Une telle décroissance tient à des phénomènes migratoires très actifs qui entraînent inexorablement les classes d'âge jeunes à l'extérieur souvent aux fins d'études et à moyen terme aux fins d'emploi. Il faut donc rechercher les causes d'une telle dynamique dans celle qui anime l'emploi. Or, les phénomènes qui affectent la démographie ici sont les mêmes qui touchent l'ensemble des régions périphériques du Québec. Un sous-emploi chronique qui entraîne les populations dynamiques vers le centre du Québec. Une telle situation montre des effets très importants sur le marché, dans la mesure où, par exemple, les consommateurs investissent massivement au début de leur âge adulte aux fins d'établissement (résidence, mobilier ...). Il se superpose ici un phénomène davantage accentué que dans les autres régions périphériques. On observe, en effet, que les populations plus âgées, au moment de la retraite, migrent vers leur région d'origine ou celle habitée par leur famille.

Les projections sont fondées sur l'évolution de la démographie en longue durée. Comme mentionnée, la question de l'emploi est absolument centrale dans le maintien des collectivités, induisant les phénomènes de migration qui affectent ostensiblement la démographie. Or, la perte de quelque 300 emplois directs en janvier 2001, à l'aluminerie Alcoa-Reynolds, ne saurait être sans effet sur le milieu socio-économique. En contrepartie, le projet Toulmoustouc d'Hydro-Québec devrait provoquer des effets positifs pour la période de construction des ouvrages. Les effets à terme de l'un et l'autre ne sont donc pas pris en compte dans les projections.



Sources: Régie régionale de la Santé et des Services sociaux de la Côte-Nord.
Institut de la statistique du Québec, perspectives démographiques pour le Québec par MRC.

Tableau 1
PERSPECTIVE DE LA POPULATION ET DES MÉNAGES - QUÉBEC, MRC DE MANICOUAGAN, BAIE-COMEAU (1996-2016)

	1991	1996	2001	2006	2011	2016
Québec	7081233 2702157 2,62	7396742 2926491 2,53	7664401 3134761 2,44	7898462 3325015 2,38	8108056 3495379 2,32	8291907 3644198 2,28
M.R.C. Manicouagan	37057 12877 2,88	36669 13526 2,71	35946 14034 2,56	35149 14433 2,44	34247 14634 2,34	33211 14648 2,27
Baie-Comeau	26012 9395 2,77	25554 9645 2,65	25050 10007 2,50	24495 10292 2,38	23866 10435 2,29	23144 10445 2,22
Évolution		-458 250	-504 362	-555 285	-629 143	-722 10

Sources: Institut de la statistique du Québec, perspectives démographiques pour le Québec par MRC. Statistiques Canada, Catalogue 95-325 et 95-186 XPB.

1.4.2 Migrations selon les states d'âge

Les migrations revêtent ici des traits particuliers, dans la mesure où elles affectent non seulement les classes d'âge jeune, mais aussi de façon sensible les effectifs plus âgés. On peut croire que le fait que la population soit établie en région depuis une génération seulement implique un attachement moindre au territoire et une plus grande propension à migrer, notamment au moment de la retraite. Le tableau 2 provenant d'une analyse réalisée par la Régie régionale de la Santé et des Services sociaux de la Côte-Nord (RRSSS) fait état du profil des migrations inter et intrarégionales selon les groupes d'âge. Elles sont établies pour la MRC de Manicouagan dont près de 70 % de la population correspond à celle de Baie-Comeau.

Pour la MRC de Manicouagan, l'analyse de la RRSSS révèle un solde migratoire négatif de 1667 personnes entre 1995 et 1999. La classe d'âge de 20 à 29 ans représente 35 % de ce solde, alors que les plus de 50 ans en représentent le quart. On constate d'ailleurs que pour la plupart des classes d'âge, les pertes nettes se situent le plus souvent entre 4 et 5 %, Or, dans les classes d'âge correspondant à l'âge de la retraite, cette perte s'élève à plus de 14 % pour la cohorte de 55 à 64 ans. La migration est bien sûr ici affaire de jeunes en quête d'emploi, mais elle est aussi tributaire plus largement de l'emploi dans toutes les classes d'âge et de retour à sa région d'origine, ou au lieu de résidence de sa famille au moment de la retraite. Les migrations sont interrégionales dans une proportion de 87 % (3752 / 4267).

La Régie régionale de la Santé et des Services sociaux a, plus particulièrement, analysé les mouvements interrégionaux de la population nord-côtière de 55 ans et plus, pour constater que de 1991 à 1995, le solde migratoire négatif était de 5,3 % dans la MRC de Manicouagan, alors qu'il était de 5,9 % entre 1995 et 1999. Si on tient compte des seules classes d'âge de 55 à 64 ans, ces chiffres sont respectivement de 6,2 % et de 7,4 %. Il semble y avoir une accélération relative de la migration des populations parvenues à l'âge de la retraite.

1.4.3 Croissance des ménages et besoins en logements

La croissance prévisible des ménages traduit celle du parc immobilier résidentiel. En fonction d'un même choix méthodologique, les projections sont dérivées de celles réalisées par l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), pour la MRC. On peut constater que, malgré une décroissance de la population, on assistera toujours à une croissance des ménages dans l'horizon considéré. On peut croire, en considérant les projections de l'ISQ, que de 2001 à 2016, quelques 438 nouveaux ménages seraient formés, nécessitant autant de logements, soit 285 entre 2001 et 2006, 143 entre 2006 et 2011 et seulement 10 entre 2011 et 2016. C'est dire qu'à compter de 2011, les besoins résidentiels deviendront marginaux et qu'on pourrait même assister à un excédent de logements par rapport au besoin, à compter de cette date. On conçoit aisément l'effet qu'un tel excédent pourrait présenter sur les prix dans le marché immobilier.

Tableau 2
MRC DE MANICOUAGAN
PROFIL DES MOUVEMENTS INTER ET INTRARÉGIONNAUX PAR GROUPE D'ÂGE

	0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	Total
Entrées	27	212	163	171	334	352	345	299	2600
Sorties	36	299	236	288	694	578	428	384	4267
Bilan	-9	-87	-73	-117	-360	-226	-83	-85	-1667
Valeur	0,54%	5,22%	4,38%	7,02%	21,60%	13,56%	4,98%	5,10%	100%
					35,15%				
	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74		
Entrées	204	158	106	74	55	32	23		
Sorties	332	232	197	207	159	90	49		
Bilan	-128	-74	-91	-133	-104	-58	-26		
Valeur	7,68%	4,44%	5,46%	7,98%	6,24%	3,48%	1,56%		
				14,22%					

Sources: Régie régionale de la Santé et des Services sociaux de la Côte-Nord.
Institut de la statistique du Québec, perspectives démographiques pour le Québec par MRC.

Il importe toutefois de considérer les logements vacants qui se déduisent évidemment du besoin en logements. Or, selon les informations provenant de la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL, Jean-François Dion, com. pers.), en octobre 2000, des 1426 logements locatifs privés intégrés dans des unités de 3 logements ou plus, 240 (16,7 %) étaient vacants. En prenant acte d'un taux de vacance de 3 % considéré normal, quelques 200 étaient donc en supplément du besoin. Au surplus, à l'été 2000, il appert, selon un agent immobilier consulté, qu'environ 325 résidences étaient en vente. De celles-ci, seulement 150 auraient trouvé preneur.

En considérant que 100 logements soient disponibles dans des immeubles de moins de 3 logements, une hypothèse qui nous apparaît plausible, il faudrait déduire 300 logements du besoin anticipé, ce besoin étant déjà comblé par les vacances. Le besoin résiduel à combler serait donc de moins de 130 logements pour l'horizon considéré.

L'évolution de l'émission des permis de construction au cours des 5 dernières années traduit bien le nombre limité de nouveaux établissements. Comme le révèle le tableau 3, le nombre de permis émis pour de nouvelles constructions n'a pas été supérieur à 7 au cours des 5 dernières années. Au total, 29 nouvelles constructions ont été mises en chantier entre 1996 et 2000.

Tableau 3
Ville de Baie-Comeau
Profil de l'émission des permis de construction
Construction et démolition de logements (1996-2000)

	1996	1997	1998	1999	2000
Construction	7	7	4	6	5
Démolition	5	1		3	2
Évolution nette	2	6	4	3	3

Source: Ville de Baie-Comeau, Service de l'urbanisme, janvier 2001
(Madame Nicole Lévesque, com. pers.).

1.5 OCCUPATION DU TERRITOIRE ET ANALYSE

La planification du territoire ne saurait que révéler le reflet de son occupation existante, de son organisation, des potentiels de mise en valeur et des contraintes associées au milieu. Elle implique l'analyse de l'utilisation formelle du territoire, des infrastructures et équipements qui la structurent, de même que des projets de mise en valeur connus. Cette section a donc pour objet d'analyser l'occupation du territoire et de faire état des diagnostics opportuns.

Cette analyse repose sur la revue de littérature opportune, bien sûr, mais plus particulièrement sur un inventaire exhaustif de l'utilisation du sol réalisé sur place en octobre 2000, avec l'appui des professionnels du Service de l'inspection et permis de la ville de Baie-Comeau. En outre, un programme de rencontres avec divers intervenants du milieu, dont les membres du Comité formé par la ville de Baie-Comeau pour encadrer l'élaboration du plan d'urbanisme, a permis l'obtention de diverses informations pertinentes.

L'utilisation du sol a fait l'objet d'une cartographie systématique et détaillée à l'échelle de 1:2000, non publiée, mais disponible sous forme manuscrite. Elle a pour objet d'identifier les utilisations du territoire et des bâtiments, d'évaluer la qualité du bâti et son intérêt d'un point de vue patrimonial, d'identifier les composantes problématiques en termes de structuration de l'espace et d'aménagement.

Le territoire de Baie-Comeau avec 2 agglomérations distantes de plus de 5 kilomètres constitue un héritage du découpage municipal qui avait cours avant la fusion des ex-villes de Baie-Comeau et de Hauterive, intervenue au début des années quatre-vingt.

Reliées par la route 138 qui structure les communications régionales, les agglomérations montrent aussi des vocations distinctes. En effet, chacune comporte un centre-ville, son centre commercial et un tissu commercial plus ou moins dense en marge de la route 138. L'agglomération de Marquette se distingue par sa vocation industrielle et portuaire, fondée sur un complexe de pâtes et papiers et une aluminerie, alors que celle de Mingan affiche résolument sa vocation institutionnelle et commerciale. L'espace interurbain, peu aménagé, est vu comme une réserve foncière propre à assurer le développement urbain à long terme.

Le front sur le fleuve Saint-Laurent et sur l'embouchure de la rivière Manicouagan confère au territoire un paysage et des milieux naturels de grand attrait, tant à l'intérieur du milieu urbain qu'en marge de ce dernier. Incidemment, le développement d'un grand parc régional en projet à l'est et au nord-est du territoire repose sur la qualité exceptionnelle des ressources de l'environnement naturel et du littoral nord du Saint-Laurent. Par ailleurs, l'arrière-pays constitué essentiellement de lacs, cours d'eau et de forêts, offre une vocation mixte tournée vers l'exploitation des ressources énergétiques et forestières et vers une utilisation récréative du milieu.

L'utilisation de l'espace est abordée par fonction ou vocation de l'espace, qu'il s'agisse des centres d'activités commerciales, industrielles ou institutionnelles, de l'espace résidentiel ou récréatif.

1.5.1 Centres d'activités commerciaux

Le centre-ville du secteur Mingan a fait l'objet d'un programme de réaménagement au cours des années quatre-vingt et de diverses interventions depuis. Malgré ces programmes ayant pour objet d'en assurer la revitalisation, on y observe un certain nombre de locaux vacants. Du côté est, un ancien hôtel, incendié en 2001, pourrait favoriser la mise en place d'un projet commercial, institutionnel ou mixte conférant un souffle nouveau à ce secteur qui paraît en avoir besoin. La présence d'une grande plage de stationnements au voisinage de cet établissement est de nature à ajouter au potentiel du secteur d'assurer le déploiement d'une nouvelle activité dynamisante.

Le centre-ville du secteur La Salle comporte aussi des locaux vacants. L'implantation récente d'un carrefour de la nouvelle économie y constitue une intervention dynamisante, comme d'ailleurs l'application du Programme de revitalisation des vieux quartiers. Ici, la proximité du parc des Pionniers pourrait favoriser une orientation commerciale fondée sur les services personnels, le commerce fin, la restauration et les activités nocturnes.

Par ailleurs, l'axe de la route 138 constitue un centre d'activité commerciale dont la qualité s'avère inégale. Chacun des noyaux urbains a vu s'implanter un centre commercial et divers établissements à sa périphérie. La densité de la trame commerciale s'affirme davantage à mesure qu'on s'approche du centre commercial qui constitue un noyau dur de la trame commerciale. Lorsqu'on s'en éloigne, la densité et la qualité du tissu commercial sont moins nettes. Ainsi, dans la partie ouest de l'agglomération de Mingan, le gabarit de la route 138 et sa grande ouverture, combinée à une compatibilité et une qualité inégale du bâti et des fonctions, font en sorte que l'entrée de la ville offre un paysage urbain constituant un mauvais reflet de sa qualité d'ensemble. Au plan de la circulation, cet état de fait résulte en une conduite rapide et les effets afférents sur la sécurité.

Enfin, à la faveur du réaménagement du boulevard Lafèche et de la mise en place d'un nouveau parc industriel régional, une nouvelle aire commerciale, dédiée en partie aux grandes surfaces, y est pressentie.

1.5.2 Centres d'activités industrielles

Les centres d'activités industrielles associés à la grande industrie sont bien démarqués dans l'espace. L'aluminerie est relativement isolée, alors que l'usine de pâte et papier est dorénavant mieux intégrée dans l'espace, à la faveur de l'aménagement du parc des Pionniers.

Ailleurs, on retrouve des aires industrielles associées à la moyenne et petite entreprise dans chacun des secteurs. Ces aires répondent généralement bien à leur fonction, si ce n'est d'une aire en reconversion dans le secteur Mingan, près de la rivière Amédée.

Le port actuel demeure l'un des équipements industriels majeurs de la ville de Baie-Comeau. Il offre peu d'espace au développement et à la manutention. La zone contiguë, autrefois dédiée aux pétrolières, est en mutation et offre sans doute un potentiel significatif au regard des activités portuaires, d'autant que les espaces plats sont rares dans le secteur. La présence d'une carrière favorise ici, à terme, la création d'espace industrialo-portuaire.

Selon les plus récentes prévisions commandées par Transports Québec, dans le cadre des plans multimodaux pour les régions du Québec, les transbordements du port de Baie-Comeau pourraient augmenter de façon significative au cours des 15 prochaines années. Ces augmentations concerneraient la plupart des trafics actuels du port. Or, les installations publiques du port de Baie-Comeau sont actuellement jugées congestionnées par plusieurs intervenants. Seulement deux postes à quai permettent des transbordements intenses. Même si des réparations majeures ont été apportées au quai brise-lames, le manque d'espace restreint la cadence des transbordements.

Dans la mesure des développements industriels attendus dans le nord du Québec, le rôle central que pourrait potentiellement jouer le port de Baie-Comeau dans ces projets, et la croissance attendus des transbordements, la Ville de Baie-Comeau prévoit la possibilité d'implanter des facilités de transbordement et un complexe industrialo-portuaire dans la baie des Anglais. Les infrastructures actuelles du port de Baie-Comeau n'étant pas adaptées et suffisamment disponibles pour accueillir des vaisseaux de très grandes tailles, l'aménagement de nouvelles installations portuaires, incluant la construction d'un nouveau quai en eau profonde pourraient s'avérer requises afin de répondre aux besoins des industriels et du milieu. Cette zone, qui permettra d'accueillir des bateaux de types Chinamax et Panamax, transportant des quantités de marchandises très importantes (des conteneurs ou des matières premières), et une plate-forme multimodale qui permet à ces marchandises de repartir extrêmement rapidement par d'autres moyens de transport, soit vers des lieux de consommation (comme pour le gaz, le charbon ou les denrées alimentaires), soit vers des lieux de raffinage (cas du pétrole), soit encore des lieux de stockage, peuvent y être construits, leur grandeur variant selon la demande et les volumes anticipés. Il s'agit donc de planifier des espaces permettant de faire partie intégrante de l'offre actuelle sur la Côte-Nord, et d'attirer des usagers potentiels.

La production d'énergie, particulièrement développée en région, trouve ici son expression dans le premier ouvrage hydroélectrique de la rivière Manicouagan.

Enfin, compte tenu de l'absence d'offre d'emplacements industriels destinés à la grande industrie, la Ville de Baie-Comeau a aménagé récemment la phase 2 du parc industriel à vocation régionale, dans son environnement interurbain. La liaison au port, de cette zone industrielle, par une infrastructure ferroviaire, a été réalisée en 2000.

La Ville de Baie-Comeau envisage la promotion du développement industriel métallurgique sur un site de la phase 3 du parc industriel Jean-Noël-Tessier, localisé au nord de l'avenue Leonard-E.-Schlemm, dans la continuité de l'avenue du Labrador. Le terrain sélectionné est inscrit au plan de zonage de la municipalité avec une indication « industriel lourd » et permet l'implantation de projets exigeant des volumes importants de matières premières à manutentionner et peut tolérer des impacts par le bruit et les poussières, étant donné son éloignement des zones résidentielles. Le terrain visé est localisé du côté nord du boulevard Pierre-Ouellet, situé à une distance de plus ou moins 2,5 km des deux pôles urbanisés. Le secteur visé fait en sorte que les nouvelles activités industrielles n'entrent pas en conflit avec d'autres usages existants avec lesquels elles seraient incompatibles.

Les hypothèses de l'aménagement du parc industriel Jean-Noël-Tessier, phase 3, concernent essentiellement les infrastructures pour la manutention de produits et de minerais non-ferreux dont nous ne connaissons pas encore la typologie et les volumes. Nous supposons tout de même que le site comprendrait une zone dédiée au stockage et à l'entreposage, un tracé ferroviaire et une zone de production ou de transformation.

Une composante importante de la planification est imputée aux infrastructures de service. Les conduites, à l'extrémité nord de l'avenue du Labrador, en sont de formats suffisants pour desservir la phase 3. Nous prévoyons étendre ce réseau à proximité de la route 389 actuelle, sous le nouveau tronçon de la route construite par le MTQ, et boucler le réseau d'aqueduc par la voie de service prévue à l'est. La longueur estimée des conduites est de 2 980 m. Il n'est pas planifié d'installer des conduites de drainage pluviales.

Le milieu industriel présente un certain nombre de contraintes environnementales. Parmi celles-ci, sans doute la plus significative dans le paysage urbain, est celle associée à ces grandes lignes de transport d'énergie qui, de la centrale McCormick, acheminent l'énergie vers l'usine de pâte et papier. Il appert qu'au moins l'une de ces lignes serait hors tension, entre le poste Bégin et l'usine.

La présence de grandes gravières et sablières, sans qu'on y observe de trace évidente de réhabilitation, contribue aussi à la dégradation de paysages, comme c'est le cas, par exemple, à l'intérieur du territoire de l'écoparc, près de la station de ski du Mont Ti-Basse.

Enfin, des sites de résidus industriels, plus particulièrement sur le site de l'aluminerie, constituent une source de préoccupation au plan environnemental. *(Modifié par le Règlement 2016-885, art. 3)*

1.5.3 Fonction institutionnelle

Largement concentrés dans le secteur Mingan, les établissements institutionnels structurent fortement le territoire de cette agglomération et contribuent certes au maintien des activités du centre-ville. L'Évêché, le Cégep, le Centre hospitalier régional de Baie-Comeau, la polyvalente des Rives, le Pavillon de la falaise, le Centre N.-A.-Labrie, l'Oasis des Pionniers, la Régie régionale de la santé et des services sociaux, un aréna, le CLSC et la salle de spectacle contribuent à cette concentration d'équipements publics. La relocalisation du CLSC est envisagée dans un proche avenir dans le secteur interurbain.

La mise en place d'une grande polyvalente et d'un aréna dans le secteur Marquette, a assuré un certain rééquilibrage favorisant un développement urbain du territoire entre ces derniers et le Mont Sec.

1.5.4 Parcs et espaces récréatifs

La distanciation des agglomérations et le large front littoral font en sorte que l'autorité municipale dispose de choix multiples dans ses investissements publics en matière de parcs et espaces verts. La ville s'est donné un organisme paramunicipal, la Société des parcs, qui coordonne l'aménagement de ses parcs et leur entretien.

Le milieu urbain est jalonné par un réseau de parcs dont certains sont liés entre eux par un réseau piétonnier. Le parc des Découvreurs à l'entrée ouest, aménagé récemment et qui sert aussi de centre d'information touristique, le parc de la Falaise, le Vieux Poste, le parc des Pionniers, la base de plein air du lac Aber et la marina sont les principaux. Entre ces jalons, une chaîne d'aménagements linéaires, en partie existants, pourrait, à terme, former un continuum entre ces parcs et valoriser davantage la position exceptionnelle de la ville sur ses fronts littoraux. Compte tenu des escarpements, une promenade y est généralement isolée du milieu urbain, conférant à l'aménagement un cachet particulier imprégné du milieu naturel.

L'aménagement du parc des Pionniers a créé un nouvel espace de grand attrait et au surplus récupéré une zone dégradée au cœur du centre-ville du secteur Marquette. Les interfaces entre ce parc et le centre-ville mériteront une intervention pour mieux les assortir à la situation urbaine des centres-villes.

Il faut mentionner, de plus, la présence du terrain de golf au nord du secteur Mingan, intégré au milieu urbain. L'interface entre le golf et la rivière Manicouagan, dans le couloir de la rivière Amédée, offre un

espace de grande qualité à un aménagement récréatif. Ce secteur constitue l'interface entre les deux agglomérations, de sorte qu'une telle mise en valeur pourrait participer à sa vocation de façon intérimaire ou permanente.

Par ailleurs, le parc régional en projet, l'écoparc Manicouagan se veut un équipement touristique structurant et susceptible de rétention de la clientèle touristique du circuit nordique. Fondé sur un milieu naturel exceptionnel et sur des ressources uniques, comme le sont les bancs coquilliers, son aménagement fait consensus en région.

Ses limites tel que déterminé au plan directeur présentent une interface avec la zone urbaine, qui est source de conflit d'utilisation éventuelle. En effet, en retenant l'essentiel de la partie résiduelle de la baie des Anglais, le parc entrerait en conflit avec la zone d'extension de la fonction portuaire. Or, l'économie industrielle, reposant largement sur la fonction portuaire, ne saurait souffrir de ce sacrifice. C'est pourquoi les gestionnaires du parc et l'administration municipale se sont entendues sur une limite qui assure les espaces requis au développement portuaire.

1.5.5 Espace résidentiel

La fonction résidentielle bénéficie fortement, d'une part de l'urbanisation récente et, d'autre part, de formes urbaines de type organiques articulées au milieu naturel. Le secteur résidentiel montre généralement une bonne qualité.

Toutefois, il subsiste des exceptions. Les zones de maisons mobiles du parc de la Rivière et du parc Parent constituent des milieux de vie particuliers dont la qualité fait défaut à des niveaux divers. Les infrastructures du parc Parent y seraient de qualité faible, la rue n'y est pas pavée, l'exiguïté de l'espace fait en sorte qu'une grande promiscuité y régit l'espace. Dans le cas du parc de la Rivière, les rues ont été réaménagées. Toutefois, la densité y est élevée et on observe un débordement des bâtiments accessoires hors de la propriété, en marge de la rivière Manicouagan. Les emplacements y sont loués aux résidents, ce qui pourrait faciliter un réaménagement éventuel.

Ailleurs, une zone résidentielle de haute densité dans le secteur Saint-Georges offre une très faible qualité. Une intervention est requise en ce qui a trait à l'un des bâtiments qui présenteraient des vices structurels en affectant la sécurité. À la suite des expertises opportunes, il serait approprié d'y assurer une intervention municipale en cohésion avec le droit.

Le développement de la trame résidentielle présente des vides qu'il serait naturel de combler avec les besoins futurs. Il importe de mentionner que les perspectives du développement résidentiel n'offrent pas une largesse telle que la marge de manœuvre soit grande pour peu qu'on veuille s'assurer d'optimiser le rendement des infrastructures et équipements urbains existants. Les perspectives

démographiques et la disponibilité de logements vacants font en sorte qu'on ne saurait songer, à moyen terme, à meubler de grands espaces urbains.

1.6 INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS PUBLICS

1.6.1 Accessibilité routière

L'accessibilité au territoire repose sur la route 138, la grande dorsale sur laquelle s'appuie la structure de transport de l'ensemble de la Côte-Nord. Le territoire de Baie-Comeau constitue une charnière dans l'organisation du réseau routier nordique dans la mesure où la route 138 se prolonge depuis son territoire vers la Minganie et où elle fait contact avec la route 389 en direction de Manic 5 et de Fermont.

Dans son ensemble, le réseau routier actuel répond bien aux besoins en ce qui a trait à la fluidité de la circulation. En outre, la qualité du réseau routier reflète la richesse relative qui a présidé au développement urbain et dont le gabarit des boulevards Blanche et Manicouagan constitue un bon exemple.

Le réseau urbain repose aussi sur de grands boulevards urbains. Dans le secteur Mingan, les boulevards Blanche, Bélanger et Hélène constituent autant de collecteurs routiers principaux entre le boulevard Lafèche (138) et le boulevard Manicouagan, au sud. Le boulevard Jolliet structure les communications au centre-ville. Elle s'appuie sur le boulevard Blanche vers l'ouest et donne accès à la rue de Bretagne qui n'offre pas le gabarit d'un collecteur routier, bien que sa localisation le suggère. Cet axe mériterait certes une amélioration pour mieux encadrer une telle fonction de collecteur routier.

Dans le secteur Marquette, le réseau collecteur appuyé sur le boulevard La Salle (138) s'avère davantage complexe, compte tenu de la configuration de l'urbanisation. Il repose sur les avenues Damase-Potvin et Donald-Smith dans la partie ouest de l'agglomération, sur les avenues Charles-Guay, Babel et Père-Arnaud au cœur de cette dernière, et sur les avenues Laval et Champlain à l'est. Au surplus, la route Maritime forme un collecteur industriel majeur depuis le centre-ville et le port vers la route 138. Ajoutons que l'avenue Arthur-A.-Schmon, en partie existante, est planifiée comme un collecteur sud. En ce qui a trait au quartier St-Georges, les avenues De Maisonneuve et Le Gardeur en structurent le réseau routier urbain.

Les éléments de problématique qui affectent le réseau routier tiennent principalement à deux situations.

La première tient à un enclavement potentiel des deux secteurs urbains advenant un incident qui paralyserait la circulation sur la route 138 entre les agglomérations. En effet, il n'existe pas d'alternative permettant de lier les deux secteurs dans une telle éventualité, sinon par la voie de

contournement entre la Scierie des Outardes et Manic 2, aménagée en 1998. Cette route impliquerait toutefois un détour d'environ 50 km pour relier les deux agglomérations, dont la moitié sur chemin gravelé. Or, le volume de circulation y est de l'ordre de 16 000 à 18 000 véhicules par jour.

La seconde tient au développement fulgurant qu'a connu la ville de Baie-Comeau à compter de la fin des années cinquante. La plus grande partie du réseau urbain a été construite au cours de la même période, de sorte que la durée de vie des infrastructures connaîtra son échéance sensiblement en même temps. En conséquence, les investissements requis pour leur réfection s'avèreraient largement concentrés dans le temps.

Par ailleurs, certaines situations invitent aussi à la réflexion dans le cadre de la planification. Le gabarit de certaines artères paraît surdimensionné par rapport à leur fonction, imposant des travaux d'entretien plus importants, lors du déneigement par exemple. C'est le cas plus particulièrement des boulevards de Normandie, Alexandre, Manicouagan (du boulevard René-Bélanger à l'extrémité est, à l'est de la rue Touzel), et du boulevard Jolliet (des rues Conan à Henri). Lorsque des travaux majeurs affecteront ces infrastructures, la ville pourrait envisager d'en modifier le gabarit et, le cas échéant, d'y éliminer le terre-plein central. La discontinuité du boulevard Manicouagan, entre le boulevard Blanche et la rue Touzel, soulève la question de l'opportunité de procéder au bouclage de l'infrastructure. Or, des contraintes topographiques et la présence de sites archéologiques (parc de la Falaise) se conjuguent à des perspectives de développement résidentiel limitées pour restreindre l'intérêt de ce bouclage. Le désenclavement de certains secteurs peut aussi être envisagé. Le secteur de la rue Le Strat et celui accessible par l'avenue Samuel-Miller sont plus particulièrement concernés par l'éventualité d'un éventuel bouclage.

Mentionnons aussi la réfection de certains axes dont les plus importants sont l'entrée ouest de la route 138, pour des raisons exposées auparavant, l'avenue Champlain de la rue Marquette au parc des Pionniers, de même que la route Maritime, compte tenu de sa vocation industrielle.

Enfin, certains aménagements urbains méritent une attention. L'intégration du parc des Pionniers aux infrastructures voisines et l'intégration de la circulation piétonne dans le secteur du boulevard La Salle constituent les principaux.

1.6.2 Accessibilité portuaire et aérienne

L'accessibilité au territoire est solidement appuyée sur la fonction portuaire qui a présidé à la genèse de son urbanisation. Le port constitue l'une des principales infrastructures sur le Saint-Laurent. Son trafic s'avère différencié, reposant sur le trafic de vraquiers, de pétroliers, de marchandises générales, de matériel ferroviaire et de passagers.

La ville de Baie-Comeau est aussi desservie par un aéroport régional situé hors de son territoire (Pointe-Lebel). On y observe d'importants problèmes de desserte, associés à l'implication d'un transporteur majeur à long terme, à la fréquence et à l'horaire des vols. Par ailleurs, un aéroport privé et une hydrobase sont présents sur le territoire.

1.6.3 Réseau d'aqueduc

Le territoire urbanisé de la ville de Baie-Comeau comprend quatre réseaux d'aqueduc distincts, soit un petit réseau desservant la rue McCormick, le réseau du secteur Mingan, celui desservant le secteur Marquette, exception faite du quartier St-Georges et le réseau du quartier St-Georges.

Dans l'ensemble, les réseaux d'aqueduc sont en bon état et présentent une ossature satisfaisante pour les besoins actuels. Les réseaux offrent généralement la protection incendie dans tous les secteurs, sauf pour le petit réseau de la rue McCormick qui offre uniquement l'alimentation domestique.

Une étude de balancement hydraulique de l'ensemble de la ville a été réalisée en 1996 par Groupe-conseil TDA et Technika. Cette étude a permis de cibler certaines améliorations à apporter au réseau et de déterminer les ouvrages requis pour relier éventuellement les trois réseaux principaux du secteur Mingan et du secteur Marquette, et de desservir le futur développement interurbain, incluant le parc industriel régional.

1.6.3.1 Réseau du secteur Mingan

Le secteur Mingan est desservi par une prise d'eau à l'intérieur de la rivière Manicouagan. Un poste de pompage et de traitement assure la disponibilité d'une eau potable de qualité. Le système est adéquat pour les besoins actuels et aucun agrandissement n'est prévu compte tenu de la croissance anticipée. Les travaux proposés aux plans directeurs ont essentiellement pour objet l'amélioration de la protection incendie. Aucune problématique n'est à souligner concernant la distribution domestique, autant en terme de débit que pour les pressions, lesquelles sont amplement suffisantes et doivent même être réduites à certains endroits.

1.6.3.2 Réseau du secteur Marquette

Dans le secteur Marquette, l'approvisionnement en eau provient du lac à la Chasse. Le traitement réalisé actuellement consiste en une chloration, suivie d'un ajustement du pH. Afin de respecter les normes de la nouvelle réglementation sur l'eau potable fera en sorte qu'on devra éventuellement envisager le traitement de l'eau aux quatre stations de pompage.

Outre certaines améliorations requises aux fins de protection incendie, on observe également des problèmes de pression en condition de pointe horaire pour l'alimentation domestique, notamment dans le secteur de l'avenue Mance. Une des recommandations de l'étude de balancement hydraulique consiste à relier les réseaux du secteur St-Georges avec le réseau du secteur de la station La Chasse. Des travaux d'amélioration à la station de St-Georges pour augmenter sa capacité et sa réserve seraient alors requis.

Le développement de la zone interurbaine de Mingan et de Marquette sera desservi, dans un premier temps, par la station de pompage La Chasse, dont la capacité est suffisante dans l'immédiat, suite à l'ajout récent d'une quatrième pompe de grande capacité. Advenant l'implantation d'industries majeures avec forte consommation d'eau, il est prévu, dans un premier temps, de boucler le réseau d'aqueduc avec celui du secteur Mingan en construisant une conduite le long de la route 138 entre la rue de Bretagne et le nouvel accès du boulevard Industriel. Une alimentation en eau industrielle à partir du lac Castelneau est possible et favoriserait aussi la protection incendie.

Le réseau a également été planifié de façon à pouvoir s'alimenter en eau industrielle non traitée à partir du lac Castelneau, situé au nord du nouveau parc industriel régional, ce qui pourra du même coup assurer un débit de protection incendie additionnel dans ce secteur pour des industries à haut risque. Cette prévision n'est toutefois effective que pour les terrains situés au nord de la route 138. La partie sud du futur développement est prévue pour être desservie par la station La Chasse pour sa partie nord-est, et par le réseau du secteur Mingan via le prolongement du boulevard Jolliet pour la partie sud-ouest.

Les réseaux d'aqueduc ne présentent aucune contrainte aux fins de la croissance future de la zone urbaine et les améliorations proposées ont surtout pour but d'améliorer la protection incendie dans certains secteurs. Seul le secteur de l'avenue Mance et de l'avenue Desjardins présente des problèmes au niveau la pression d'alimentation.

1.6.4 Réseaux d'égout

Les réseaux d'égout de la zone urbanisée sont séparés en zones distinctes desservant la rue McCormick, le secteur Mingan et le secteur Marquette.

1.6.4.1 Rue McCormick

Sur la rue McCormick, un petit réseau sanitaire dessert les quelques usagers installés sur cette rue. Les eaux usées sanitaires sont traitées à l'aide d'une installation septique commune. Les installations existantes ne laissent aucune marge pour un accroissement de population dans ce secteur.

1.6.4.2 Secteur Mingan

Dans le secteur Mingan, l'ensemble du réseau sanitaire se déverse en direction de deux postes de pompage principaux situés à l'extrémité de la rue Fortier (poste Amédée) et à l'intersection des boulevards Bélanger et Manicouagan (poste des Berges). Ces deux postes refoulent les eaux usées en direction des étangs aérés situés au nord du boulevard Industriel. Les eaux sont traitées et rejetées à la rivière Manicouagan dans l'axe de la rue Touzel. L'ossature du réseau est adéquate pour desservir la population actuelle et les développements projetés. Le seul élément contraignant concerne la capacité du poste de pompage des Berges dont la capacité théorique serait atteinte. Autrement, la réalisation de travaux majeurs pourrait constituer l'occasion de compléter la séparation des réseaux sanitaires et pluviaux.

En ce qui concerne l'égout pluvial du secteur Mingan, l'ossature du réseau permet de recevoir adéquatement les eaux de drainage de la zone urbanisée. Il pourrait rester à compléter la séparation des réseaux sur la partie plus ancienne du secteur le plateau.

Des problèmes de refoulement sont survenus sur le boulevard Manicouagan lors de fortes pluies, malgré la grande capacité des conduites. La situation tient au niveau de la marée qui submerge la partie basse du réseau, causant ainsi la formation d'un gradient hydraulique. D'ailleurs, pour solutionner ce problème, la construction d'un fossé de drainage a été réalisée en 1999 à partir du fossé existant situé à l'extrémité nord de la rue Fafard. Cette infrastructure vise à intercepter le ruisseau qui est capté par le réseau pluvial qui draine la tourbière située au nord de l'agglomération. Un tel ouvrage permettrait de soulager le réseau pluvial.

1.6.4.3 Secteur Marquette

Dans le secteur Marquette, toutes les eaux usées sont dirigées en direction de deux postes de pompage dont le principal est le poste de pompage de la Mer situé le long de la route Maritime, près du viaduc St-Georges. Un deuxième poste de pompage des Eiders est localisé sur le boulevard Arthur-A.-Schmon, à l'ouest de l'avenue Donald-Smith. Ces deux postes de pompage refoulent les eaux usées en direction des étangs aérés situés à l'ouest de la rivière à la Chasse. Les eaux traitées sont retournées par gravité dans la rivière à la Chasse, près de l'embouchure du fleuve St-Laurent.

Le réseau sanitaire du secteur Marquette est entièrement pseudodomestique. L'ossature du réseau permet de desservir adéquatement le développement actuel et futur de ce secteur. La capacité de ce poste est donc limitée sensiblement à la demande actuelle. Le poste de pompage des Eiders peut recevoir le futur développement dans le secteur Plessis/Schmon. Il reçoit également les eaux usées provenant du nouveau développement situé entre les deux agglomérations, incluant le parc industriel régional. La capacité du poste de pompage des Eiders et du système de traitement est toutefois limitée. Advenant un accroissement très important dans ce secteur ou du parc industriel, il y aura

possibilité d'augmenter la capacité du poste de pompage et du système de traitement ou de transférer les eaux usées vers les installations du secteur Mingan.

1.6.4.4 Égout pluvial

L'égout pluvial est disponible dans toutes les rues du secteur Marquette, sauf dans quelques tronçons de rue du quartier St-Amélie et du quartier St-Georges. L'absence de réseau dans ces tronçons cause peu de problèmes particuliers puisque les rues sont bien drainées. Il n'est toutefois pas possible de raccorder les drains de fondation des résidences à l'égout pluvial, ce qui cause une surcharge du réseau d'égout domestique puisque les drains de fondations y sont raccordés.

Il existe une problématique particulière au niveau du drainage dans le secteur Marquette étant donné le relief accidenté. Le ruissellement provenant des collines rocheuses à l'arrière des maisons entraîne des inconvénients pour plusieurs citoyens qui doivent aménager des drains pour capter l'eau à l'arrière des lots et les diriger vers la rue. Certains de ces drains sont raccordés à l'égout sanitaire ce qui entraîne des quantités d'eaux de captage importantes en cas de pluie.

Dans l'ensemble, le réseau pluvial du secteur Marquette répond bien aux besoins pour les développements actuels et projetés.

En résumé, les réseaux d'égout sanitaires et pluviaux de Baie-Comeau sont adéquats et ne constituent pas une contrainte au développement qui y est projeté sauf pour le poste de pompage des Berges, dans le secteur Mingan, dont la capacité d'accueil est limitée et qui pourrait nécessiter des travaux majeurs advenant un développement dans ce secteur. Pour le développement de l'espace interurbain, la desserte de l'égout sanitaire a été planifiée de façon à ce que la partie nord des lignes hydroélectriques, passant du côté sud de la route 138, soit desservie par le nouvel intercepteur d'égout aménagé pour le parc industriel régional. La partie au sud des lignes électriques se déversera éventuellement en direction de la rue Rouleau, pour être acheminée vers le poste de pompage Amédée.

Enfin, le réseau d'égout sanitaire ne peut recevoir d'eau usée industrielle en quantité importante. Si des entreprises s'implantaient dans le parc industriel régional et produisaient des eaux industrielles, ces entreprises devraient traiter leurs eaux pour les rejeter au réseau hydrographique ou à l'égout pluvial.

1.6.5 Réseau électrique

La Ville de Baie-Comeau est située à un carrefour stratégique en ce qui concerne la production hydroélectrique et les réseaux de transport. Le potentiel d'énergie disponible est pratiquement illimité aux fins de développement futur de la ville. Il est à noter que le secteur Marquette est alimenté par un réseau électrique privé appartenant à la Ville de Baie-Comeau. Le secteur Mingan est alimenté par le réseau d'Hydro-Québec. En ce qui a trait au secteur interurbain, une entente est intervenue entre la Ville de Baie-Comeau et Hydro-Québec pour le partage du territoire. Hydro-Québec desservira le territoire situé au nord de la route 138 dont le parc Industriel régional. La Ville de Baie-Comeau desservira le futur développement résidentiel au sud de la route 138. Les réseaux électriques sont en bon état et adéquats pour desservir les usagers existants et futurs dans les deux secteurs.

Le réseau privé de la ville de Baie-Comeau est alimenté par le poste Bégin située sur l'avenue Bégin. La sous-station est alimentée par une des deux lignes haute tension de 69 kV appartenant à la compagnie hydroélectrique Manicouagan (LCHM). La compagnie hydroélectrique Manicouagan est propriété d'Abitibi-Consolidated et de la Société canadienne de métaux Reynolds. L'énergie est produite par la centrale McCormick. Les deux grandes entreprises utilisent la totalité de l'énergie produite par cette centrale privée et achètent de l'énergie excédentaire d'Hydro-Québec, d'où la multitude de lignes haute tension qui sillonnent le paysage urbain de la ville de Baie-Comeau.

Plusieurs lignes haute tension transitent au nord de la zone urbanisée de la ville à partir du complexe Manic 1/McCormick jusqu'aux deux industries majeures. Une de ces lignes longe le côté nord de la route 138 et traverse la zone sud du nouveau parc industriel régional. Cette ligne est peu visible dans le secteur Mingan, mais se rapproche en longeant la limite nord du terrain de golf. Elle est plus apparente dans le secteur Marquette, puisqu'elle longe le boulevard La Salle du côté nord et chemine sur les collines rocheuses jusqu'à la papetière. Cette ligne appartient à la compagnie hydroélectrique Manicouagan. Cette dernière possède également deux autres lignes qui sont localisées du côté sud de la route 138 et traverse les tissus urbains des secteurs Mingan et Marquette. Ces deux lignes sont les plus dommageables au niveau de l'environnement visuel, puisqu'elles longent toute la longueur du boulevard Laflèche dans le secteur Mingan et traversent le tissu urbain dans le secteur Marquette en longeant le côté sud du parc de maisons mobiles Crémazie, le côté nord du parc des maisons mobiles Bégin, puis traversent le boulevard La Salle à l'intersection de l'avenue Donald-Smith. Ces deux lignes sont sous tension entre la centrale et le poste Bégin. Sur le dernier tronçon entre le poste Bégin et la papetière, une seule des deux lignes est sous tension et la deuxième ligne est conservée comme relève, en cas de bris sur la ligne principale. La compagnie hydroélectrique Manicouagan possède également deux lignes de transport au nord de l'agglomération pour alimenter l'aluminerie. La ligne nord est hors tension, mais est conservée comme ligne de relève. Deux autres lignes d'Hydro-Québec longent les deux lignes de la LCHM du côté nord de celles-ci.

La relocalisation des deux lignes sud de la LCHM serait souhaitable considérant l'impact majeur qu'elles offrent sur le tissu urbain des deux secteurs existants. Cette ligne serait apparente de tous les

nouveaux développements, puisqu'elle se situe sur la dorsale rocheuse qui surplombe toute la superficie du terrain situé au sud de la route 138. La ligne longeant le côté nord de la route 138 est moins problématique parce que sa partie visible se situe dans la zone industrielle, et qu'elle est peu visible à partir de la zone urbaine des secteurs Mingan et Marquette.

1.6.6 Gestion des neiges usées

La ville de Baie-Comeau fait la cueillette des neiges usées sur son territoire urbanisé. La ville a aménagé récemment deux sites de disposition des neiges usées autorisés par le ministère de l'Environnement et de la Faune. Les sites sont conformes aux exigences de ce ministère et répondent aux besoins actuels et futurs.

Dans le secteur Marquette, le site est situé du côté nord du boulevard La Salle, à l'est de l'avenue William-Dobel. Les eaux de fonte se déversent dans le ruisseau Comeau et traversent le site de la papetière avant son rejet au fleuve.

Dans le secteur Mingan, le site est aménagé dans le petit parc industriel au nord de la rue Boyer. Il est accessible à l'extrémité nord du boulevard Blanche via le chemin de service de l'aqueduc. Ce site cause certains impacts négatifs au niveau du bruit pour les résidents de la rue de Mingan. Lors des opérations de nuit, certains résidents sont incommodés par le claquage des panneaux et les alarmes de recul. Les eaux de fonte se déversent dans un petit ruisseau en direction de l'extrémité de la rue Boyer.

Les sites des neiges usées n'affectent pas le développement éventuel du territoire, sauf dans le secteur Mingan où les terrains compris entre le site de neiges usées et la rue Mingan, ne pourraient être viabilisés à cause du bruit durant les opérations de nuit.

1.6.7 Gestion des déchets

Les déchets sont recueillis deux fois par semaine sur le territoire urbanisé de la ville de Baie-Comeau. Les matières recyclables sont dirigées vers un centre de tri situé dans un bâtiment de la carrière BobSon inc. située dans le parc industriel régional. Les matières résiduelles sont acheminées directement au lieu d'enfouissement sanitaire régional, situé à l'extrémité ouest du territoire de la ville, à l'ouest de la rivière Manicouagan. Ce site en est à ses derniers mois d'opération et un nouveau lieu d'enfouissement sanitaire est en phase de développement à l'ouest du site actuel sur le territoire de la municipalité de Ragueneau. Les matières résiduelles sont enfouies conformément aux exigences des lois et règlements en vigueur.

Outre les déchets domestiques, nous notons aussi la présence de sites de disposition de déchets industriels sur le territoire de la ville. Un dépôt de résidus ligneux de Scierie des Outardes dans une ancienne sablière voisine du lieu d'enfouissement sanitaire est en voie de fermeture.

La papetière Abitibi-Consolidated déposait ses résidus de fabrique de pâte et papier dans la baie Comeau jusqu'à la fin des années 1980. Ce site est actuellement en voie de réaménagement et constitue maintenant le parc des Pionniers. Un nouveau site de dépôt des résidus ligneux se situe sur le terrain de la papetière, entre le lac Comeau et l'intersection des routes 138 et 389, derrière les installations d'Hydro-Québec. Ce site est dans une zone industrielle éloignée des zones habitées et non visible.

La société canadienne de métaux Reynolds (SCMR) montre divers sites de déchets sur ses terrains. Mentionnons finalement la présence d'un ancien site d'enfouissement de Reynolds et de la ville de Baie-Comeau situé au nord de l'usine de la SCMR près de la rivière aux Anglais. Ce site a fait l'objet d'un inventaire par le MEF et est classé comme potentiellement dangereux. Le lixiviat provenant de ce site désaffecté, se rejette dans la rivière aux Anglais, en aval du pont de la route 138.

1.7 QUESTIONS DE PATRIMOINE ET DE CULTURE

1.7.1 Patrimoine bâti

Certaines composantes bâties et certains sites présentent un intérêt certain au plan du patrimoine. La partie ancienne du secteur Marquette, centrée sur le mont Sec présente une homogénéité architecturale dont il importe de préserver le caractère. L'état de conservation y est toutefois inégal, en particulier au sud et à l'ouest du mont Sec. Actuellement, une section du règlement de zonage encadre cette protection.

Des études internes ont démontré l'intérêt particulier du secteur, notamment quant à son bâti institutionnel et à l'architecture vernaculaire états-unienne qui caractérise le bâti résidentiel.

Une zone de résidences contiguës dans le secteur Mingan présente une homogénéité telle qu'il faudrait s'assurer de la maintenir par les mesures appropriées. Ailleurs, mentionnons les églises Sainte-Amélie, St-Andrews et le Vieux-Poste qui présentent certes un intérêt particulier. La décroissance démographique présente aussi des enjeux au niveau du patrimoine institutionnel. On peut croire que les autorités scolaires voudront sans doute consolider leur clientèle en abandonnant certains immeubles. C'est vrai aussi du patrimoine religieux.

1.7.2 Sites archéologiques



À l'instigation de la Société des parcs, divers inventaires archéologiques ont été réalisés depuis le début des années quatre-vingt-dix (Pintal, 1992, 1994, 1996). Ces inventaires, réalisés à l'intérieur ou en marge du tissu urbain, ont révélé une occupation très ancienne du territoire. En effet, l'une des stations du site DbEb.1 aurait été occupée environ 6 200 ans avant Jésus-Christ (Pintal, 1996). Compte tenu de l'intérêt probant révélé par certains sites inventoriés, l'archéologue Pintal recommande « que la municipalité use son pouvoir de citation afin de les inscrire dans son plan d'aménagement et de les protéger des aménagements à venir. Les sites DhEb-1, DhEb-11, DhEb-13 et DhEa-2B sont principalement concernés par cette proposition ... » (Pintal, 1995, p. 83).

1.7.3 Fonction culturelle

Au-delà des espaces récréatifs, la fonction culturelle est ici porteuse d'animation de la trame urbaine, des ensembles à valeur patrimoniale et des centres d'activités. La construction récente d'une salle de spectacle et l'aménagement d'un centre d'archives ont généré des équipements régionaux majeurs. Le programme de mise en place de fresques à l'intérieur du milieu urbain constitue aussi une initiative d'animation culturelle porteuse d'intégration urbaine.

1.8 GRANDS ENJEUX DU PLAN D'URBANISME

Les grands enjeux qui encadrent la réflexion quant à ce plan d'urbanisme s'énoncent en un certain nombre de composantes reliées à la population et à une gestion rationnelle et articulée de l'espace.

1.8.1 Une déstructuration démographique implacable

La déstructuration démographique qui affecte le territoire régional et la ville de Baie-Comeau entraînera, si elle se poursuit selon les prévisions, une rupture dans la croissance du parc résidentiel dès l'horizon 2010. C'est dire qu'il subsiste des besoins modestes pour une dizaine d'années encore afin d'assurer la consolidation des développements amorcés. Au-delà de 2010, le parc immobilier résidentiel pourrait s'avérer excédentaire et le marché en être affecté quant à la valeur même des maisons. Déjà, le parc immobilier présente une offre importante qui surpasse largement la demande.

Cette déstructuration n'a pas d'effet que sur le parc immobilier résidentiel, mais constitue aussi un effritement sensible du marché commercial. La baisse de population qu'a connue la municipalité de Baie-Comeau a bien signifié une contraction de son marché, dont la perception s'est sans doute avérée moindre que celle d'une contraction des ménages. En effet, les ménages sont consommateurs de biens durables, immobiliers et mobiliers, en plus des produits de consommation courants. En

conséquence, une diminution des ménages aura sans doute un effet important sur la consommation de biens durables.

De la sorte, une planification cohérente et conséquente doit, dans un premier temps, s'appuyer sur de tels faits, ce qui n'empêche pas, au contraire, le Conseil municipal et les agents économiques du milieu de soutenir une dynamique de développement dans une perspective à moyen et long terme, notamment par le biais des infrastructures et équipements au soutien de l'activité économique, génératrice d'emplois.

1.8.2 Une nécessaire consolidation de l'espace urbain

Les aléas de la démographie commandent une gestion serrée de l'urbanisation pour profiter optimalement des perspectives de croissance résiduelle modeste (130 logements environ). Les enjeux du plan d'urbanisme se veulent résolument consolidateurs, tant en matière d'infrastructures, d'aménagement urbain, qu'en matière commerciale. C'est dire que la priorisation des investissements municipaux se voudra davantage importante, si on souhaite achever rationnellement l'urbanisation.

On peut croire que cette planification devrait, en conséquence, traduire cet état de fait en privilégiant davantage une consolidation des zones existantes au plan résidentiel, en recherchant une approche commerciale fondée sur la rétention des fuites, un recyclage du patrimoine institutionnel qui préserve ses qualités fondamentales. Ce sont là les éléments d'un menu qui pourrait s'avérer d'une part consolidateur, tout en privilégiant, d'autre part, la mise en place d'infrastructures et équipements constituant autant de conditions de redéploiement de l'économie de Baie-Comeau.

Au surplus, l'optimisation des retombées économiques des grands projets réalisés en région pourrait s'avérer favorable à court terme au redéploiement de l'économie. Au Québec, dans le cadre de certains grands projets, des comités régionaux ont veillé à l'optimisation des retombées, de concert avec les promoteurs.

1.8.3 Les infrastructures au soutien du développement de l'emploi

Le développement des emplois de base à Baie-Comeau constitue certes une priorité. L'autorité municipale l'a bien compris en se dotant d'une infrastructure favorisant un support au développement industriel, et en considérant la mise en place d'un lien ferroviaire entre la nouvelle aire industrielle et le port.

Le développement d'un nouvel équipement touristique constitue aussi une opportunité de création d'emplois durables en région, au voisinage d'un pôle dont les acteurs économiques peuvent bénéficier des retombées.

1.8.4 L'amélioration du paysage urbain et de milieux de vie

L'amélioration du milieu urbain pourrait emprunter plusieurs voies. Le réaménagement de secteurs urbains, précédemment mentionnés dans le secteur Mingan, la relocalisation de lignes de transport d'énergie intra-urbaine, l'amélioration sensible de l'entrée ouest de la ville, voire celle de l'ensemble des entrées de la ville, la création d'un réseau articulé d'espaces récréatifs extensifs entre les parcs existants, la mise en œuvre du plan d'arborisation des boulevards préparé par la Société des parcs (1993), le programme des fresques urbaines, voilà autant d'occasions d'amélioration de l'aménagement urbain qui constituent un enjeu de ce plan.

1.8.5 Une interface urbaine précieuse

La zone interurbaine constitue une contrainte relative dans la mesure où elle occasionne une rupture dans la trame aménagée et ne permet pas d'optimiser les infrastructures et équipements urbains, comme on le souhaiterait sans doute. Toutefois, elle constitue aussi un capital de fort attrait, que ce soit en vue de la mise en place d'un équipement moteur au plan récréotouristique ou autre. C'est pourquoi son aménagement à court terme devrait faire en sorte de préserver son potentiel à long terme.

Le développement d'un parc industriel régional était tout désigné pour assurer une occupation cohérente de l'espace. Le développement de fonctions commerciales et l'aménagement d'équipements touristiques méritent certes considération. Toutefois, ils devraient s'inscrire dans une démarche ouverte visant la compatibilité des fonctions et la productivité de l'espace, en ne réduisant pas son potentiel à long terme par la mise en place d'un aménagement ponctuel.

1.8.6 La fonction de capitale régionale

Baie-Comeau constitue la capitale d'une région périphérique du Québec. À ce titre, certains équipements qui desservent sa région sont présents sur son territoire ou en débordent. Elle tire parti de ces équipements, bien sûr, comme c'est le cas de l'aéroport, mais elle dispense des services à sa collectivité. L'un des enjeux de son plan d'urbanisme est certes la cohésion régionale, pour assurer le meilleur parti des investissements régionaux et le niveau de service le plus approprié, en consolidant et en développant son rôle de capitale régionale. La mise en place d'un parc industriel régional, l'implication de la ville de Baie-Comeau dans les débats qui animent l'aéroport régional constituent autant de manifestations de l'affirmation de son rôle régional.

1.9 LES ÎLOTS DE CHALEUR URBAINS

Un îlot de chaleur urbain est un secteur où la température est plus élevée que dans les secteurs environnants. Il résulte principalement de la réduction de la couverture végétale et de la prédominance de surfaces minéralisées telles que les aires de stationnement minéralisées. Ce phénomène constitue une préoccupation majeure pour la santé publique en milieu urbain, particulièrement pendant les périodes de forte chaleur.

En présence d'un îlot de chaleur urbain, les populations vulnérables, telles que les aînés, les jeunes enfants et les personnes atteintes de maladies chroniques, sont plus susceptibles de subir les effets indésirables des vagues de chaleur, tels que la déshydratation, l'hyperthermie, le syndrome d'épuisement par la chaleur ou, encore, le coup de chaleur. Elles peuvent également exacerber les symptômes d'une maladie chronique préexistante comme le diabète, les troubles de santé mentale, l'insuffisance respiratoire, les maladies cardiovasculaires, cérébrovasculaires, neurologiques et rénales, au point de parfois causer la mort. L'augmentation de l'intensité et de la fréquence de ces épisodes est à anticiper en raison des changements climatiques.

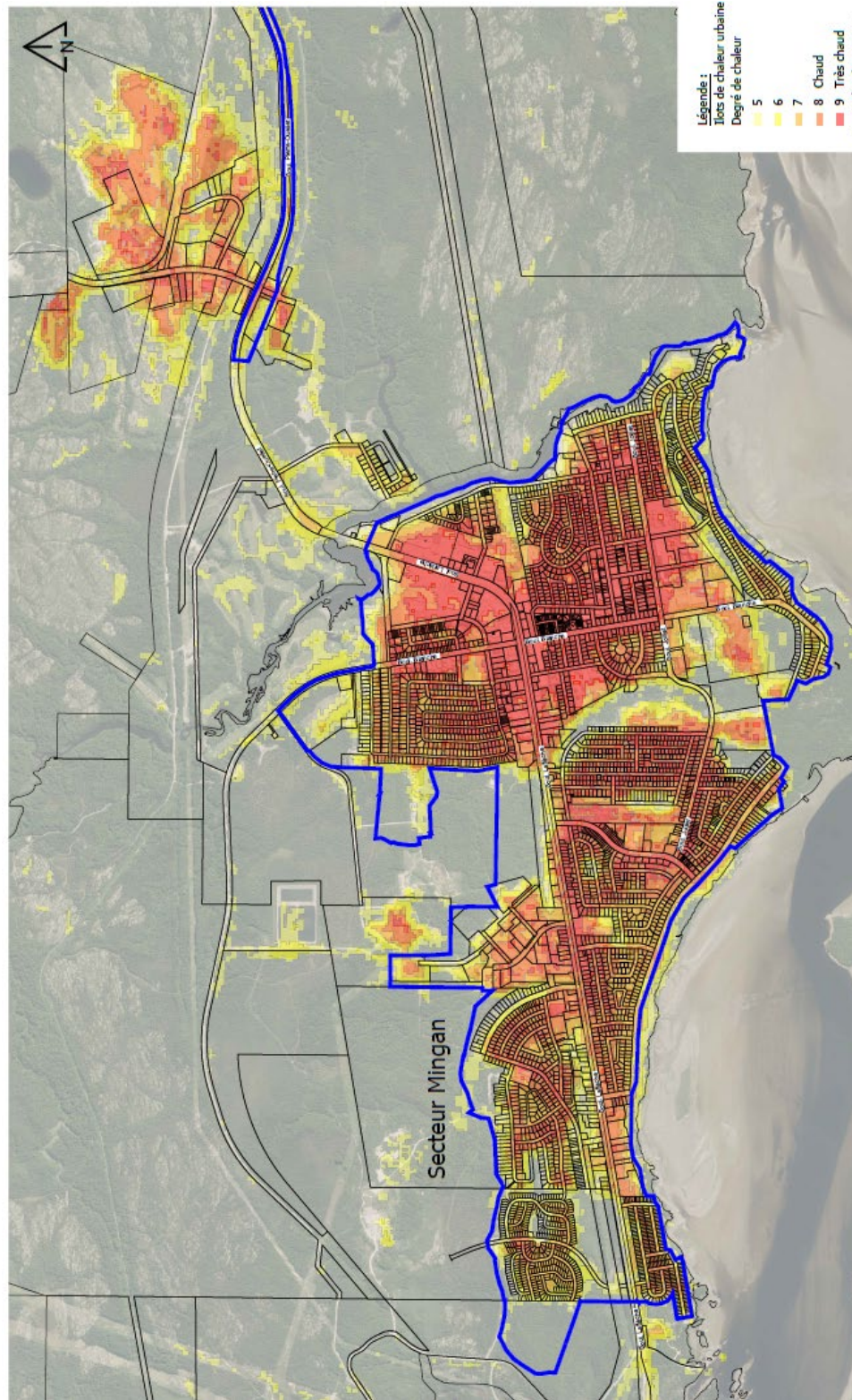
1.9.1 Parties du territoire concernées

Bien que le territoire de la Ville de Baie-Comeau bénéficie d'un couvert forestier significatif, il est confronté au problème des îlots de chaleur urbains. Il est donc impératif d'intégrer des solutions dans la planification territoriale pour atténuer ce phénomène tout en adaptant le territoire à ces transformations.

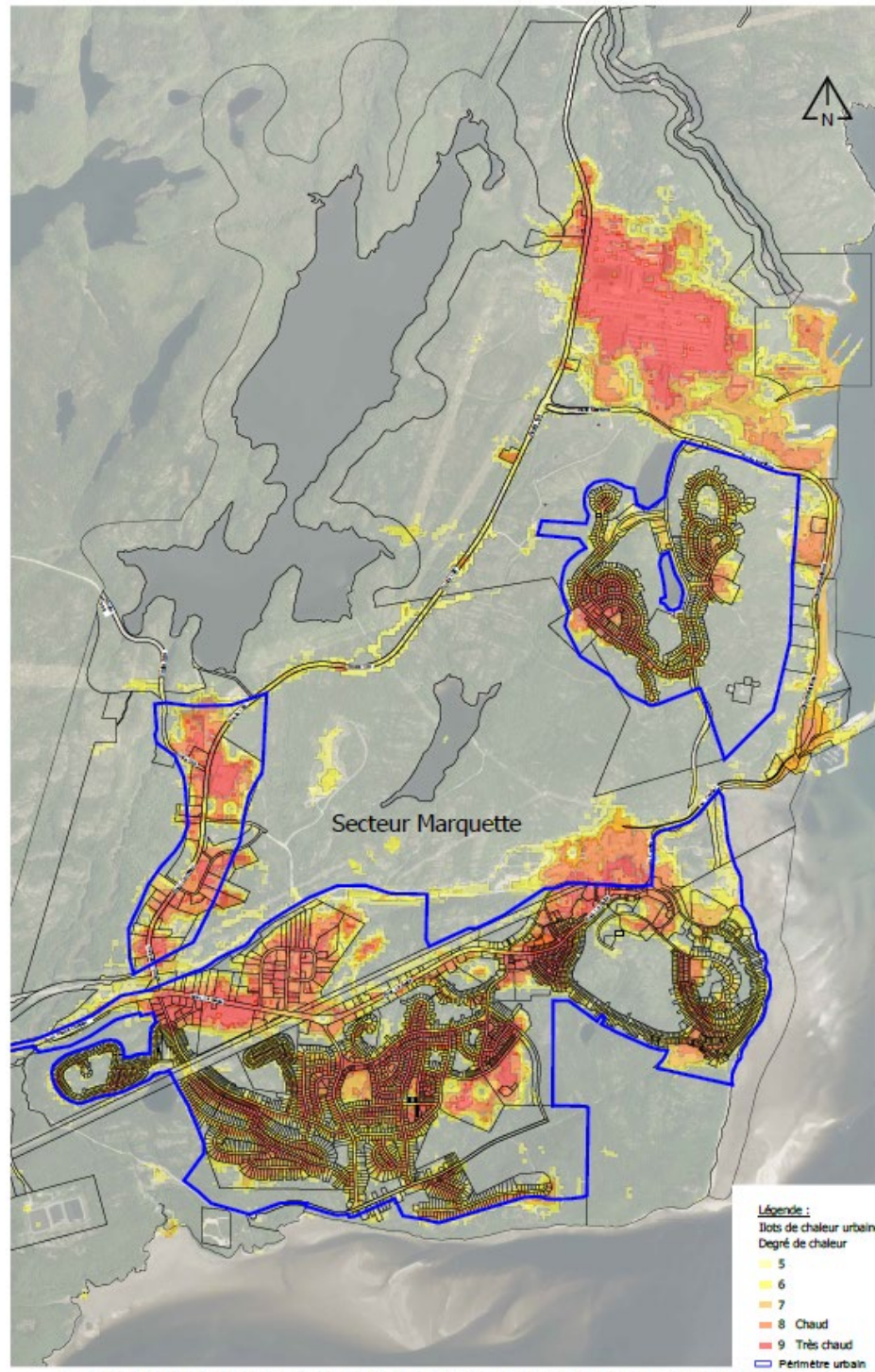
Le phénomène des îlots de chaleur urbains est principalement observé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, notamment dans les parcs industriels et les grands complexes commerciaux et de services, caractérisés par de vastes surfaces minéralisées. On les observe également dans des quartiers résidentiels où la végétation est insuffisante, souvent en raison de la dégradation de la couverture végétale, de l'augmentation de la minéralisation des propriétés, ou de la prépondérance d'espaces réservés aux véhicules et aux voies publiques.

Néanmoins, ce phénomène est également constaté hors du périmètre d'urbanisation, soit dans le quartier industriel de l'intersecteur et à l'emplacement de l'usine Alcoa. Étant donné que ces secteurs ne se trouvent pas à proximité d'environnements urbains sensibles, il n'est pas nécessaire de leur accorder une priorité en ce qui concerne la mise en place de mesures visant à atténuer les effets de ce phénomène.

Carte 3. Emplacement des flots de chaleur urbains – Secteur Mingan et intersecteur



Carte 4. Emplacement des îlots de chaleur urbains – Secteurs Marquette et Saint-Georges



(Ajouté par le Règlement 2024-1109, art. 2)

SECTION 2
PLAN D'URBANISME

2. GRANDES ORIENTATIONS, OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE

Les grandes orientations de l'aménagement du territoire font valoir en quelque sorte la politique, les principaux enjeux, les intentions de la municipalité qui guident le plan d'urbanisme. Il s'agit d'une composante obligatoire du plan d'urbanisme, tel que prescrit à la loi.

Ces grandes orientations sont présentées sous forme d'un tableau qui les prolonge en énonçant les objectifs sous-jacents et les moyens de mise en œuvre qui pourraient permettre leur concrétisation. Cette identification de moyens de mise en œuvre permet de s'assurer du réalisme des orientations proposées, dans les limites des pouvoirs conférés aux municipalités par la loi.

Les grandes orientations constituent le fondement du plan d'urbanisme. Les grandes affectations du territoire, la planification des infrastructures et équipements, l'identification des aires de contraintes et des aires à protéger, se situeront comme autant de gestes de formalisation des intentions de la municipalité, en matière d'aménagement et de contrôle de son territoire.

GRANDES ORIENTATIONS	OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN OEUVRE
Consolider l'espace urbain en optimisant le développement prévisible.	<ul style="list-style-type: none"> • Tenir compte de la démographie et des prévisions à la baisse du volume des ménages. • Refermer les structures de développement existantes et, ce faisant, maximiser l'utilisation des infrastructures; • Structurer l'espace autour de la polyvalente du secteur Marquette; • Améliorer la zone industrielle près de la rivière Amédée. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan d'urbanisme • Aménagement des infrastructures (collecteur, chemin de fer...); • La production de plans d'aménagement d'ensemble.
Favoriser le développement d'infrastructures de support au développement de l'économie et de l'emploi.	<ul style="list-style-type: none"> • Intégrer le parc industriel régional et le port et lui assurer une accessibilité optimale avec les routes majeures; • Assurer la consolidation des centres-villes traditionnels; • Favoriser l'émergence d'un pôle commercial et de services dans l'espace interurbain; • Participer au développement d'un pôle touristique régional avec l'écoparc. • Appuyer la consolidation et le développement des fonctions commerciales et de services. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan d'urbanisme; • Études sectorielles pertinentes; • Mise en place du chemin de fer; • Plan d'urbanisme, programme particulier d'urbanisme; • Étude de planification commerciale et de marché, plan d'urbanisme; • Plan d'urbanisme et planification sectorielle.
Promouvoir une continuité de la mise en valeur du milieu riverain dans une optique d'intégration urbaine et d'amélioration de l'offre récréative.	<ul style="list-style-type: none"> • Compléter ou rafraîchir les sites de parcs connus; • Tisser des liens extensifs entre les zones intensives (sentiers, aménagements extensifs, mobilier...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan d'urbanisme; • Plan directeur des parcs. • Plan d'urbanisme; • Infrastructures cyclables et piétonnes; • Investissements environnementaux dans le cadre du projet Tournustouc; • Prévoir des accès physiques et visuels à la côte; • Intégrer le couloir de la rivière Amédée.

GRANDES ORIENTATIONS	OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN OEUVRE
Améliorer les paysages urbains.	<ul style="list-style-type: none"> • Intervenir pour refermer le corridor visuel de l'entrée ouest et plus généralement améliorer les entrées de la ville; • Valoriser les grandes artères par un programme d'arboriculture urbaine; • Élimination des grandes infrastructures de transport d'énergie intraurbaines. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan d'urbanisme et plan détaillé (paysager); • Signalisation urbaine; • Règlement de zonage; • Coordination avec Abitibi-Consolidated.
Réaménager et éventuellement réaffecter les espaces urbains dégradés.	<ul style="list-style-type: none"> • Relocaliser ou réaménager les aires de maisons mobiles du parc de la Rivière et du parc Parent; 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan d'urbanisme; • Planification détaillée (plan d'aménagement d'ensemble); • Programme d'infrastructures; • Dégagement de terrain.
Faire en sorte qu'à l'échelle du voisinage, les citoyens puissent satisfaire au mieux leurs besoins.	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la qualité de vie des citoyens; • Maintien des institutions en place; • Favoriser l'échelle du piéton. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan d'urbanisme; • Plan directeur des parcs; • Planification scolaire; • Planification de la sauvegarde des équipements religieux et scolaires.
Assurer la sécurité publique.	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser la sécurité des pêcheurs sur glace et des structures en rivière; • Identification des aires à risques, y compris les aires de contrainte anthropique. Dans le cas des aires à contraintes anthropiques, assurer la réciprocité au regard des constructions et ouvrages incompatibles avec la sécurité publique. 	<ul style="list-style-type: none"> • Règlements d'urbanisme.

GRANDES ORIENTATIONS	OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN OEUVRE
Maintenir un cadre de vie de qualité adapté aux défis environnementaux	<ul style="list-style-type: none"> • Accroître la couverture végétale de la ville par le verdissement et la protection des espaces naturels; • Atténuer les effets nocifs et indésirables des îlots de chaleur urbains. 	<ul style="list-style-type: none"> • Politique de verdissement; • Plan directeur des parcs et espaces verts; • Plan d'adaptation aux changements climatiques; • Plan et règlements d'urbanisme; • Limiter la place de l'automobile dans l'aménagement des espaces extérieurs.

(Modifié par le Règlement 2024-1109, art. 3)

3. PLANIFICATION DU TERRITOIRE

3.1 PLAN D'URBANISME

La planification du territoire est exprimée sous forme de plans produits en quatre feuillets, l'un couvrant l'ensemble du territoire, les autres correspondant aux secteurs Mingan, Marquette, de même qu'au quartier St-Georges.

Ces plans expriment généralement la planification du territoire, d'abord les affectations du sol, la vocation qui est attribuée à chacune des parties du territoire, de même que la densité d'occupation précisée. La densité d'occupation du sol est traduite selon deux principes. Le premier s'applique aux résidences et réfère à une typologie des bâtiments selon le nombre de logements, établie dans la section portant sur l'affectation résidentielle.

Dans le cas des usages autres que les résidences, la densité est exprimée par un coefficient d'occupation au sol. Ce coefficient exprime la projection au sol de l'ensemble de la superficie de plancher occupée à l'exclusion du sous-sol, mais incluant une surface de plancher dont le volume est à plus de 50 % hors sol par rapport au sol nivelé adjacent. Ce coefficient exprime donc le rapport entre les superficies de plancher et le terrain, comme suit :

$$\text{Coefficient d'occupation au sol} = \frac{\text{Superficie totale des planchers de l'usage principal}}{\text{Superficie de l'emplacement}}$$

La densité exprime essentiellement le bâti principal. Le règlement de zonage prévoit des dispositions relatives au dégagement d'espace sur un terrain, qu'il s'agisse des marges, des normes d'implantation des bâtiments ou de normes de dégagement particulières, comme dans le cas des voies de chemin de fer ou des aires industrielles par exemple.

Le plan d'urbanisme exprime aussi les grandes voies de communication, de même que les territoires à contraintes, et les territoires à protéger.

Comme instrument de planification, il s'intéresse plus particulièrement au développement du territoire et au réaménagement de certaines parties de celui-ci. Le renforcement des liens qui structurent et animent la trame urbaine, de même que l'amélioration du cadre de vie des citoyens doivent être vus comme leitmotiv. Bref, au-delà des affectations du territoire, le plan d'urbanisme se veut interventionniste.

Le plan d'urbanisme en vigueur a constitué un simple instrument juridique montrant une fonctionnalité limitée au quotidien, la planification reposant plus particulièrement sur le règlement de zonage et sur des études ou plans sectoriel. Le plan d'urbanisme se voudra ici davantage intégrateur, situant les interventions planifiées ou prévisibles dans le contexte général du plan. En ce sens, il favorise une action davantage concertée, ce qui n'interdit pas, bien au contraire, son prolongement dans des planifications plus fines au plan spatial ou sectoriel. Bref, le plan d'urbanisme se veut un instrument formel de planification du territoire favorisant l'encadrement des interventions sur le territoire et leur suivi progressif.

3.2 GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITE D'OCCUPATION

Les grandes affectations du sol et la détermination de la densité de son occupation constituent une composante obligatoire d'un plan d'urbanisme, tel que déterminé à l'article 83 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Les grandes affectations du sol représentent la vocation dominante attribuée à chacune des parties du territoire municipal. Elles partagent donc le territoire en fonction de la vocation qui lui est attribuée. Ces affectations peuvent être :

- **Forestière**
- **Conservation et récréation extensive**
- **Institutionnelle et communautaire**
- **Parcs de quartier**
- **Récréative ou touristique**
- **Industrielle**
- **Résidentielle**
- **Commerciale et de services**
- **De villégiature**

La vocation du territoire peut aussi s'avérer fondamentalement mixte, comme c'est le cas des centres-villes. D'autres aires d'affectations peuvent s'avérer mixtes soit par la vocation, soit par la densité.

3.2.1 Affectation forestière

3.2.1.1 Portée

L'affectation forestière identifie généralement des aires sous couvert forestier, lorsque la vocation n'est pas autrement dédiée à une mise en valeur récréative ou touristique par exemple.

3.2.1.2 Localisation

Les aires forestières couvrent généralement la partie ouest du territoire au nord de l'agglomération, comme l'illustre le feuillet 1 du plan d'urbanisme.

3.2.1.3 Usages compatibles

Les activités compatibles avec cette affectation comprennent la sylviculture et l'activité forestière, l'agriculture, les aménagements et équipements dédiés à la faune ou son observation et la récréation extensive en forêt.

3.2.1.4 Densité

La densité ne sera pas limitée autrement que par les marges prescrites au règlement de zonage. Dans le cas de l'exploitation forestière des lots privés, des dispositions sont à prévoir aux règlements de zonage et de lotissement, pour faire en sorte que l'exploitation forestière soit respectueuse de l'encadrement forestier de certains environnements, notamment les chemins, les limites de propriété et les aires de protection des prises d'eau.

3.2.2 Affectation de conservation et de récréation extensive

3.2.2.1 Portée

L'affectation de conservation vise généralement à assurer une protection relativement intégrale des ressources du milieu naturel et d'en assurer la mise en valeur. Elles peuvent aussi être destinées à assurer la protection de milieux sensibles. Ces aires veulent aussi encadrer les aires forestières à vocation extensive situées en marge des espaces urbains.

3.2.2.2 Localisation

Les aires de conservation se situent généralement en marge de la rivière Manicouagan et du fleuve Saint-Laurent, dans l'espace périurbain, de même qu'au voisinage des lacs situés dans l'environnement immédiat du secteur St-Georges.

3.2.2.3 Usages compatibles

Les usages compatibles sont la conservation intégrale, la récréation extensive en nature, c'est-à-dire les équipements et infrastructures légères permettant la fréquentation et l'observation du milieu, tels que sentiers et observatoires. Lorsque la coupe forestière y est réalisée, elle ne peut l'être qu'à la condition de ne pas entraver les objectifs de conservation et ne peut être réalisée qu'en fonction d'assurer la régénération progressive de la forêt. Dans ce cas, l'expertise d'un ingénieur forestier devrait être sollicitée. Aucune coupe à blanc ne peut être effectuée dans ces zones. De plus, aucune intervention ne peut être réalisée si elle est susceptible d'affecter un site archéologique et ses ressources, ou de perturber une héronnière.

3.2.2.4 Densité

La densité permise dans ces aires sera généralement très faible.

3.2.3 Affectations institutionnelles et communautaires

3.2.3.1 Portée

L'affectation institutionnelle et communautaire identifie les aires supportant des équipements formant les institutions au sein de la communauté. Il s'agit principalement d'équipements de type institutionnel, soit reliés à l'administration ou au culte, soit de type communautaire, tels que centres de loisirs et équipements récréatifs ou culturels.

3.2.3.2 Localisation

Les aires sous affectation institutionnelle et communautaire sont dispersées sur le territoire pour reconnaître les équipements publics desservant les unités de voisinage, notamment églises et écoles. Les feuillets 2, 3 et 4 les illustrent. On en retrouve toutefois des concentrations plus importantes au centre-ville du secteur Mingan (cathédrale, cégep, hôpital,...), dans le secteur situé en périphérie du centre-ville du secteur Marquette (hôtel de ville, église, bibliothèque, hôpital, hébergement communautaire...), de même qu'au sud de ce même secteur où on retrouve l'aréna et la polyvalente.

3.2.3.3 Usages compatibles

Les usages compatibles avec cette affectation sont ceux reliés à l'administration publique et au culte, les parcs de sport, les aires destinées au loisir, de même que celles qui supportent des équipements publics associés à la desserte de la vie communautaire.

3.2.3.4 Densité

La densité permise dans ces aires ne dépassera pas un cos de 0,5.

3.2.4 Affectation de parc de quartier

3.2.4.1 Portée

L'affectation de parc de quartier identifie essentiellement les aires de parcs desservant un quartier résidentiel ou un secteur et comportant généralement des équipements de jeux.

3.2.4.2 Localisation

Cette affectation correspond aux principaux parcs récréatifs sur le territoire qui comportent des aires de jeux destinés au voisinage.

3.2.4.3 Usages compatibles

Les usages compatibles avec cette affectation sont les équipements destinés au loisir, les aires de jeux et la conservation.

3.2.4.4 Densité

La densité permise dans ces aires ne dépassera pas un cos de 0,5.

3.2.5 Affectation récréative ou touristique

3.2.5.1 Portée

L'affectation récréative ou touristique vise à identifier spécifiquement les aires dédiées à l'accueil du tourisme, à la récréation plus particulièrement associée aux plans d'eau et aux grands équipements urbains. Il s'agit d'aires accessibles à un large public.

3.2.5.2 Localisation

Les aires d'affectation de ce type se situent plus particulièrement :

- Le parc des découvreurs qui sert de centre d'information touristique;
- De la zone de l'aréna dans le secteur Mingan;
- Du terrain de golf;
- De la zone de la polyvalente et de l'aréna dans le secteur Marquette;
- Du parc des Pionniers;
- De la marina;
- Du parc du lac Aber;
- De l'écoparc Manicouagan.

3.2.5.3 Usages compatibles

Les usages compatibles avec cette affectation sont essentiellement associés aux équipements soutenant la récréation, donc des aménagements plus ou moins intensifs, selon le milieu, favorisant l'accueil d'une clientèle relativement importante, de même que les équipements socioculturels. À l'intérieur de ces aires, la valorisation du milieu naturel et de ses ressources, de même que leur protection s'avèrent primordiales.

3.2.5.4 Densité

La densité permise dans ces aires ne dépassera pas un cos de 0, 5.

3.2.6 Affectation industrielle

3.2.6.1 Portée

L'affectation industrielle identifie des aires dédiées spécifiquement aux usages industriels et de commerce de gros. Elle reconnaît des aires différenciées selon qu'elles soient associées à l'industrie contraignante, celles où notamment l'entreposage, le bruit, le transport et les projections de lumière sont davantage importants, des aires non contraignantes où l'essentiel de l'activité est exercé en intérieur et offre peu de contraintes au voisinage et enfin, des aires dédiées à l'industrie extractive, soit l'extraction de tourbe, de gravier, sable ou pierre.

3.2.6.2 Localisation

Les aires industrielles reconnues s'énoncent comme suit :

- ◆ Les aires de grande industrie existantes des barrages McCormick et Manic 1, de l'usine d'Abitibi-Consolidated, de l'aluminerie Alcoa-Reynolds et du port;
- ◆ Le parc industriel régional planifié dans l'espace interurbain;
- ◆ Les aires de petite et moyenne industrie situées au nord de l'agglomération Mingan, au nord du boulevard LaSalle et du boulevard Comeau;
- ◆ L'aire située en marge du chemin de la scierie des Outardes;
- ◆ Les aires dédiées à l'industrie extractive illustrées au feuillet 1 du plan d'urbanisme.

3.2.6.3 Usages compatibles

Les usages compatibles avec cette affectation sont les usages industriels selon la fonction ou le niveau de contrainte formellement identifié. Le règlement de zonage prévoit des dispositions à cet égard. Le commerce de gros, comme certains usages relevant de la gestion publique (ex. garage municipal, service de transport en commun, gestion d'infrastructures...) sont aussi compatibles avec cette affectation. L'industrie extractive est compatible avec cette affectation en relation avec les ressources du milieu qui y sont exploitées.

3.2.6.4 Densité

La densité maximale prescrite correspond à un coefficient d'occupation au sol de 0,5, sauf dans le cas des gravières où elle est soumise aux normes environnementales en vigueur (règlement sur les carrières et sablières) et où le cos ne peut excéder 0,9.

3.2.7 Affectation résidentielle

3.2.7.1 Portée

La trame résidentielle constitue la toile de fond des agglomérations. Elle forme un paysage urbain nuancé en fonction de la période de construction, de son environnement et de sa densité. Elle s'insère parfois dans une affectation mixte au centre-ville. Des affectations particulières traduisent ce caractère mixte de l'occupation du territoire. L'affectation résidentielle correspond à une occupation du territoire essentiellement dédiée aux usages résidentiels.

3.2.7.2 Localisation

La trame résidentielle forme la partie principale de l'occupation au sein des agglomérations. Elle est différenciée essentiellement par la densité résidentielle soit forte, moyenne ou faible, telle que décrite dans un paragraphe suivant, et éventuellement par le type de résidence, essentiellement ici dans le cas de maisons mobiles (feuilles 2, 3 et 4).

Compte tenu des besoins limités qui seraient de l'ordre d'un peu plus de 400 logements sur 15 ans, les aires de développement devraient être concentrées au nord de la route 138 dans le secteur de Mingan, afin de consolider les aires urbaines dont le développement est amorcé et au voisinage de la polyvalente et de l'aréna dans le secteur Marquette. Au besoin, l'aire située entre les agglomérations pourrait être développée une fois seulement que les premières auront été comblées.

3.2.7.3 Usages compatibles

Les usages compatibles sont l'ensemble des usages résidentiels respectant les dispositions relatives aux densités prescrites, les usages autorisés l'étant plus spécifiquement au règlement de zonage.

Des usages peuvent être exercés concurremment dans le cas, par exemple, de l'exercice de professions libérales, de certaines professions d'artisan et d'artistes, dans le cas de professions impliquant le télétravail. Un tel usage doit toutefois être résolument secondaire, occupant 25% ou moins de l'usage principal et répondant aux conditions énoncées au règlement de zonage.

3.2.7.4 Densité

L'affectation résidentielle est nuancée par la densité des constructions existantes ou celle qui y est prescrite. Les seuils de densité prescrite sont établis en fonction des caractéristiques des résidences qui y sont autorisées, plutôt que par une densité de résidences à l'hectare, pour favoriser une interprétation plus directe tant par les citoyens que par les inspecteurs municipaux.

- **densité faible:**
 - résidence unifamiliale isolée et jumelée
 - résidence bifamiliale isolée
 - résidence trifamiliale isolée
 - maison mobile

- **densité moyenne:**
 - résidence unifamiliale contiguë
 - résidence bifamiliale isolée
 - résidence bifamiliale jumelée

- résidence trifamiliale isolée
- résidence multifamiliale de 4 logements;
- **densité forte:**
 - résidence bifamiliale contiguë
 - résidence trifamiliale jumelée et contiguë
 - résidence multifamiliale
 - résidence communautaire

3.2.7.5 Dispositions particulières portant sur les aménagements différés

Compte tenu de la dynamique démographique, il est nécessaire d'assurer dans un premier temps, la consolidation des aires résidentielles dont le développement est amorcé. C'est pourquoi, certaines aires non prioritaires voient leur vocation résidentielle affirmée, mais leur développement différé. Leur développement ne pourra ainsi s'amorcer sans qu'un plan d'aménagement d'ensemble ne soit déposé à la ville et accepté par le Conseil, en conformité du règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble.

3.2.8 Affectation de villégiature

3.2.8.1 Portée

L'affectation de villégiature a pour objet de reconnaître la vocation de type résidentiel, saisonnière ou permanente, en marge des lacs et cours d'eau, afin de bénéficier de ces derniers et de l'encadrement naturel. D'une activité autrefois saisonnière, elle tend à se convertir en habitat 4 saisons.

3.2.8.2 Localisation

Les aires dédiées à une vocation de villégiature sont formellement illustrées à la planche 1. On en retrouve notamment en marge des lacs Denise, St-Joseph, Cinq-Cents, Fer-à-Cheval, Potvin et St-Pancrace.

3.2.8.3 Usages compatibles

Les usages compatibles avec l'affectation de villégiature sont les résidences de villégiature, la récréation extensive en nature et la conservation. On notera que les résidences de villégiature n'offrent pas de distinction fondamentale avec les résidences courantes. Ces résidences sont des unités unifamiliales isolées. En les regroupant sous une telle affectation, la municipalité ne s'engage

pas à y dispenser des services de type urbain, tel que l'entretien des chemins en hiver ou la cueillette des ordures, par exemple.

3.2.8.4 Densité

La densité maximale dans les aires de villégiature est faible et doit tenir compte des normes prévues au règlement de lotissement quant à la superficie des emplacements, selon qu'ils soient ou non desservis ou partiellement desservis.

3.2.9 Affectation commerciale et de services

3.2.9.1 Portée

L'affectation commerciale a pour objet de circonscrire les aires où le commerce de détail et les services dominant.

3.2.9.2 Localisation

Les aires commerciales se situent de façon dominante en marge de la route 138. On en retrouve aussi dans les unités de voisinage. Au centre-ville, les aires commerciales s'affichent davantage dans un contexte de mixité des usages.

3.2.9.3 Usage compatible

Les usages compatibles avec cette affectation sont le commerce de gros, le commerce de détail et les services.

La planification résidentielle est aussi compatible avec cette affectation lorsqu'elle est exercée aux étages des commerces autres que le rez-de-chaussée et le sous-sol et lorsque les établissements ne présentent pas de danger pour les occupants.

3.2.9.4 Densité

Sa densité commerciale est exprimée par un Cos de 0,5. Elle doit aussi faire en sorte d'assurer les espaces de stationnement requis et les normes d'aménagement et d'implantation à prévoir au règlement de zonage.

3.2.10 Affectation "centre-ville"

3.2.10.1 Portée

L'affectation "centre-ville" a pour but de reconnaître le caractère varié des établissements et des vocations qui y forment le cœur de la trame urbaine, un centre d'activités diversifié, polyvalent et densément occupé. La trame commerciale y côtoie les équipements institutionnels et des résidences pour générer un milieu de vie particulier et attractif.

3.2.10.2 Localisation

Cette affectation couvre essentiellement les zones centrales des secteurs Mingan et Marquette.

3.2.10.3 Densité

La densité d'occupation y est généralement forte.

3.3 TERRITOIRE D'INTERET

Il existe divers types de territoires d'intérêt. Il s'agit de territoires référant :

- à la protection du bâti urbain;
- à la protection de ressources du milieu naturel telle que l'eau potable;
- à la protection de ressources du milieu naturel marquées par leur unicité;

3.3.1 Protection du bâti urbain

La protection du bâti urbain tient, bien sûr à des ensembles particuliers évoqués précédemment. Des interventions particulières sont proposées à la section 3.5. En premier lieu, certains édifices constituent autant de moments qu'il serait judicieux de citer, en vertu de l'application de la Loi sur les biens culturels. Il s'agit des églises Sainte-Amélie et St- Andrews, de l'édifice Arcade et du manoir de Baie-Comeau.

Cette protection tient aussi aux composantes institutionnelles dont certaines seront sans doute réaffectées au cours des prochaines années. Afin d'assurer le maintien de la qualité des composantes bâties concernées, on peut considérer qu'un zonage de type institutionnel et communautaire constitue un premier niveau de protection à l'encontre d'une modification d'ordre fonctionnelle. Néanmoins, il serait judicieux que la Ville de Baie-Comeau soit proactive à cet égard, de concert avec les instances concernées. L'un des moyens de protéger les composantes concernées pourrait consister dans la formulation d'un règlement sur les P.I.I.A encadrant la transformation éventuelle des composantes bâties de type institutionnelle.

3.3.2 Protection des sites archéologiques

Il existe divers sites archéologiques sur le territoire qui témoignent d'une occupation très ancienne. Les sites concernés se situent à l'intérieur d'aires sous affectation de conservation. Une telle affectation fait en sorte qu'il n'y ait pas d'ouvrages et de constructions importantes dans les zones concernées.

Le règlement de zonage devra prévoir des dispositions faisant en sorte que toute intervention qui requiert un permis de construction ou un certificat d'autorisation sur ou près d'un site concerné fasse l'objet d'une information préalable du ministère de la Culture et des Communications, duquel relève au premier niveau l'application de la Loi sur les biens culturels. Les sites connus sont identifiés aux plans des grandes affectations.

3.3.3 Protection du milieu naturel

3.3.3.1 Héronnière

Sur le territoire de Ville de Baie-Comeau, on retrouve une héronnière. Dans la mesure où il s'agit d'une espèce relativement rare et surtout d'une espèce grégaire qui supporte mal le dérangement, le site en cause est identifié au plan d'urbanisme pour assurer sa protection à l'encontre de toute coupe forestière.

3.3.3.2 Dépôts coquilliers

Une composante unique de l'écoparc consiste dans les bancs coquilliers qu'on y trouve, vestige de l'envahissement marin à la suite de la dernière glaciation. L'affectation publique et communautaire qui encadre le territoire concerné aux fins de la création de l'écoparc permet d'atteindre la protection recherchée.

3.3.3.3 Rivière à saumons

Le bassin de la rivière aux Anglais est riche en ressources fauniques, mais sa plus grande richesse est la présence du saumon d'Atlantique dans sa partie en aval. Sa valeur est encore plus importante, car aucun ensemencement n'a été effectué. Sa population de saumons conserve donc son pool génétique inaltéré.

En 1984, un statut de sanctuaire de pêche a été déclaré par le gouvernement du Québec en raison de la diminution importante des prises lors des dernières années d'exploitation du club privé qui en avait la gestion. L'Organisme de Bassins versants Manicouagan (OBVM) a mis sur pied un projet pour les dénombrer. Les résultats montrent qu'en moyenne trente-neuf (39) saumons par année remontent la rivière. Le mois de prédilection pour la montaison des saumons est celui de juillet.

Le bassin de la rivière aux Anglais est un habitat de plantes et d'animaux qui sont vulnérables aux interventions humaines. L'écologie des lieux joue un rôle prépondérant dans la croissance et la survie d'espèces végétales et animales se démarquant par leur rareté ou leur sensibilité. Pour sa partie en aval de la route 138, une affectation de conservation s'applique au site. *(Ajouté par le Règlement 2015-870)*

3.4 TERRITOIRE DE CONTRAINTE

En marge de la rivière Manicouagan, un certain nombre de sites présentent des risques d'érosion des berges et de mouvement de sol (glissement). Ces derniers s'étendent principalement dans le secteur urbanisé ouest du territoire. Ces sites sont définis en plusieurs zones, qui selon leur degré de sensibilité, imposent des contraintes d'occupation aux propriétaires. Des dispositions relatives aux zones à risque d'inondation ont également été intégrées à la planification. *(Modifié par le Règlement 2015-870)*

La planification fait également état de différentes contraintes anthropiques, notamment les dépôts de neiges usées, les sites d'entreposage de matières dangereuses résiduelles, les postes de distribution d'électricité, les usines de béton et les dépotoirs désaffectés, pour lesquelles des dispositions spécifiques y sont rattachées. Les sites de déchets constituent aussi des zones de contrainte, compte tenu de leur environnement et de leur réaffectation à long terme. Par ailleurs, les étangs d'épuration imposent une zone tampon à l'égard des implantations résidentielles, généralement de l'ordre de 300 mètres. *(Ajouté par le Règlement 2015-870)*

3.5 PROGRAMME D'INTERVENTIONS PROPOSEES

Le programme d'interventions proposé vise à circonscrire les composantes de la planification qui traduisent des gestes d'aménagement autres que l'affectation du territoire. Il peut s'agir d'aménagement d'infrastructures, de réaménagement urbain, de planification sectorielle, ou de protection de ressources patrimoniales ou naturelles. Ces interventions visent à répondre aux enjeux énoncés précédemment, de même qu'aux orientations et objectifs formulés à l'égard de ce plan. Il s'agit ici plus particulièrement des actions structurantes qui forment le projet de ce plan d'urbanisme.

Ces interventions proposées s'énoncent principalement dans les voies suivantes :

- ◆ L'élaboration éventuelle d'une **planification commerciale** visant à circonscrire les effets de la démographie et des perspectives de développement commercial, en tenant compte des zones existantes;
- ◆ La poursuite de la revitalisation des **centres-villes** des secteurs Mingan et Marquette en fonction des programmes et opportunités disponibles;
- ◆ **L'amélioration du parc de maisons mobiles** de la Rivière et le **déplacement du parc Parent**, pour en faire des milieux de vie davantage intéressants et la reconversion de la zone qu'il occupe actuellement;
- ◆ L'aménagement de **l'entrée ouest** de la ville, en vue d'en améliorer la sécurité et la qualité du paysage urbain;
- ◆ L'élaboration d'une caractérisation des composantes architecturales d'intérêt et la formulation de règlement sur les **plans d'implantation et d'intégration architecturale** dans le secteur ancien autour du Mont sec (Secteur Sainte-Amélie);
- ◆ L'aménagement d'infrastructures en **support au développement industriel**;
- ◆ La **relocalisation de lignes de transport d'énergie** intra-urbaines;
- ◆ **L'aménagement du secteur interurbain** dans la perspective d'en préserver le potentiel à long terme, en vue de l'accueil d'un projet structurant.
- ◆ Mettre en place une **politique de verdissement** axé sur la plantation et la végétalisation des propriétés, en mettant l'accent sur les secteurs peu végétalisés ou dans les îlots de chaleur urbains;
- ◆ Adopter des mesures visant à **réduire les îlots de chaleur** sur le territoire, notamment dans les vastes aires de stationnement, en fixant des normes de verdissement visant la création d'espaces ombragés;
- ◆ **Élaborer une réglementation** visant à promouvoir l'utilisation de certains types de matériaux et certaines couleurs selon le type de construction désiré. Par exemple, obliger l'utilisation d'un revêtement de couleur claire pour un toit à faible pente ou pour les aires de stationnement.

(Modifié par le Règlement 2024-1109, art. 4)

Dans les paragraphes qui suivent, les interventions proposées sont davantage précisées afin d'en bien nuancer la portée.

3.5.1 Élaboration d'une étude de planification commerciale

La planification commerciale offre une logique qui n'est pas toujours concordante avec la planification des espaces. Elle repose parfois sur des facteurs de localisation et sur la nouveauté, en quête d'une clientèle qui réagit à des courants dynamiques.

Les centres commerciaux ont ici comme ailleurs marginalisé les centres-villes, toujours en quête de nouvelles fonctions pour assurer leur dynamisation et la pérennité de leur fonction. Les zones de commerce de grandes surfaces constituent une nouvelle évolution de la trame commerciale. Bien sûr,

on pourrait être tenté de prévoir des aires commerciales dédiées à l'établissement de tels commerces. Dans le contexte d'une contraction du marché en cours depuis plusieurs années, il serait opportun de procéder à une étude de potentiel de marché et de localisation, permettant de cibler des avenues de développement commercial tant à l'égard des centres-villes que des axes commerciaux périphériques, permettant d'évaluer, le cas échéant, les nouveaux potentiels de marché et de bien cibler le développement des espaces incluant ceux actuellement requis pour de grandes surfaces. Une telle étude devrait aussi permettre d'anticiper, le cas échéant, les impacts de nouveaux établissements sur la trame existante, y compris au regard des aires commerciales existantes et d'établir les conditions de réalisation de la planification.

L'une des avenues de consolidation et de développement de la trame commerciale réside dans la rétention des fuites commerciales qui s'exercent à l'extérieur de la région. Il serait aussi pertinent de les mesurer pour en estimer le potentiel de marché.

Une telle étude doit être vue comme un appui stratégique aux décisions municipales en vue d'un développement cohérent. Elle se veut résolument interventionniste.

3.5.2 La poursuite des programmes de revitalisation des centres-villes des secteurs Mingan et Marquette

Les zones de centre-ville ont fait l'objet de nombreuses interventions depuis les années soixante-dix. Ces interventions se poursuivent toujours, notamment avec l'application du programme des Vieux-Quartiers et avec la promotion faite par le centre local de développement. La revitalisation des centres-villes pourrait emprunter des voies distinctes en fonction de leur état actuel et de leur environnement, compte tenu des conclusions de l'étude mentionnée précédemment, si l'autorité municipale y acquiesçait.

Dans le cas du centre-ville du secteur Mingan, on observe déjà des signes d'intégration de l'architecture. Au voisinage de ce centre-ville, un espace vacant et une grande plage de stationnements permettraient la réalisation d'un projet commercial, institutionnel ou de service qui s'avérerait structurant au soutien du centre d'activité en cause. Il y a ici un potentiel physique conférant une flexibilité certaine à l'égard d'un tel projet.

Dans le cas du secteur Marquette, on pourrait sans doute miser sur la présence nouvelle d'un grand parc urbain et sa clientèle, en orientant la structure commerciale en conséquence. Les services personnels, boutiques spécialisées et fines, de même que les activités nocturnes pourraient constituer des avenues. L'étude commerciale pourrait certes valider de telles options. En outre, des affectations de services appartenant notamment au « carrefour de la nouvelle économie » pourraient avantageusement compléter la trame, compte tenu de la proximité relative de la grande industrie susceptible d'en bénéficier.

3.5.3 L'amélioration du parc des aires de maisons mobiles de la Rivière et le déplacement du parc Parent pour en faire des milieux de vie davantage intéressants et mieux articulés à la vie urbaine

Les parcs de maisons mobiles de la Rivière et Parent présentent des déficiences qu'il serait opportun de corriger dans l'horizon temporel de ce plan d'urbanisme.

Dans le cas du parc de la Rivière, des interventions importantes ont été réalisées pour en améliorer les infrastructures. La densité y demeure élevée et on y constate un empiétement à l'extérieur de la propriété par les bâtiments accessoires. On pourrait sans doute y procéder à un certain dégagement de terrain en relocalisant certaines maisons à l'intérieur d'un agrandissement du parc de l'Entente.

Dans le cas du parc Parent, l'option privilégiée demeure une relocalisation de l'ensemble des résidences dans une extension du parc de l'Entente, qui serait aménagée à cet égard. Une telle relocalisation favoriserait un réaménagement global de la zone concernée au plan des infrastructures et de l'utilisation de l'espace qui devrait être orienté vers une extension des aires résidentielles conventionnelles situées au voisinage.

Ces réaménagements devraient faire l'objet d'une planification détaillée qui favoriserait un aménagement harmonieux de l'occupation, compte tenu de la qualité des unités déplacées et de leur remplacement éventuel, de même que de la mise en place des fonctions accessoires.

3.5.4 L'aménagement de l'entrée ouest de la ville en vue d'en améliorer la sécurité et la qualité du paysage urbain

Le point d'accès principal au territoire se situe davantage dans la perspective d'un grand boulevard interurbain que de l'entrée d'un ensemble urbain de l'importance de Baie-Comeau. La largeur de l'infrastructure combinée à la trame bâtie riveraine fait en sorte que la démarcation de l'espace urbain n'y est pas nette. De la sorte, la circulation y est rapide et l'ambiance urbaine déficiente. Il s'agit d'une zone d'accueil perçue comme telle, ce dont témoigne le pavillon d'information touristique construit récemment, mais qui n'est pas affirmée par l'aménagement.

Le réaménagement proposé vise plusieurs objectifs, à savoir imprinter une transition urbaine mieux affirmée, assurer une sécurité accrue par le ralentissement de la circulation, améliorer généralement l'ambiance urbaine et mieux intégrer les circulations cyclable et piétonne. À la faveur d'un tel réaménagement, on pourrait aussi faire valoir une trame commerciale plus accueillante et surtout plus accessible, de même que revoir les pratiques d'affichage du secteur dans une perspective d'ensemble. La planification détaillée pourrait en être encadrée par un programme particulier d'urbanisme ou une étude de planification particulière.

Dans ce contexte, un réaménagement de ce secteur interviendrait par la mise en place d'éléments verticaux, tels qu'une plantation et par un éclairage approprié, par l'aménagement de liens piétons et cyclables, de même que par l'aménagement des cours avant, afin de mieux encadrer la route, de la baliser, d'y ralentir la circulation et d'améliorer généralement l'ambiance urbaine. Les figures présentées dans les pages suivantes constituent des illustrations de l'intervention proposée.

Dans cette zone, on retrouve aussi un certain nombre d'usages plus ou moins compatibles entre eux ou offrant des gabarits hétérogènes. Dans le cadre du réaménagement proposé, on cherchera à prévoir des dispositions opportunes au règlement de zonage à cet égard, notamment au regard du remplacement des usages dérogatoires, s'il en est besoin.

Figure 1 – Croquis boulevard Laffèche | Aménagement type proposé

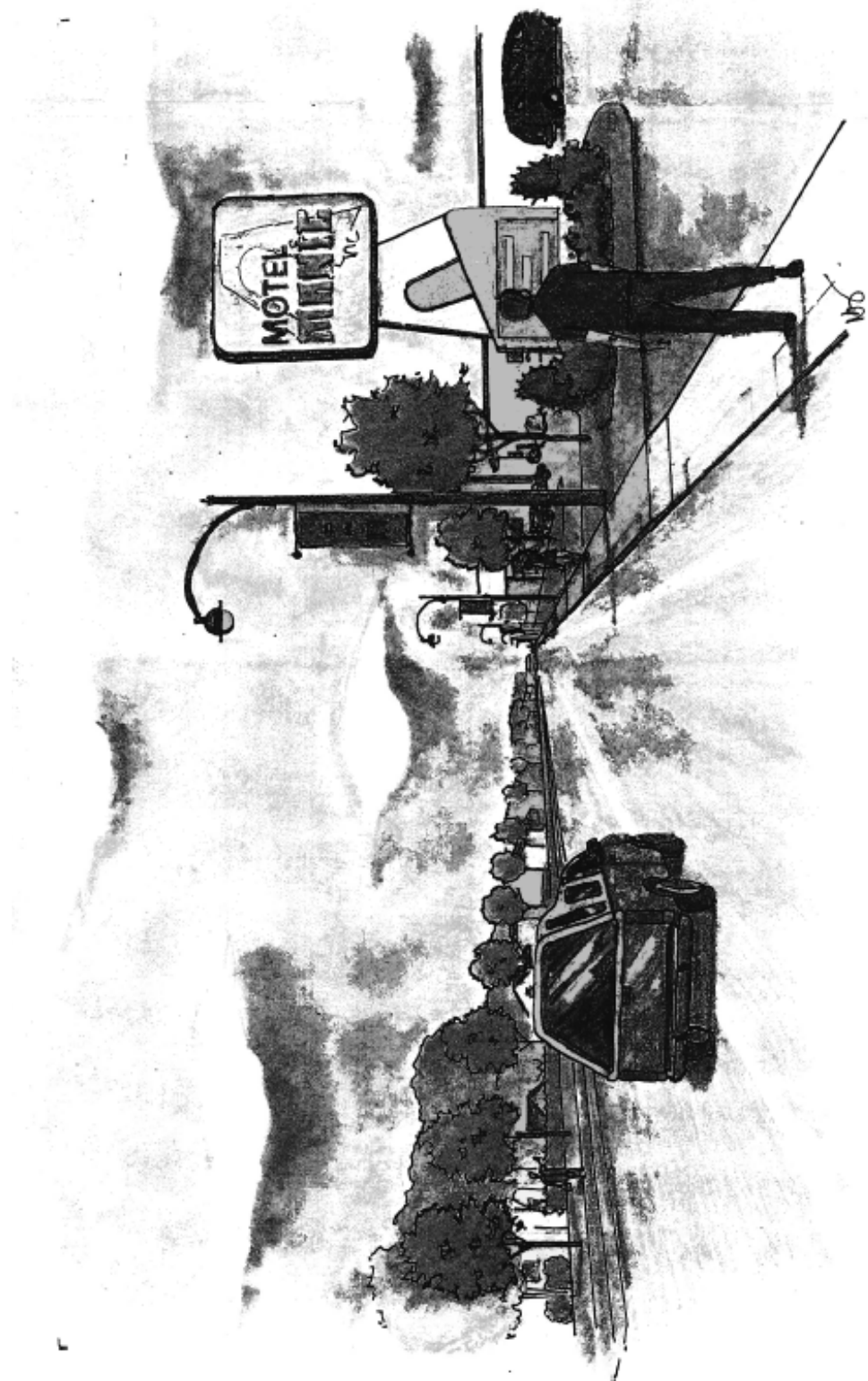
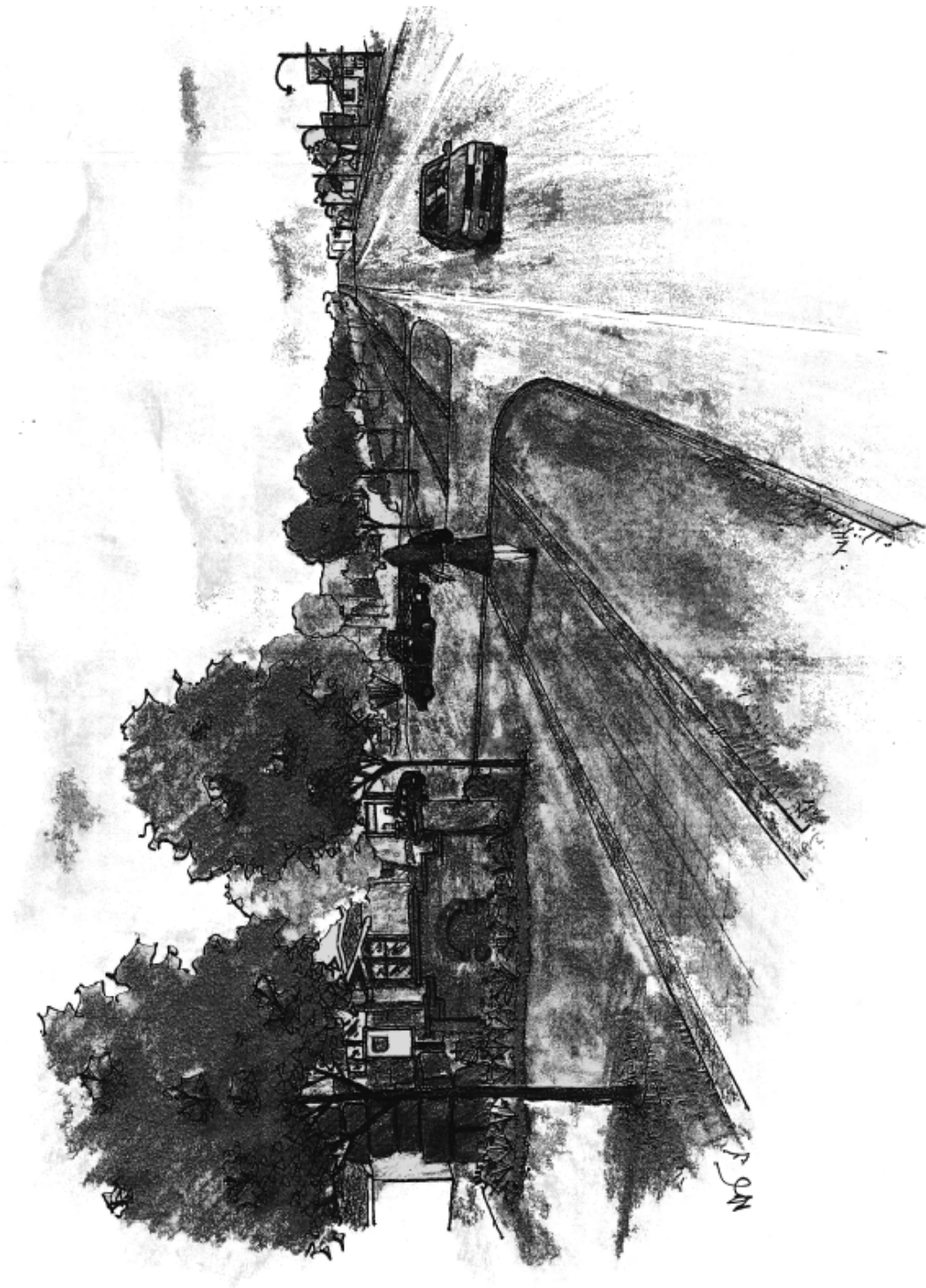


Figure 2 – Croquis boulevard Laffèche | Aménagement type proposé



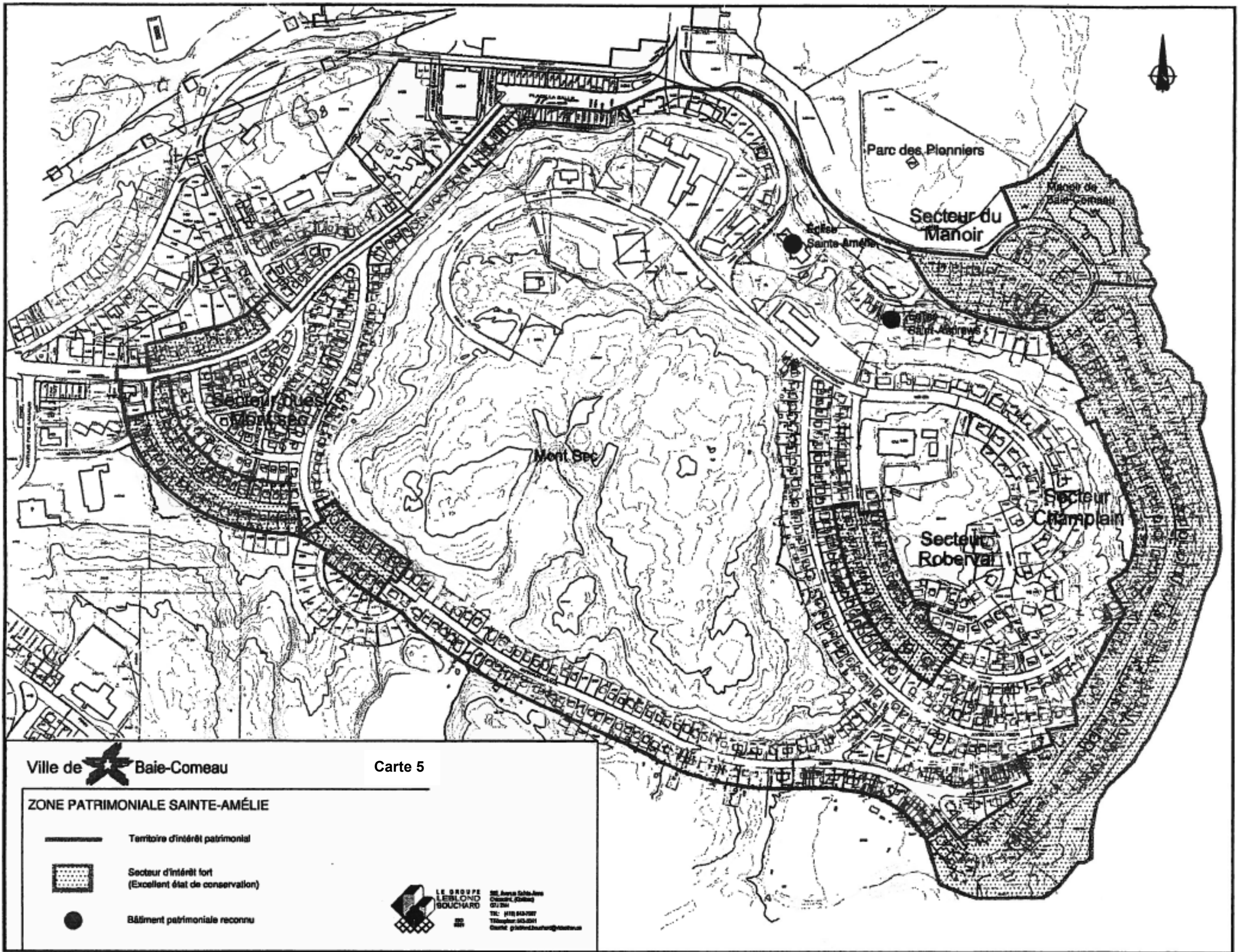
3.5.5 La formulation de règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale dans le secteur ancien autour du Mont Sec et dans un secteur de l'agglomération de Mingan

La Commission des monuments et sites du Québec a fait valoir l'opportunité d'assurer une protection du quartier Sainte-Amélie, dans une lettre adressée au maire de la ville de Baie-Comeau et produite en annexe. Dans l'argumentation qu'elle défend, la présidente de la Commission mentionne :

«...Sainte-Amélie, qui s'est développée à partir de 1930, repose sur une forme et une architecture planifiées par l'ingénieur urbaniste Léonard F. Schlemm. Ce dernier s'est inspiré du mouvement des cités-jardins, un courant urbanistique qui est apparu au début du siècle en Angleterre. Puisqu'il a tout d'abord été pensé et planifié sur papier avant d'être construit, cet espace possède une homogénéité exceptionnelle tant sur le plan de la forme urbaine que sur le plan architectural. Ainsi, les gabarits d'origine et l'équilibre entre les espaces bâtis et les espaces ouverts minutieusement planifié constituent un ensemble témoin du courant des cités-jardins. Il représente donc incontestablement un patrimoine important, une trace de la naissance et de l'évolution de la ville de Baie-Comeau qu'il convient de préserver. »

La formulation d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale constitue un instrument approprié pour répondre à la protection du patrimoine bâti, comme le mentionne la Commission, qui propose la réalisation d'un inventaire des « richesses et caractéristiques architecturales ». Un tel règlement permet de réagir de façon nuancée aux situations de protection recherchées, avec flexibilité plutôt que la rigidité du règlement de zonage.




La protection des composantes du quartier ne réfère donc pas seulement à l'architecture du bâti, mais aussi à l'implantation des constructions, dans le but de maintenir les formes particulières de la cité-jardin. En conséquence, l'étude préalable à la réalisation recommandée dans ce plan d'urbanisme doit viser tout autant l'évaluation des éléments caractéristiques de la planification globale, ce qui fait la cité-jardin, notamment l'ouverture sur le fleuve et sur la colline, que celle des caractéristiques architecturales généralement apparentées au style vernaculaire états-unien. L'état de conservation de l'intégrité du secteur a été altéré de façon plus ou moins importante dans les diverses parties du quartier, comme en témoigne la carte 3 où les zones mieux conservées sont circonscrites.



Ville de  Baie-Comeau

Carte 5

ZONE PATRIMONIALE SAINTE-AMÉLIE

-  Territoire d'intérêt patrimonial
-  Secteur d'intérêt fort (Excellent état de conservation)
-  Bâtiment patrimoniale reconnu

 **LE GROUPE LERMOND BOUCHARD**
 201, Avenue Sainte-Anne
 Québec, Québec
 G1V 2M4
 Tél: (418) 843-7977
 Télécopieur: (418) 851-1511
 Courriel: gbois@lermondbois.com

Dans la mesure où l'application d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale impose un certain nombre de contraintes, il serait judicieux que le règlement exerce son action essentiellement lorsque l'inspecteur des bâtiments constate à une demande de permis que l'intégrité de l'implantation ou de l'architecture est en cause. On devrait donc rechercher une démarche impliquant le moindre irritant pour les citoyens concernés, tout en assurant une franche protection du milieu, dont la valeur n'est manifestement pas à établir. Dans l'intérim, la reconduction des normes prévues au règlement de zonage paraît appropriée.

Sur le plan de l'appui à la restauration patrimoniale, il existe des précédents au Québec, notamment avec le centre d'aide à la rénovation patrimoniale de la Société d'Histoire du Lac-Saint-Jean. Incidemment, dans la mesure où la M.R.C. semble intéressée par une telle expérience et où il existe une société d'histoire à Baie-Comeau, il pourrait être approprié d'implanter un tel service à Baie-Comeau. L'expérience de la société d'Histoire du Lac-Saint-Jean porte notamment sur la préservation d'ensembles résidentiels construits dans le cadre d'un urbanisme planifié comme ici.

Par ailleurs, dans le cas d'un secteur d'habitations contiguës situé au sein de l'agglomération de Mingan, des mesures de protection assimilables à un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale sont énoncées au règlement de zonage. La protection préconisée paraît adéquate, bien qu'inscrite à un instrument inapproprié. C'est pourquoi, il serait opportun de formuler les dispositions applicables dans le cadre d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale.

3.5.6 L'aménagement d'infrastructures en support au développement industriel

Le développement industriel et en particulier au regard de la grande industrie structurante, commande des infrastructures permettant une desserte énergétique, ferroviaire et routière compétitive. La ville de Baie-Comeau offre un potentiel de transport intermodal pour lequel des infrastructures sont en place et offrent un potentiel important de développement (Roche et TDA, 2000).

Dans le contexte de l'aménagement du parc industriel régional, la construction d'un collecteur routier de qualité entre les routes 138 et 389 pourrait être envisagée au besoin. Par ailleurs, l'évaluation de la desserte ferroviaire entre cette zone et le port devrait être poursuivie.

3.5.7 La relocalisation de lignes de transport d'énergie intra-urbaines

L'un des éléments de dégradation du paysage urbain le plus significatif est associé à la présence de grandes lignes de transport d'énergie qui desservent l'usine de pâte et papier. Elles affectent

l'ensemble du corridor de la 138 depuis l'entrée ouest jusqu'à l'usine d'Abitibi-Donohue. Comme ces lignes limitent en outre l'utilisation d'espaces offrant une grande valeur au plan urbain, leur relocalisation à moyen terme devrait certes être envisagé avec leurs propriétaires et mise en œuvre.

3.5.8 L'aménagement du secteur interurbain dans la perspective d'en préserver le potentiel à long terme en vue de l'accueil d'un projet structurant.

La zone située entre les agglomérations de Mingan et de Marquette offre certes une localisation stratégique. Bien desservie en infrastructures urbaines, elle pourrait exercer un attrait commercial certain et supporter l'émergence d'un nouveau pôle d'activités.

Sa mise en valeur a fait l'objet de planification résidentielle. Plus récemment, on y anticipe la relocalisation du CLSC. La planification de cette zone demeure à prévoir de façon plus fine. Elle devra traduire le caractère précieux de la zone, l'optimisation de sa mise en valeur et éventuellement même sa mise en valeur extensive même dans un horizon intérimaire.

Dans la mesure où les besoins résidentiels ne sauraient justifier le développement même partiel de la zone, une nouvelle aire devrait être prévue au voisinage de la rivière Amédée près du centre commercial existant, afin de favoriser la synergie commerciale. Une telle recommandation est sujette à validation dans le cadre de l'étude commerciale recommandée.

Ailleurs, l'aménagement pourrait y être soumis à des plans d'aménagement d'ensemble à être approuvés par le Conseil, afin d'assurer une intégration d'ensemble de la mise en valeur et d'éviter ainsi qu'un projet ponctuel ne fasse en sorte d'affecter le potentiel global de la zone.

Cette zone se prête potentiellement, en effet, aussi bien à un projet moteur au plan récréotouristique qu'à un développement urbain à long terme. Elle offre bien sûr un potentiel commercial par sa localisation stratégique dont non ne peut manquer de considérer l'impact éventuel sur la trame existante, d'où les recommandations faites au plan d'urbanisme.

Dans ce contexte, toute mise en valeur de ce secteur qui ne serait pas faite à des fins publiques, soit institutionnel, communautaire ou touristique devrait faire l'objet d'une planification d'ensemble dûment approuvée.

CONCLUSION

La révision du plan d'urbanisme vise l'intégration de l'ensemble de la planification du territoire, pour mieux en saisir la portée et le cas échéant, les arbitrages requis. Elle constitue un exercice de planification du territoire, selon un terme donné, à savoir un horizon temporel de 10 à 15 ans. Ce plan identifie donc les composantes de l'aménagement et les interventions proposées dans ce terme.

Il se veut d'une part consolidateur pour réagir au contexte qui anime actuellement le territoire municipal, mais il veut, en même temps, soutenir des conditions d'amélioration du milieu et de son économie. La planification retenue est aussi celle d'une capitale régionale située stratégiquement et qui veut être au cœur du développement de sa région. Des règlements d'urbanisme conformes viendront favoriser sa mise en œuvre.

BIBLIOGRAPHIE

- Bernatchez, P., Dupont, R., Plan directeur – Parc régional de Baie-Comeau, Groupe Créno, Baie-Comeau, 386 p, 1998.
- Corporation d'administration portuaire de Baie-Comeau, Proposition de prise en charge du quai fédéral de Baie-Comeau, présentée à Transports Canada, octobre 2000.
- Côté, Charles, La désintégration des régions, le sous-développement durable au Québec, Chicoutimi, éditions JCL, 1991.
- Côté, Serge et Dominique Potvin, Enquête quantitative sur les jeunes et la migration, Université du Québec à Rimouski, 1999.
- Cousineau et al, Société historique de la Côte-Nord, Baie-Comeau 1937—1987, Baie-Comeau, Gestion sportive et culturelle inc., 1987. 159 p.
- Frenette, P., Société d'histoire de la Côte-Nord, Histoire de Baie-Comeau, mise à jour 1987-1997 de Baie-Comeau 1937-1987; décembre 1997.
- Institut de la Statistique du Québec, Perspectives démographiques des M.R.C. 1991-2016, ISQ site web.
- M.R.C. de Manicouagan, Document sur les objets de la révision du schéma d'aménagement, 1995.
- M.R.C. de Manicouagan, Projet de relance, septembre 2000.
- M.R.C. de Manicouagan, Schéma d'aménagement, Baie-Comeau, septembre 1990.
- Naturam inc, Inventaire perceptuel et vocation des zones, rivière Amédée (secteur aval de l'Arboriduc), 1992.
- Option aménagement, Aménagement de l'allée des Pionniers au Parc des pionniers, Esquisse d'aménagement, Documents cartographiques et plans, 1:500, octobre 2000.
- Pintal, Jean-Yves, Inventaire archéologique des parcs de Baie-Comeau (secteur Mingan), Parc des explorateurs, Parc de la Falaise, Secteur des Vieux-Poste, Société des Parcs de Baie-Comeau, 1992.

- Pintal, Jean-Yves, Inventaire et fouille archéologiques des parcs de Baie-Comeau (secteur Mingan et Marquette), Société des Parcs de Baie-Comeau, janvier 1994.
- Pintal, Jean-Yves, Inventaires et familles archéologiques à Baie-Comeau, Société des Parcs de Baie-Comeau, mars 1996.
- Pluram, Plan de mise en valeur du parc des découvreurs, rapport final, Société des Parcs de Baie-Comeau, décembre 1993.
- Régie régionale de la Santé et des services sociaux de la Côte-Nord, Profil des migrations inter et intrarégionales, 2000.
- Roche, Groupe-Conseil TDA, Étude relative au projet d'aménagement d'une desserte ferroviaire entre le nouveau parc industriel et le port, août 2000.
- Société canadienne d'Hypothèques et de logements (SCHL), Rapport sur le logement locatif, novembre 2000, d'après des inventaires réalisés en octobre 2000.
- Société des parcs de Baie-Comeau, Arborisation des boulevards, mars 1993.
- Société des parcs de Baie-Comeau, Renouvellement de jeux, Rapport-synthèse et consultations, 1996.
- Ville de Baie-Comeau, Localisation sentiers de motoneige, 1:20 000, novembre 2000.

ANNEXE 1
**Correspondance du Conseil des monuments
et sites du Québec à Monsieur Claude Martel, maire**

**RÈGLEMENT NUMÉRO 2003-643
ÉTABLISSANT UN PLAN D'URBANISME**

- CONSIDÉRANT** que la Ville de Baie-Comeau est régie par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (chapitre A-19.1) ;
- CONSIDÉRANT** qu'il y a lieu de remplacer le Règlement 90-265 établissant un plan d'urbanisme et ses amendements;
- CONSIDÉRANT** l'adoption par résolution d'un projet de plan d'urbanisme et les assemblées publiques de consultation dudit projet de règlement ;
- CONSIDÉRANT** qu'avis de motion du présent règlement a été donné à la séance ordinaire du conseil municipal tenue le 18 novembre 2002;

POUR CES MOTIFS, LE CONSEIL MUNICIPAL DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1

Le préambule du présent règlement en fait partie intégrante.

ARTICLE 2

La Municipalité adopte intégralement l'annexe A jointe au présent règlement, le tout pour devenir le Règlement établissant un plan d'urbanisme, lequel remplace le Règlement 90-265 et ses amendements.

ARTICLE 3

Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

Adopté par la résolution 2003-110 lors d'une séance publique du conseil municipal de Baie-Comeau tenue le 17 mars 2003.

IVO DI PIAZZA, MAIRE

SYLVAIN OUELLET, GREFFIER

Entrée en vigueur le 7 juin 2003