



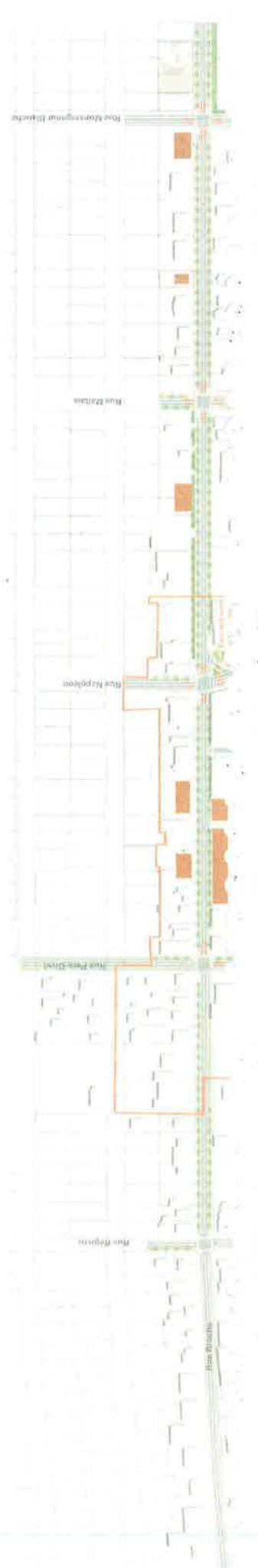
Programme Particulier d'Urbanisme Centre-ville traditionnel SEPT-ÎLES

projet: 12106
RAPPORT FINAL - JUILLET 2014



TABLE DES MATIERES

MADAT.....	1
1. ZONE D'ÉTUDE ET ÉTAT DES LIEUX.....	2
1.1 Zone étudiée.....	2
1.2 Situation générale.....	2
1.3 Arrimage au système urbain.....	4
1.4 Réseau routier.....	5
1.5 Infrastructures.....	6
1.6 Fonctions de l'espace.....	10
1.6.1 Fonction commerciale.....	11
1.6.2 Fonction communautaire.....	12
1.6.3 Fonctions industrielles.....	13
2. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT.....	15
2.1 Renforcement de l'espace identitaire.....	15
2.2 Concentration et intégration.....	16
2.3 Orientation piéton.....	17
2.4 Valorisation de l'axe maritime.....	17
2.5 Respect des investissements consentis.....	17
3. PLANIFICATION.....	18
3.1 Aménagement des rues.....	18
3.2 État du stationnement.....	24
3.3 Planification du bâti.....	28
3.4 Mobilier urbain.....	30
3.5 Communications (web).....	33
3.6 Signalisation avancée.....	33
4. MISE EN OEUVRE.....	34
4.1 Modification réglementaire.....	34
4.1.1 Plan d'urbanisme.....	34
4.1.1.1 Pouvoirs habilitants.....	34
4.1.1.2 Modifications à prévoir au plan d'urbanisme.....	35
4.1.2 Règlement de zonage.....	35
4.1.3 Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architectural.....	41
4.1.3.1 Pouvoirs habilitants.....	41
4.1.3.2 Objectifs et critères dans un règlement sur les PIIA.....	42
4.1.4 Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble.....	44
4.1.4.1 Pouvoirs habilitants.....	44
4.2 Programme d'acquisition.....	45
4.3 Prise en main par le milieu.....	45
4.4 Organisation, phasage et estimation des coûts de construction.....	45
4.4.1 Organisation.....	45
4.4.1.1 Adoption des règlements et politiques.....	45
4.4.1.2 Formation d'une association.....	46
4.4.1.3 Démarchage et accompagnement.....	46
4.4.1.4 Mix commercial sur mesure.....	46
4.4.2 Phases de construction proposées et estimation des coûts par phase.....	47
5. CONCLUSION.....	48
6. ANNEXE.....	49
• Article 85 (Extrait)	
• Esquisse préliminaire	
• Modifications proposés au plan et aux règlements d'urbanisme	



Mandat

La ville de Sept-Îles a confié au groupe IBI/DAA le mandat de réaliser une planification directrice de son centre-ville traditionnel, sous la forme d'un programme particulier d'urbanisme (PPU). Cette planification se justifie principalement par l'état du secteur immobilier dans l'espace concerné, par la valorisation qu'y a amorcée le Conseil par l'aménagement de grands parcs urbains, par l'intégration des grandes croisières internationales à son port en marge du centre-ville, bref par la recherche de vitalisation de cet espace identitaire de Sept-Îles et de réappropriation par la population.

Le développement du Nord du Québec donne certes une impulsion telle au développement des entités urbaines concernées que l'ensemble des espaces résidentiels et commerciaux sont interpellés. Le centre-ville constitue ici une opportunité de répondre aux besoins commerciaux de la communauté et de la région, et le développement du Nord celle de revitaliser le centre-ville. Cette démarche répond donc à un bon momentum. Il s'inscrit dans la durabilité en privilégiant une réaffectation d'espaces déjà mobilisés et desservis, dans une perspective où l'espace apte au développement urbain est raréfié par la présence d'importants milieux humides autour de l'agglomération.

La démarche de planification repose sur un diagnostic territorial du centre-ville, en tenant compte de son insertion dans le cadre urbain. La planification est établie, comme le veut la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, à la manière d'un éclatement du plan d'urbanisme visant à réaliser une planification détaillée de la zone centrale concernée et à se doter de moyens de mise en œuvre des orientations poursuivies par la municipalité. L'annexe 1 présente un extrait pertinent de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme au regard du contenu d'un tel programme particulier.

Il importe de mentionner que ce programme particulier d'urbanisme a été réalisé avec un solide appui d'un comité de pilotage mis en place par la Ville de Sept-Îles et de concert avec le Conseil municipal qui y ont imprimé leurs points de vue.

1. ZONE D'ÉTUDE ET ÉTAT DES LIEUX

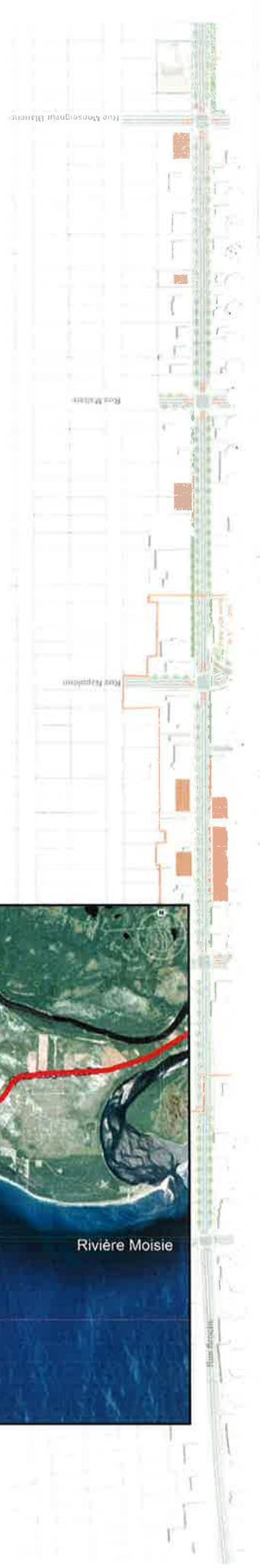
1.1 Zone étudiée

La zone d'étude a été établie par la Ville de Sept-Îles. D'ouest en est, elle s'étend de la rue Smith à la rue Retty et du sud au nord de la baie de Sept-Îles à la rue Brochu. Sa configuration permet de bien cerner l'ensemble des enjeux qui affectent cette zone centrale, en termes d'accessibilité, de fonctions centrales, d'utilisation fine de l'espace, d'ouverture sur la baie et généralement d'espace identitaire.

1.2 Situation générale

La zone étudiée se caractérise comme un centre-ville traditionnel marqué par la mixité des usages, par opposition à une zone essentiellement de nature commerciale comme l'est le boulevard Laure. Des fonctions résidentielles, commerciales et institutionnelles et des aires récréatives y structurent un espace présentant une identité forte, auquel est généralement attachée la population.

Les fonctions mixtes associées au centre-ville se concentrent généralement entre la rue Père-Divet et Monseigneur Blanche et entre la baie de Sept-Îles et la rue Brochu. Au-delà de cette aire, les fonctions commerciales sont davantage ponctuelles.



À l'est du centre-ville, les installations portuaires amorcent sans transition une armature industrielle qui se poursuit ensuite avec la grande industrie minière (Rio-Tinto-IOC). Le passage à un paysage industriel est donc relativement brusque.

Si on excepte la frange riveraine du centre-ville, on peut affirmer que ce dernier est fondamentalement orienté en fonction de la circulation automobile et de sa fluidité. Les infrastructures sont peu organisées en fonction du transport actif.

La baie de Sept-Îles teinte, bien sûr, le centre-ville, bien que le bâti lui fasse généralement dos. Néanmoins, des efforts importants ont été consentis pour ouvrir le paysage sur la baie par des parcs urbains gravitant autour de quais et par l'aménagement d'une promenade piétonne valorisant la qualité du paysage et son arrière-plan sur les îles.

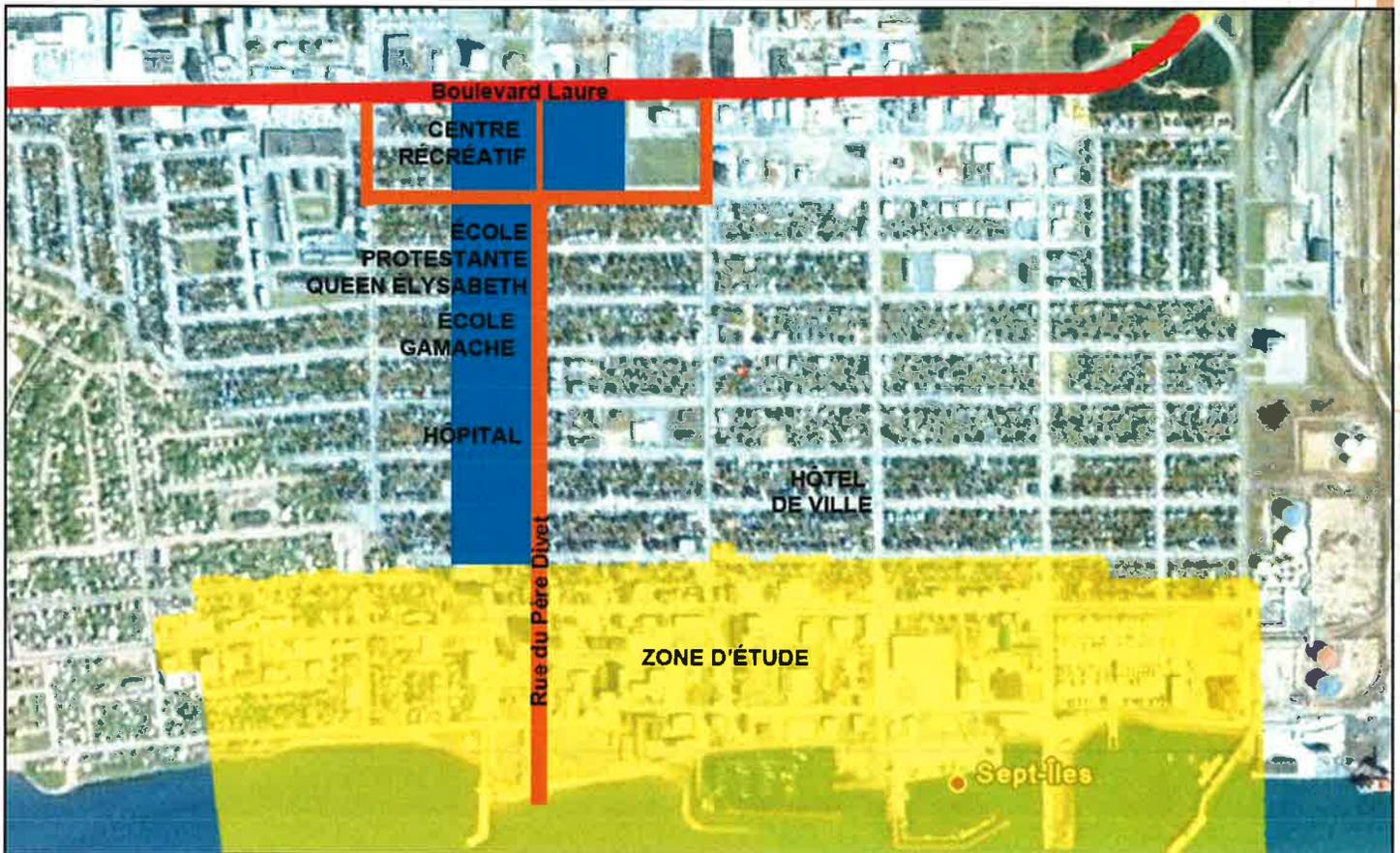
Le centre-ville est marqué par diverses ruptures qui diminuent son attrait et justifient l'intervention proposée. En matière commerciale, la continuité, le fait qu'un piéton ait accès à des portes commerciales ou de service relativement voisines, offre une grande valeur, favorise le dynamisme et l'achalandage. Or, d'importants vides dans la trame commerciale (terrains vacants, grands stationnements), de même que la présence d'établissements publics non accessibles aux consommateurs, d'établissements industriels ou d'emplacements résidentiels sont autant de points de rupture. On conçoit que les emplacements vacants constituent en contrepartie des opportunités au plan commercial.



1.3 Arrimage au système urbain

Le système urbain de Sept-Îles est organisé autour du boulevard Laure, le grand axe régional rattaché au réseau québécois (route 138). Le boulevard Laure s'est développé, dans un premier temps, comme un grand boulevard commercial comme on en retrouve partout au Québec et est dorénavant considéré comme le cœur de l'agglomération.

Le centre-ville traditionnel est rattaché à cette dorsale par un réseau de voies du sud vers le nord dont les principales sont les rues Smith, Régnauld, Père-Divet, Napoléon, Maltais et Mgr Blanche. La trame urbaine plus ancienne reposant sur un réseau quadrillé, les accès est-ouest y donnent efficacement accès, en particulier les rues Arnaud et Brochu. Il s'avère donc accessible depuis l'ensemble du réseau urbain. Cette accessibilité est renforcée par la présence d'équipements institutionnels, notamment l'hôtel de ville, les écoles, les équipements hospitaliers et divers équipements communautaires qui constituent autant d'achalandeurs.



1.4 Réseau routier

De façon générale, le réseau de rues qui dessert le centre-ville offre des emprises larges. Seule la rue Arnaud offre une emprise étroite (15,0 m). Son étroitesse pose des limites à l'intégration des circulations cyclables et piétonnes, de même qu'à l'intégration de terrasses et d'aménagements reliés au pavoiement.

La rue Père Divet constitue un axe institutionnel. Son emprise forte intègre une piste cyclable multidirectionnelle, démarquée par des bollards, de même que des trottoirs, cependant relativement étroits et n'assurant pas un grand confort piétonnier. Cet axe, compte tenu de sa vocation, s'avère structurant pour le centre-ville et devrait globalement être associé à son image sur l'ensemble de son cours, jusqu'aux arénas.

Les rues Brochu, Napoléon, Maltais et Mgr Blanche sont des rues très larges, favorables à un écoulement rapide des flux automobiles. Elles comportent des trottoirs étroits. Leur emprise permet donc l'intégration de circulations piétonne et cyclable confortables, de même que l'addition de plantations qui manquent à leur image urbaine.

Enfin, la Place du Commerce offre l'image d'un grand stationnement avec îlot central desservant une trame commerciale fortement discontinuée. Elle constitue un espace relativement abrité des aléas climatiques par la structure immobilière qui l'entoure.

Il apparaît donc que, sous réserve de la rue Arnaud, l'aménagement d'un réseau axé sur la mobilité durable s'avère aisé. Notons à cet égard que la présence de ruelles nord-sud au cœur du centre-ville favorise la mobilité piétonne et cyclable.



1.5 Infrastructures

• Infrastructures municipales

Le développement urbain de la Ville de Sept-Îles s'est effectué à partir du secteur Est du littoral de la baie de Sept-Îles. Certaines des infrastructures du secteur à l'étude ont été mises en place à partir de 1960 et ont pu se compléter à la fin des années 70. Par ailleurs, certaines infrastructures reliées aux égouts sanitaires et pluviaux des rues Arnaud, Père-Divet, Mgr Blanche, ainsi que la partie Est de la rue Brochu ont été mises en place lors de la réalisation des travaux d'assainissement des eaux usées à la fin des années 90.

Dans ce secteur de la Ville, le sol est composé de sable de bonne qualité, ce qui ne devrait pas causer de problèmes majeurs dans la réalisation de projets de développements futurs. Il faudrait cependant procéder à des études géologiques afin de confirmer les conditions réelles des sols.

En 2008, dans le but d'obtenir des aides financières du gouvernement du Québec pour la réfection des infrastructures, la Ville de Sept-Îles a procédé à la réalisation d'un plan d'intervention couvrant l'ensemble de ses infrastructures municipales.

On retrouvera donc dans les tableaux suivants, une évaluation des réseaux d'aqueduc, d'égout sanitaire et pluvial, ainsi que de la qualité du réseau routier. Ces données ont été extraites de ce plan d'intervention. Depuis cette période, les autorités municipales ont pu effectuer certaines réparations du réseau et procéder à des travaux de pavage afin d'améliorer la qualité du réseau routier.

Dans l'ensemble, le secteur possède des infrastructures de qualité et la Ville met en place un programme annuel de réfection de ses infrastructures depuis plusieurs années. Il faut cependant noter que certaines rues telles que Place du Commerce et Père-Divet possèdent un réseau d'aqueduc dont les conduites sont en fonte grise et que des bris pourraient se développer à moyen terme.

Réseau routier

Rues	Hierarchisation	État global	État dégradation surface	Confort roulement déficience	Notes
Arnaud	Collectrice	Smith/P. Divet 60-79 % P. Divet/Mgr Blanche 80-100 %	Très faible	Smith-Napoléon Faible Nap./Mgr Blanche Très Faible	Sur rue Arnaud (Mgr Blanche/Maltais) Pavage effectué en 2012
Place du Commerce	Local	80-100 %	Très faible	Faible	
Brochu	Collectrice	60-79 %	Très faible Mgr Blanche/Retty Faible	Faible à Moyen	
Smith	Collectrice	50-59 %	Faible	Moyen	
Place Mingan	Local	60-79 %	Très faible	Moyen	
Régneault	Collectrice	60-79 %	Très faible	Faible	
Vieux Quai	Local	80-100 %	Très faible	Faible	
Père-Divet	Collectrice	60-79 %	Très faible	Faible	
Napoléon	Collectrice	60-79 %	Très faible	Moyen	
Maltais	Collectrice	60-79 %	Très faible	Faible	
Mgr Blanche	Collectrice	60-79 %	Très faible	Faible	
Retty					

Réseau d'aqueduc

Rues	Année construction	Matériaux	Dimension	État	Notes
Arnaud	1971-1980	Ciment amiante + Fonte ductile	200-300	Bon	Note générale : 1) Aucun problème de qualité; 2) Aucun problème de débit; 3) Répertoire 9 bris d'aqueduc dont un seul à proximité de Place du Commerce.
Place du Commerce	1961-1970	Fonte grise	150	Fragilité élevée	
Brochu	1960	Ciment amiante	200	Bon	
Smith	1971-1980	Fonte ductile	150	Bon	
Place Mingan	1971-1980	Fonte ductile	150	Bon	
Régneault	2001	Fonte ductile	300	Bon	
Vieux Quai	1971-1980	Fonte ductile	150	Bon	
Père-Divet	1961-1970	Fonte grise	200	Bon	
Napoléon	1960	Ciment amiante	150	Bon	
Maltais	1971-1980	Fonte ductile	150	Bon	
Mgr Blanche	1971-1980	Fonte ductile	300	Bon	
Retty	1960	Fonte grise	200	Bon	

Réseau d'égout sanitaire

Rues	Année construction	Matériaux	Dimension	État	Notes
Arnaud	2001	Hyprescon béton	450-600 (2 conduites)	Bon	Rue Arnaud inclus une conduite de refoulement dirigé vers les étangs aérés.
Place du Commerce	1961-1970	Ciment amiante	200	Bon	
Brochu	1960-2001	Ciment amiante	450-600 200-250	Faible Napoléon Place Mingan	Rue Brochu (Mgr Blanche/Retty) conduites de refoulement.
Smith	1971-1980	Ciment amiante	200	Bon	
Place Mingan	1971-1980	Ciment amiante	200	Bon	
Régneault	2001	PVC	300-380	Bon	
Vieux Quai	1971-1980	Ciment amiante	200	Bon	
Père-Divet	2001	PVC	200	Bon	
Napoléon	1960	Ciment amiante	200	Bon	
Maltais	1971-1980	Ciment amiante	250	Bon	
Mgr Blanche	2001	Hyprescon béton	450-600 (2 conduites)	Bon	Mgr Blanche : inclus une conduite de refoulement dirigé vers les étangs
Retty	2001	Hyprescon béton	450-600 (2 conduites)	Bon	

Réseau d'égout pluvial

Rues	Année construction	Matériaux	Dimension	État	Notes
Arnaud	1971-1980 1991-2000	Béton PVC	300-760	Bon	
Place du Commerce	1961-1970	Béton	375	Bon	
Brochu	1971-1980	Béton	300-480	Bon	
Smith	1971-1980	Béton	375	Bon	
Place Mingan	1971-1980	Béton	450	Bon	
Régneault	1961-1970	Béton	600 +	Bon -	Dégradation faible sur la rue Régneault
Vieux Quai	1991-200 (PARTIEL)	Béton	300	Bon	
Père-Divet	1971-1980	Béton	600	Bon	
Napoléon	1961-1970 1991-2000	Béton	600	Bon	
Maltais	1971-1980 1991-2000	Béton	600	Bon	
Mgr Blanche	1991-2000	Béton	600	Bon	
Retty	1971-1980	Béton	380	Bon	

• Électricité, téléphonie, câblodistribution

Le réseau de distribution, incluant les réseaux électriques, de téléphonie et de câblo-diffusion sont de type aérien sur poteaux de bois. Il y a cependant une exception, alors que pour le tronçon du Vieux Quai/ Napoléon, sur la rue Arnaud, les poteaux sont en béton précontraint.

Les réseaux aériens sont, dans la majorité des cas, localisés des côtés Est des rues (Arnaud et Brochu), alors que pour les autres réseaux, ils longent les côtés nord des rues. Pour les rues Smith et Père-Divet, il n'y a aucune ligne de réseaux de distribution alors que pour les autres rues, la majorité des réseaux se situe derrière les résidences ou commerces.



Dans le cadre de ce programme particulier d'urbanisme, il sera discuté de la possibilité d'enfourer ces services aériens. Il existe un programme d'aide financière offert par Hydro-Québec, aux municipalités pour l'enfouissement des réseaux câblés. La longueur minimale du tronçon à enfouir doit être au minimum de 300 mètres. De plus, les municipalités doivent également coordonner l'enfouissement des câbles des autres distributeurs (téléphone, câblo-diffusion).

Comme premières étapes, il s'agit de définir le projet et de produire le formulaire de demande d'inscription au programme d'aide. Par la suite, diverses études devront être réalisées afin de compléter le dossier.



- **Gaz naturel**

À la demande du Gouvernement du Québec, une étude est présentement en cours par la compagnie Gaz Métro afin d'analyser la faisabilité de construire un gazoduc de plus de 450 km afin de relier la région du Saguenay à Sept-Îles. La conduite d'alimentation se terminerait à l'intersection de la route 138 et du Chemin de la Pointe-Noire. Par la suite, un réseau de distribution pourrait être mis en place afin de répondre à la demande.

Advenant le cas où les commerces du Centre-ville traditionnel manifestaient un intérêt pour une alimentation en gaz naturel, il faudrait alors construire une canalisation souterraine.

Normalement, la compagnie gazière essaie de choisir un tracé à l'extérieur des infrastructures de rues municipales. Cette possibilité pourrait être difficile à réaliser, surtout le long de la rue Arnaud, entre les rues du Père-Divet et Napoléon, alors que les espaces dégagés et libres de tout obstacle sont quasi inexistantes. De plus, pour une majeure partie de la rue Arnaud, qui fait l'objet de la présente étude, les conduites enfouies pour les services municipaux sont très nombreuses compte tenu du passage de la conduite de refoulement et de l'émissaire du réseau d'égout convergeant vers la station de pompage SP-3, localisée en face de la rue de la Réserve. Ces conduites sont en surplus aux autres réseaux existants (aqueduc, égout sanitaire et pluvial). Pour les autres rues, dont notamment la rue Place du Commerce, les emprises pourraient permettre une certaine marge de manœuvre.

Dans l'éventualité où ce réseau de distribution de gaz devenait réalité, la compagnie Gaz Métro serait mise à contribution afin de réaliser les meilleurs scénarios de réalisation.

1.6 Fonctions de l'espace

Les diverses fonctions de l'espace sont illustrées à la carte ci-dessous. Cette dernière illustre bien la mixité des fonctions, de même que les composantes problématiques. Elle permet de bien mesurer comment l'espace du centre-ville se démarque clairement par le caractère mixte des fonctions urbaines qui y sont exercées.



1.6.1 Fonction commerciale

La fonction commerciale montre une densité faible au centre-ville. Comme ailleurs, les fonctions commerciales structurantes ont été délocalisées au profit du boulevard Laure. L'exemple de « Canadian Tire » est probant à ce titre. On retrouve peu ou pas de grand achalandeur commercial comme le sont les épicerie de grand gabarit et les grandes surfaces commerciales.

Les établissements commerciaux sont concentrés dans le quadrilatère formé par la rues Arnaud, Père Divet, Brochu et Napoléon. Même dans cet espace, la densité est faible compte tenu des vides observés dans la trame commerciale. En marge de la rue Arnaud, on observe des établissements commerciaux où les fonctions d'hébergement et de restauration dominant. Un grand immeuble étagé constituant une résidence communautaire y marque une forte rupture au plan commercial. Assurément, si son rez-de-chaussée offrait des espaces commerciaux, la continuité recherchée serait bénéfique. Dans ce même espace, la Place du Commerce offre elle aussi une densité trop faible. Elle présente toutefois un potentiel certain d'affermissement de la trame commerciale. La rue Brochu affiche quant à elle davantage de continuité.

Ailleurs dans la zone étudiée, les établissements commerciaux sont davantage isolés, bien que présents sur la rue Arnaud jusqu'au quai des croisières (Mgr Blanche) et sur la rue Brochu à l'ouest de la rue Père Divet.



1.6.2 Fonction communautaire

La fonction communautaire emprunte deux voies; d'une part les établissements d'ordre institutionnel, d'autre part les établissements récréatifs et parcs urbains. Ils s'avèrent éminemment structurants au centre-ville de Sept-Îles, y cultivent le caractère identitaire et un attrait particulier pour la population.

Les établissements institutionnels se concentrent sur la rue Père Divet dont ils affirment le caractère. On y trouve, en effet, des établissements scolaires (l'école protestante Queen-Élizabeth et l'école Gamache) et un établissement hospitalier. Un établissement associé à la marine, la réserve navale Joliette a aussi pignon sur la rue Arnaud, à l'est de la rue Napoléon.

D'autres établissements publics dont l'hôtel de ville participent aussi à l'attrait du centre-ville, bien qu'ils se situent dans sa périphérie.

Les espaces récréatifs affirment avec force le lien du centre-ville à la baie de Sept-Îles. Incidemment, au cours des dernières années, d'importants investissements ont été consentis pour mieux ouvrir l'espace du centre-ville sur la baie de Sept-Îles.

L'espace du vieux quai et le nouveau parc de la rue Arnaud forment ensemble un grand parc urbain structurant ouvert sur la baie et engendre une fréquentation assidue de la population. De là, une promenade piétonne longe la baie jusqu'aux installations portuaires. Fait original, un terrain de sport aménagé au cœur du centre-ville en marge de la baie exerce un fort attrait auprès de la population. Enfin, l'aréna situé à l'extrémité de la rue Père-Divet contribue à l'espace du centre-ville. À cet égard, on peut considérer que l'ensemble de la rue Père-Divet constitue, en quelque sorte, une excroissance du centre-ville.



1.6.3 Fonctions industrielles

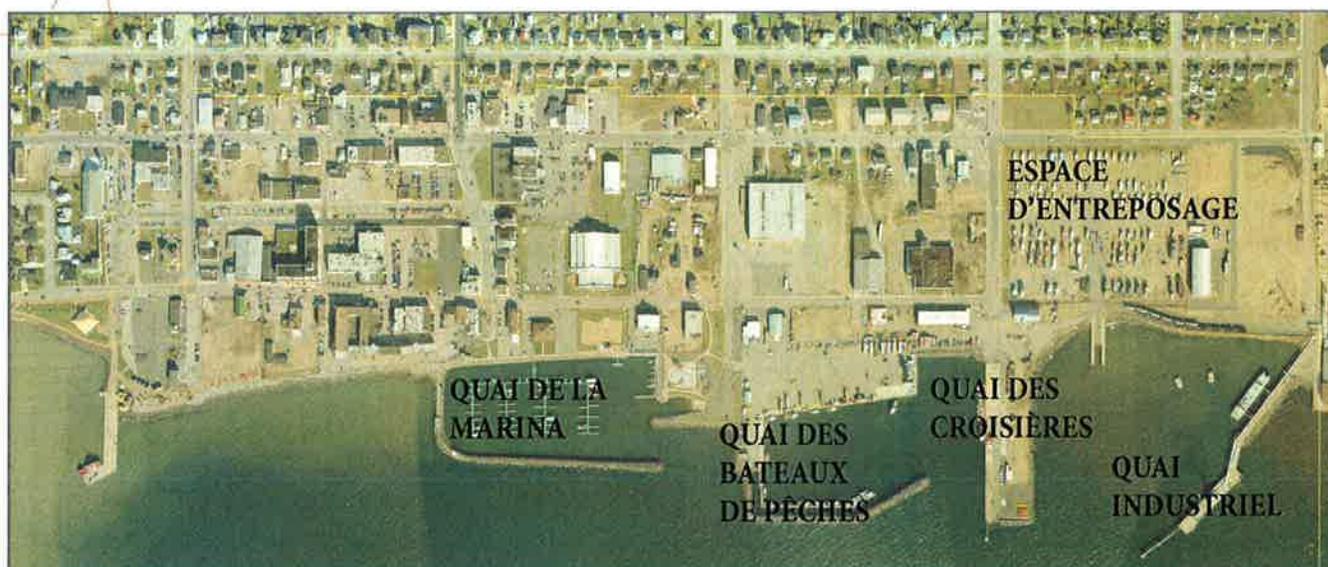
- **La fonction portuaire maritime**

Les fonctions industrielles présentent des affinités diverses avec le centre-ville. On conçoit que la fonction portuaire intégrant aussi le quai et le havre de pêche participent fortement à l'histoire de la ville de Sept-Îles et à sa raison d'être. Dans ce contexte, le centre-ville donne sur un grand espace portuaire, les infrastructures plus anciennes l'agrémentant.

Cette fonction portuaire associée à la présence du vieux quai, du havre de pêche, de la marina et du port de croisières de Sept-Îles, bien qu'omniprésente, souffre d'un manque d'intégration au centre-ville et à son aménagement. La promenade riveraine s'avère certes une icône, mais on conçoit aisément que le havre de pêche pourrait donner lieu à davantage d'intégration et contribuer plus sensiblement à son image. Incidemment, l'image de Sept-Îles est notamment associée à ses pêcheries. À titre d'exemple, on retrouve derrière le havre un espace d'entreposage ouvert peu organisé, alors que des espaces fermés, voire une ou l'autre boutique pourrait mieux desservir les usagers de la promenade.

Le quai dédié aux croisières internationales démarque le centre-ville et ne saurait que participer une image forte du secteur et surtout à son activité en saison. L'aménagement de son seuil et son pavage, bien que n'étant pas intégré à ce mandat doit, bien sûr, être pris en compte.

La fonction maritime intègre aussi un grand espace de stationnement des bateaux de pêche, laquelle offre peu d'intégration paysagère au centre-ville et mériterait en conséquence une attention particulière. Il ne s'agit pas de la dissimuler, mais de l'intégrer davantage par l'aménagement.



- **Autres espaces industriels**

Au-delà de la fonction maritime, un certain nombre d'établissements industriels offre soit une compatibilité faible avec l'image d'un centre-ville, comme c'est le cas des entrepôts commerciaux qui y sont implantés, ou encore dans le cas des grands espaces industriels à l'est du centre-ville et en périphérie, ils offrent une faible intégration urbaine que parfois une simple zone tampon plantée viendrait renforcer.

- **Espaces situés à l'est du manège militaire sur la rue Arnaud**

L'espace situé à l'est de la réserve navale Joliette sur la rue Arnaud s'avère dysfonctionnel. En effet, on trouve une zone particulièrement désorganisée près du manège (résidence et entreposages divers), puis un vide associé à la grande plage de stationnement de l'ancien magasin « Canadian Tire ».

Cet espace offre certes une opportunité de requalification urbaine et d'intégration de moyennes surfaces au centre-ville.

- **Stationnements**

Les aires de stationnement couvrent des plages importantes au centre-ville. Certes les consommateurs ont des attentes à cet égard. Toutefois, les aires de stationnement constituent souvent un élément de rupture dans la trame urbaine et méritent d'être réévaluées sous cet aspect.

- **État du bâti**

Le bâti du centre-ville offre peu de rapport à l'eau, au caractère maritime pourtant à l'origine de la ville. Le bâti est en effet tourné essentiellement sur la rue Arnaud. L'architecture même évoque peu le caractère maritime de la ville. Au-delà de cet aspect, on constate relativement peu d'effort au regard de l'intégration architecturale du centre-ville. Dans la mesure où on voudrait renforcer son caractère identitaire, cet aspect importe.

- **Aménagement**

D'importants efforts ont été consentis en matière d'aménagement du front de la baie. Toutefois, globalement, le centre-ville offre relativement peu de végétation, d'oasis pour ses usagers et ne comporte pas d'accès direct à l'eau. Il semble que des contraintes de sécurité ou de droit y feraient obstacle.

Ces aspects devraient certes intéresser les orientations conférées à ce programme particulier d'urbanisme.





2. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Les orientations poursuivies dans ce programme particulier d'urbanisme sont de divers ordres et ont pour objet d'indiquer clairement la direction qu'entend prendre la ville de Sept-Îles dans la configuration de son centre-ville traditionnel.

2.1 Renforcement de l'espace identitaire

Le centre-ville constitue d'emblée un espace identitaire, ne serait-ce qu'en fonction de son interface maritime. Les aménagements publics réalisés au cours des dernières années ont renforcé ce caractère et soutenu une réappropriation de l'espace par les citoyens, notamment à la faveur de l'aménagement de parcs et d'une promenade.

Le renforcement de cet espace au plan identitaire constitue une orientation forte de ce programme particulier d'urbanisme, afin de le démarquer des autres espaces commerciaux concurrents à l'intérieur de la ville. Ce faisant, on vise à ce que les citoyens fréquentent davantage le centre-ville, qu'il s'identifie à un espace événementiel, convivial, qu'il se distingue par son caractère multifonctionnel et par les commerces qu'on y trouve. Cet aspect identitaire pourrait aussi tirer parti de la présence de croisiéristes et constituer un attrait pour ces derniers. On sait qu'un grand paquebot peut transporter plus de 2000 personnes et que plus de 80% de ceux-ci débarquent pour une escale de quelques heures. Il s'agit là d'un segment de marché à exploiter de toutes sortes de façons.

La mise en œuvre d'une telle orientation peut emprunter diverses voies :

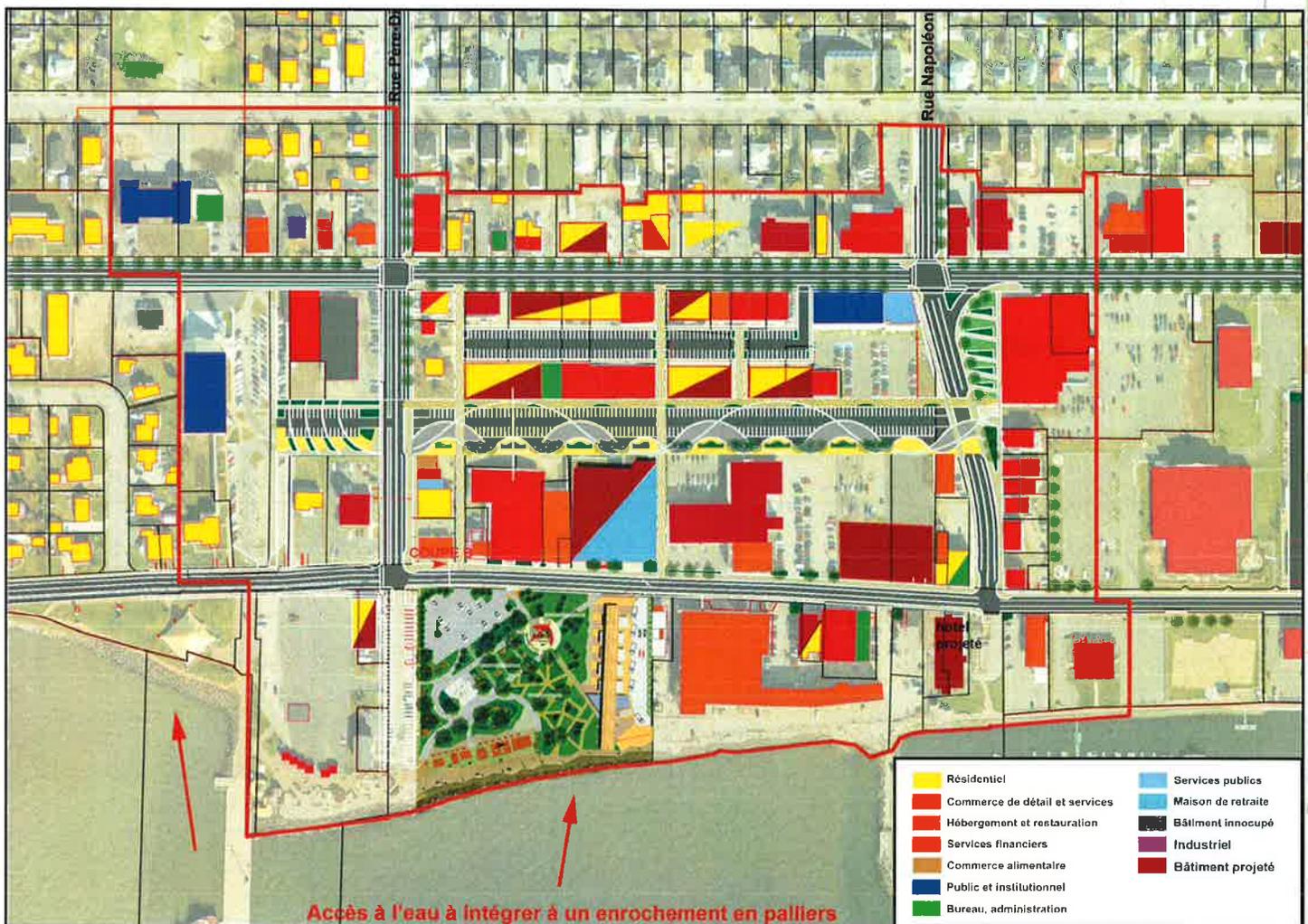
- Celle du zonage pour s'assurer d'un mix commercial soustrait de la concurrence des autres espaces commerciaux (ex. boutiques de souvenirs, cafés, commerces de vêtements...);
- Celle du contrôle architectural favorisant notamment un meilleur lien avec l'aspect maritime;
- Celle d'un pavoisement spécifique;
- Celle de l'animation.;
- Celle de la culture et de l'histoire, en insérant des projets culturels et des éléments d'interprétation (ex. industrie de la pêche) au centre-ville.

2.2 Concentration et intégration

Le centre-ville est affecté par diverses manifestations de discontinuité, par une densité relativement lâche. Le développement urbain anticipé à la faveur du déplacement minier du Nord du Québec et du Labrador constitue une opportunité de nouveaux investissements et de nouvelles bannières commerciales et d'intégration d'une nouvelle population au centre-ville.

Dans cette perspective, l'une des orientations de ce programme particulier d'urbanisme veut **densifier sensiblement la trame commerciale et intégrer une nouvelle population au centre-ville.**

Cette concentration est plus particulièrement proposée dans le quadrilatère Père-Divet, Brochu, Napoléon, Arnaud. En privilégiant une telle concentration par opposition à un étalement, on recherche un résultat probant au plan commercial, en termes d'activités et de fréquentation par les citoyens.



Cette concentration vise à assurer une plus grande continuité des portes commerciales. Le zonage constitue un instrument pour l'appuyer (ex. : privilégier les usages), pour assurer la cohabitation, pour prévoir ou imposer une mixité (ex. : addition de logements aux étages, gestion des espaces de bureaux, hangars à bateaux à prévoir...).



2.3 Orientation piéton

L'une des orientations les plus significatives réside dans un changement de paradigme au centre-ville, **en priorisant le piéton, voire la personne par rapport à l'automobile**. L'intégration piétonne signifie une plus grande efficacité de l'accès commercial aux piétons, des trottoirs plus confortables, des aires de détente, l'implantation de terrasses, de places publiques, l'organisation d'activités festives, etc. Cette orientation « piéton » est davantage affaire d'aménagement que de règlements.

Elle implique aussi un arbitrage entre la place de l'automobile et celle du piéton et du cycliste. Les aménagements viseront, bien sûr, dans une telle orientation, à accroître la sécurité des piétons et cyclistes en donnant une place appropriée à l'automobile.

2.4 Valorisation de l'axe maritime

La valorisation du caractère maritime est affaire principalement d'architecture **en faisant en sorte d'intégrer mieux les traits architecturaux et que la conformation même du bâti privilégie le plus possible l'accès visuel à la baie**.

Un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale permettrait de soutenir une telle orientation. Autrement, la poursuite d'aménagements tournés vers l'eau et y donnant accès constitue un autre moyen de mise en œuvre d'une telle orientation.

La valorisation de l'axe maritime implique aussi de rehausser l'accessibilité à l'eau. Un tel accès à l'eau pourrait être réalisé à même des enrochements en pallier permettant un accès « flâneur » aussi bien qu'un accès pour de petites embarcations (kayaks). Un hangar à bateau et des installations d'amarrage pourraient être intégrés à l'enrochement proposé. Deux points d'accès sont illustrés à la planification. Compte tenu des questions maritimes, une étude de faisabilité spécifique est recommandée pour en préciser l'aménagement.

2.5 Respect des investissements consentis

Une ville constitue un organisme dynamique, en évolution constante. Le programme particulier d'urbanisme voudra préserver des investissements réalisés au cours des dernières années dans une perspective d'intérêt public. Il s'agit là d'une orientation conférée par le Conseil.

Ces orientations d'aménagement viendront teinter fondamentalement la planification qui suit, l'inscrire dans un axe de cohérence.

3. Planification

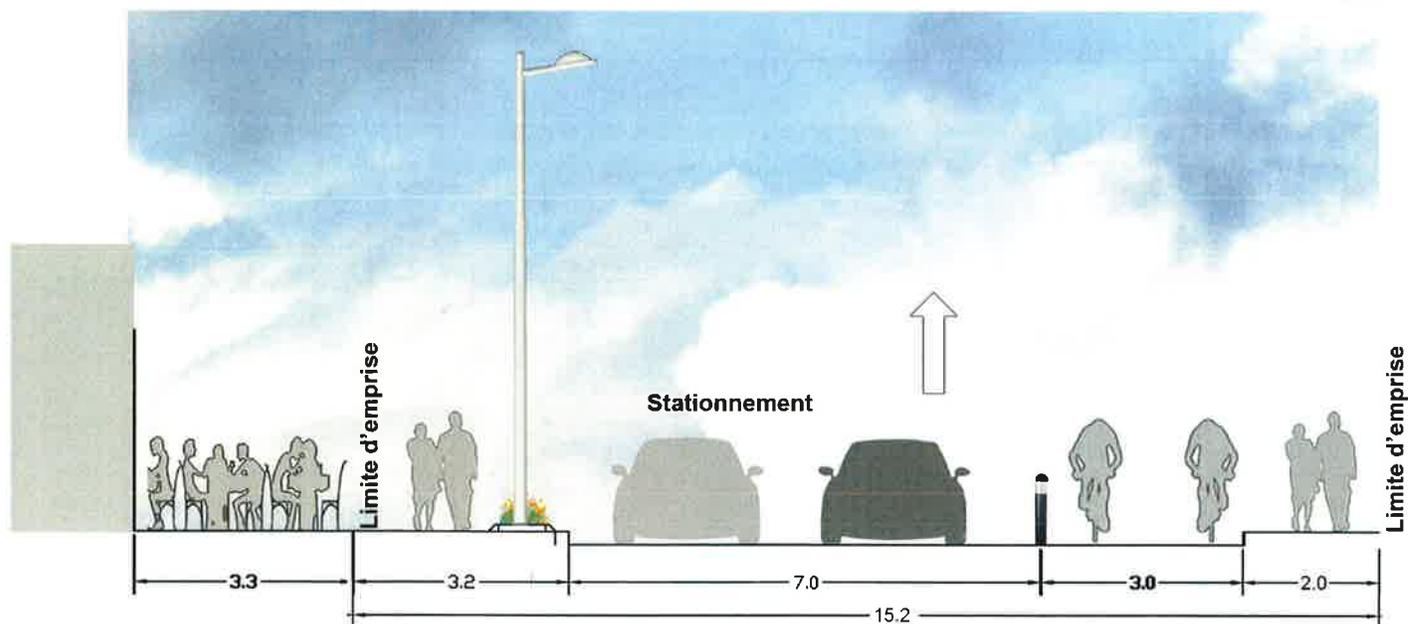
Le programme particulier d'urbanisme est illustré à l'esquisse jointe, laquelle constitue une proposition détaillée d'aménagement. Ce plan permet de concevoir de façon détaillée une vision du déploiement du centre-ville, de ses infrastructures, de son bâti et de son aménagement.

3.1 Aménagement des rues

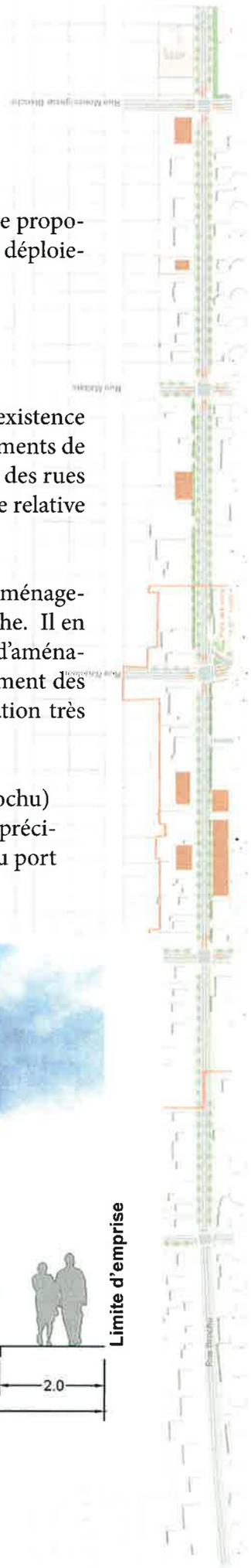
Comme révélées à l'état des lieux, les rues offrent généralement des emprises permettant la coexistence d'aménagements véhiculaires, cyclables et piétons confortables, tout en intégrant des aménagements de verdure et de détente. Seule la rue Arnaud échappe à un tel schéma. L'aménagement proposé des rues est résolument orienté vers le transport actif et la personne. Dans ce contexte, même l'étroitesse relative de la rue Arnaud ne saurait résister à une telle orientation.

Dans ce dernier cas, pour faire place à de meilleurs aménagements piétons en particulier, l'aménagement prévoit une circulation automobile à sens unique entre les rues Père-Divet et Mgr Blanche. Il en résulte un gain en matière de circulation piétonne, au regard de la mise en place de terrasses, d'aménagements de verdure, tout en permettant l'intégration d'une voie cyclable. De plus, l'enfouissement des fils pourrait être aménagé entre les rues Père-Divet et Mgr Blanche, favorisant une amélioration très sensible de l'ambiance urbaine.

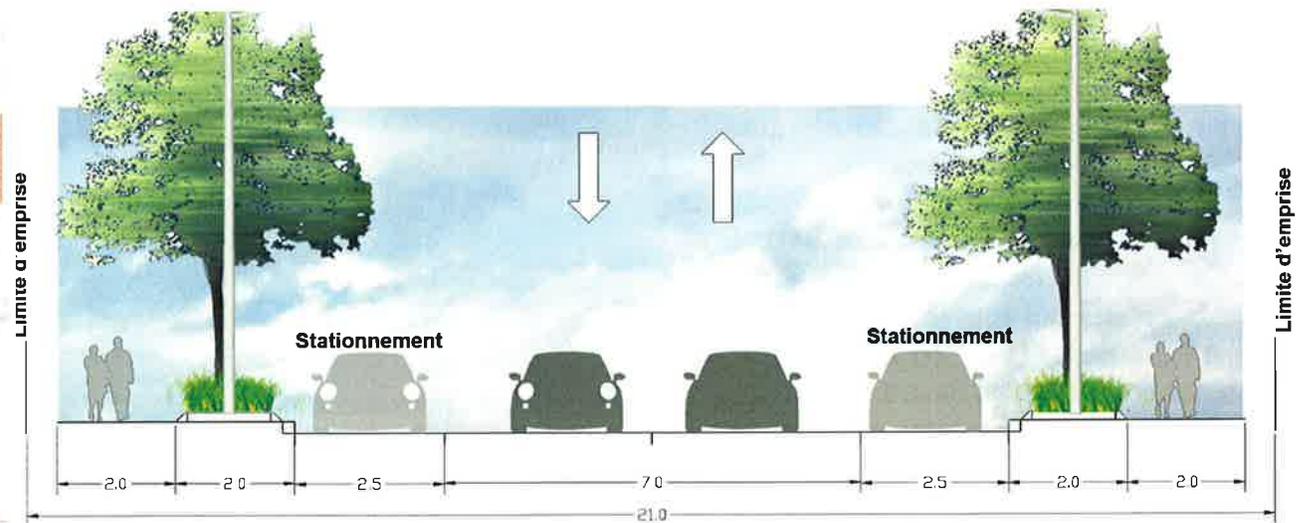
Une signalisation avancée devrait être mise en place sur la rue Mgr Blanche (angle Avenue Brochu) notamment afin d'orienter la circulation lourde. Une étude de circulation est proposée afin de préciser l'aménagement du sens unique en relation avec le transport actif et surtout avec les accès au port (transport lourd).



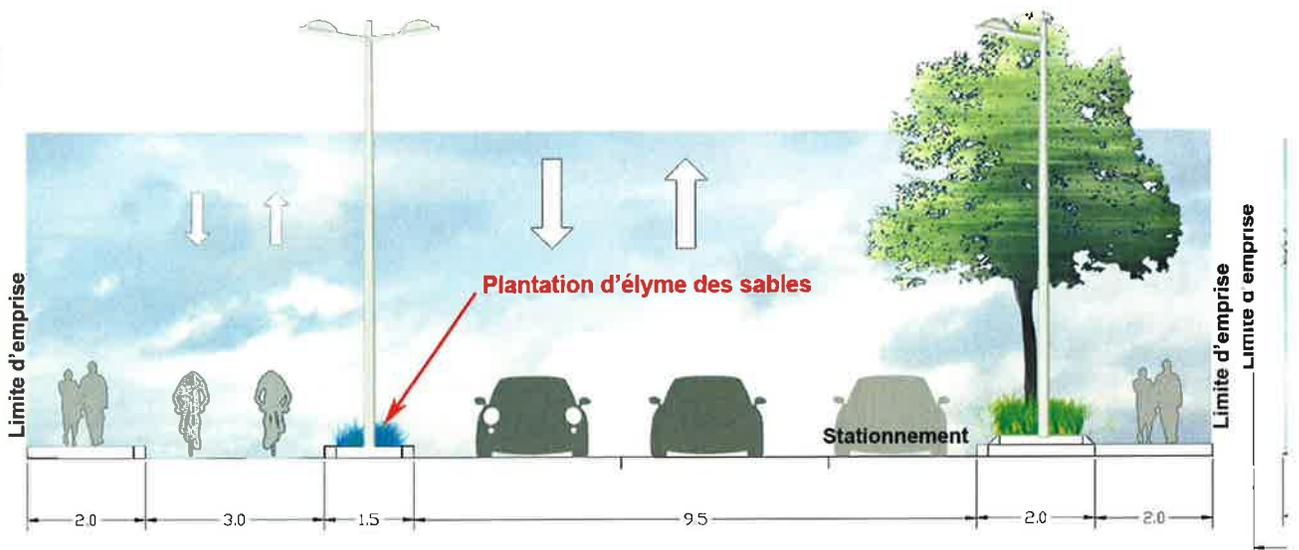
COUPE B: Rue Arnaud



Dans le cas des autres voies, comme leur emprise est nettement plus affirmée, l'intégration de semblables aménagements sous réserve des terrasses est privilégiée, en maintenant une circulation à double sens.



COUPE D: Solution générale



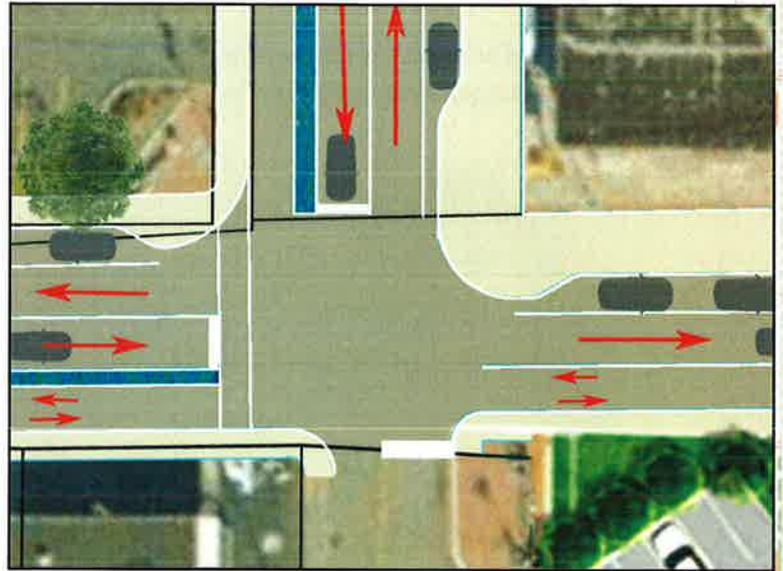
COUPE C: Rue du Père Divet

De manière détaillée, l'aménagement des rues est proposé comme suit :

- La largeur du pavage proposé serait rétrécie pour diminuer la vitesse des véhicules afin de hausser ainsi la sécurité des piétons et cyclistes. La voie de circulation serait de 3.5m avec des stationnements sur rue de 2.5m sur un côté.
- Une banquette végétale arborée serait implantée de part et d'autre pour cloisonner visuellement la voie de circulation, encore une fois pour aider au ralentissement des véhicules, mais aussi pour créer de l'ombre et de l'humidité afin d'éviter des pôles chauds. Cette banquette de deux mètres (2,0 m) de large servirait aussi à recueillir les eaux de ruissellement de la rue permettant une meilleure filtration des eaux et éviterait aussi de surcharger les puisards.
- Les luminaires seraient implantés dans cet espace de plantation permettant d'être protégés du déneigement l'hiver.
- Les bordures de rue seraient en granit, d'une part pour protéger les trottoirs des travaux de déneigement l'hiver, mais aussi pour créer une signature patrimoniale par l'utilisation d'un granit régional.

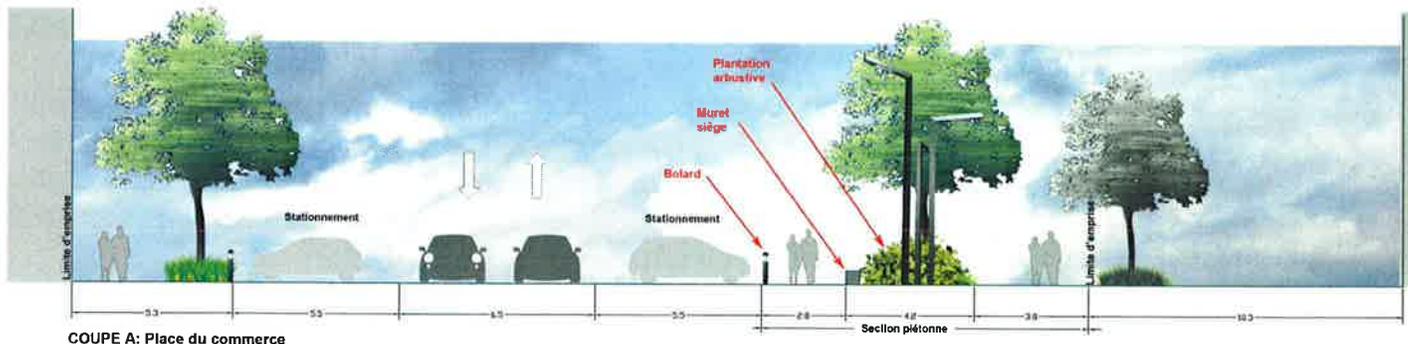
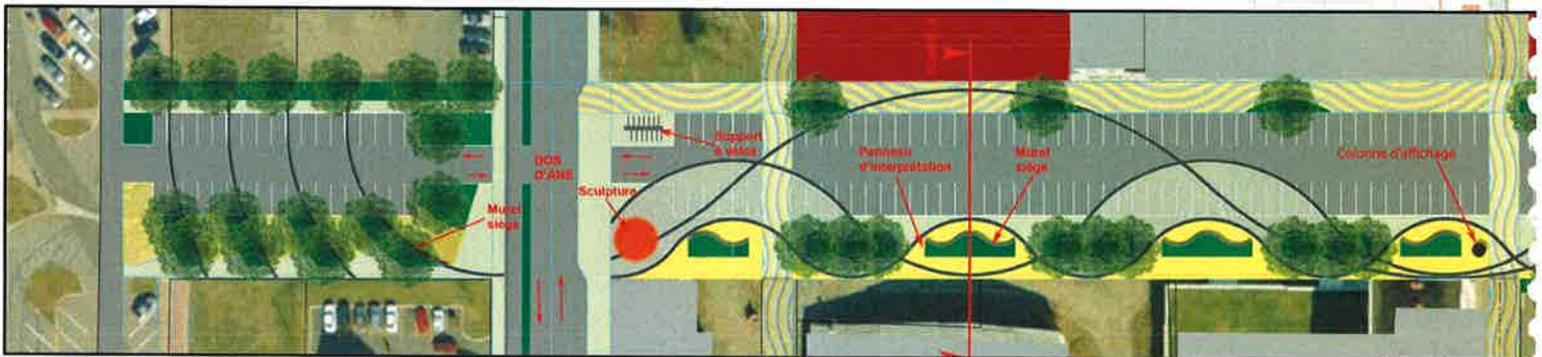
-Rue Arnaud:

Sur la rue Arnaud, des îlots de plantation sont proposés pour protéger les luminaires entre Napoléon et père Divet. Étant donné la largeur de l'emprise de 15,0 mètres, ces îlots sont trop petits pour accueillir des plantations pérennes. Seules des plantes annuelles pourraient y être implantées. Cela permettrait aussi de créer une identité propre à la rue. Il est proposé de maximiser les plantations sur les terrains privés autour des diverses entrées qui souvent suffisent pour l'implantation d'arbres et permettraient de générer des zones ombragées. Il faudra donc, le cas échéant, négocier les droits fonciers afférents.



-Place du commerce;

L'aménagement proposé à la Place du Commerce est résolument orienté « piéton ». Pour ce faire, aux intersections de part et d'autre c'est-à-dire aux croisements sur Brochu et Napoléon, toute la largeur de la place se retranscrit dans les rues par une surélévation (dos-d'âne), afin de sécuriser les traverses piétonnes et éviter par conséquent le franchissement d'une quelconque bordure. La priorité est ainsi conférée à une signature piétonne, plutôt qu'à une circulation de transit.

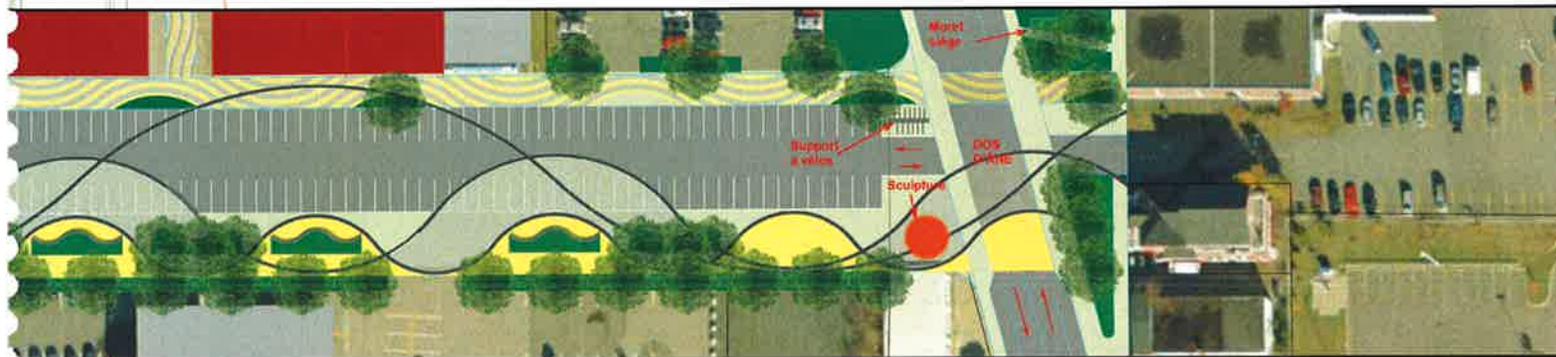


La place du commerce est planifiée sans bordure. Les stationnements seraient dessinés par un marquage au sol et des bollards amovibles pour séparer la circulation piétonne de l'automobile. Cette action a pour effet de pouvoir jouir d'une grande place sans être entravée par des dénivellations. Pour le drainage, il suffirait d'installer les puisards au centre.

L'aménagement proposé pour cette place est inspiré par l'eau. La place est parallèle au Saint-Laurent. Le dessin dans le pavé simulerait le marquage de la vague dans le sable, le tout intégrant le dessin des stationnements. Des zones de plantation encadrées par des murets-siège en granit taillé en courbe suréléveraient ce dessin. Les plantations à l'intérieur de ces îlots seraient également en vague. L'implantation de deux sculptures monumentales proposées de part et d'autre servirait à identifier les entrées et répondrait à l'orientation culturelle recherchée. On y prévoira l'intégration des oeuvres existantes à l'aménagement.

D'autres mesures associées à une orientation piétonne pourraient aussi être envisagées, notamment limiter la vitesse sur l'avenue Arnaud (30km/h), ajouter des traverses piétonnes, une surveillance accrue, l'exclusion de la circulation véhiculaire pour une partie de la saison estivale.

On conçoit que cette place serait bien davantage qu'une aire de stationnement et constituerait une zone d'animation, favorisant des activités festives ou commerciales, dans une situation relativement abritée. L'animation du centre-ville, sa convivialité, sa polyvalence en seront rehaussés.



- Zone riveraine

La zone riveraine de la baie de Sept-Îles, avec sa promenade et ses parcs, offre une contribution particulière à la qualité du centre-ville et son appropriation par la population. Une amélioration de la promenade entre le port et le vieux Quai, une plus grande valorisation des axes visuels depuis le bâti vers la baie, une accessibilité physique à la baie et l'intégration de composantes culturelles seraient de nature à rehausser l'attrait de la zone riveraine et du centre-ville pour les citoyens. À titre d'exemple, une interprétation de l'importance de Sept-Îles au niveau des pêcheries et de l'histoire pourrait donner lieu à des aménagements pertinents.

-Circulation piétonne;

La circulation piétonne au centre-ville est primordiale pour la pérennité du petit commerce et pour l'accessibilité et l'animation du centre-ville. Aussi, vient-on faciliter cette circulation sur toutes les rues :

- Par des trottoirs plus larges entre 1,80 m et 2,00 m.
- Par des accès transversaux réservés aux piétons et à la livraison.
- Par un trottoir de 3.2 mètres sur Arnaud, partagé par les terrasses et les circulations piétonnes.
- Par un aménagement arboré servant d'interface entre les trottoirs et la rue et ayant pour effet d'améliorer la sécurité.
- Par la réalisation d'une place publique protégée des éléments, constituant un lieu de rassemblement majeur au centre-ville (Place du Commerce).
- Par l'intégration au centre-ville de mobilier facilitant la vie piétonne (banc, support à vélos...).
- Les ruelles constituent des liens privilégiés pour la circulation piétonne. Afin d'améliorer l'ambiance, on aurait intérêt à les pavoyer (ex. corbeilles florales) et à y gérer les bacs à déchets, notamment en prévoyant leur dissimulation.

-Ilots de plantation;

Les aménagements parsemés au cœur du centre-ville traditionnel, aussi bien aux abords des rues qu'au cœur de la place du Commerce doivent servir aussi à l'absorption et à la filtration des eaux de ruissellement, dans une perspective de durabilité. En plus d'être écologique comme principe, les banquettes végétales planifiées sont prétexte à créer divers éléments design. Par exemple, de petits ponts pourront permettre de traverser ces petites dépressions qui sont proposées en continu entre les entrées charretières et les intersections.



Les espèces végétales proposées sont indigènes à la région de Sept-Îles et font partie du patrimoine à mettre en valeur. Leur grande rusticité font qu'elles sont parfaitement adaptées au climat et croissent donc d'une façon optimale. Le conifère y est souvent favorisé permettant d'avoir de grands éléments verticaux hiver / été.



Sorbus decora



Picea glauca



Betula papyrifera



Larix laricina



Sambucus canadensis



Viburnum cassinoides



Aronia melanocarpa



Alnus crispa



Cornus stolonifera



Myrica gale



Leymus arenarius



Achillea millefolium



Iris versicolor



anemone canadensis

3.2 État du stationnement

Le stationnement constitue une composante majeure d'un centre-ville au niveau de la perception de la clientèle et des marchands. L'image du stationnement « à la porte du commerce » demeure forte tant pour l'un que pour l'autre.

En contrepartie, les aires de stationnement au centre-ville représentent souvent, comme ici, des éléments de rupture au niveau de la continuité commerciale. Or, dans un espace qu'on souhaite associer au piéton, de telles ruptures ne sont pas favorables à une activité de magasinage.

Si l'orientation recherchée dans la planification du centre-ville est tournée vers les transports actifs (piéton, vélo), la question du stationnement n'en constitue pas moins une dimension importante. Les aires de stationnement ont été configurées d'une part pour réduire leur emprise sur les rues commerçantes, en recherchant une localisation en arrière-lot ou en cour latérale. Dans le cas de la Place du Commerce, l'aire destinée à la circulation et au stationnement peut se convertir, au besoin, en grande Place publique et est aménagée en conséquence. Le stationnement public constitue ici une composante stratégique afin d'optimiser le développement immobilier sur les terrains privés.

Une comptabilité de la disponibilité des aires de stationnement a été réalisée afin de bien mesurer son adéquation avec les normes en vigueur (règlement de zonage) et de préciser la stratégie en la matière, notamment au regard de l'opportunité d'aménager des stationnements souterrains dans le cas des nouveaux ensembles immobiliers.

Cette comptabilité a été réalisée en fragmentant le centre-ville en diverses zones homogènes. Dans un premier temps, on y évalue les besoins en stationnement, fondés sur les dispositions du règlement de zonage, lequel établit des normes selon les usages des bâtiments. Puis, pour chacune des zones, l'offre de stationnement est évaluée en différenciant les espaces privés et publics. Dans le cas des nouveaux immeubles, l'éventualité de l'aménagement de stationnements intérieurs est prise en compte.





Le tableau et la carte suivants permettent de dresser un bilan de la situation. On y constate que dans la zone prioritaire d'aménagement (zones 1 à 4), selon les scénarios de fonctions proposées dans les nouveaux immeubles, un surplus variant entre 83 et plus de 150 cases est observé par rapport aux normes en vigueur. Dans la mesure où la Place du commerce serait soustraite en totalité lors d'un événement particulier, ce surplus s'avérerait d'autant plus utile. Pour l'ensemble du centre-ville, au regard des normes applicables, les surplus varieraient entre 413 et près de 500, selon la répartition des vocations attribuées aux nouveaux immeubles.

Le centre-ville est donc généralement bien pourvu en espaces de stationnement. Il offre aussi une relative flexibilité compte tenu de la présence d'espaces publics (ex. réserve navale) qui pourraient suppléer à des besoins exceptionnels lors d'un événement particulier, sujet toutefois aux ententes opportunes.

Compte tenu de cette analyse révélant parfois des déficits en cases de stationnement sur des emplacements privés et de l'offre de stationnements publics dans certains espaces concernés, le règlement de zonage pourrait être utilisé pour faire en sorte que la disponibilité d'aires de stationnement publiques puissent compenser les déficits sur des espaces privés. Il faudrait alors prévoir les conditions afférentes au règlement de zonage et plus particulièrement :

- Faire en sorte que les espaces de stationnement publics soient libres la nuit pour permettre l'entretien hivernal. Toutefois, une section du stationnement pourrait être identifiée formellement pour l'accueil des voitures qui pourraient y être laissées pour la nuit par des clients de bars ou boîtes de nuit;
- Faire en sorte qu'ils ne puissent répondre à des besoins de nature résidentielle;
- Prévoir les conditions relatives à l'octroi des espaces requis par les usages concernés par le biais d'ententes opportunes avec l'administration municipale.



VILLE DE SEPT-ÎLES

ANALYSE DU STATIONNEMENT PAR ZONE AU CENTRE-VILLE

	BESOIN			OFFRE				DÉFICIT	PUBLIC	SURPLUS	REMARQUE
	HABITATION	COMMERCE ET BUREAU	TOTAL	EXISTANT	PROJETÉ		TOTAL				
				Privé	Intérieur	Extérieur					
Zone 1 Scénario A	107	249	356	-	152	141	293	63	295	Sc A : 154 Sc A : 83	1
Zone 1 Scénario B	55	372	427	-	-	-	-	-			2
Zone 2	0	73	73	56	-	-	56	134			
Zone 3	32	83	115	70 int.	-	-	70	17			
Zone 4	84	188	271	148 + 61 int.	194	-	255	45			
Zone 5	6	15	21	-	-	33	33	-	-	12	
Zone 6	-	-	30	50	-	-	50	-	83	92	
Zone 7	6	170	176	136	-	-	136	40			
Zone 8	13	178	191	188	-	-	188	-	52		
Zone 9	-	-	-	120	-	-	120	-			
Zone 10	13	210	223	150	-	-	150	73	145	238	3
Zone 11	0	100	100	-	156	-	156	-			
Zone 12	0	185	185	-	295	-	295	-			
Zone 13	-	-	45	45	-	-	45	-			
Zone 14	0	74	74	45	-	-	45	-			

Scénario A : 1^{er} étage Commerce, 2^{ème} Habitation et 3^{ème} Habitation

Scénario B : 1^{er} étage Commerce, 2^{ème} Bureau et 3^{ème} Habitation

REMARQUES

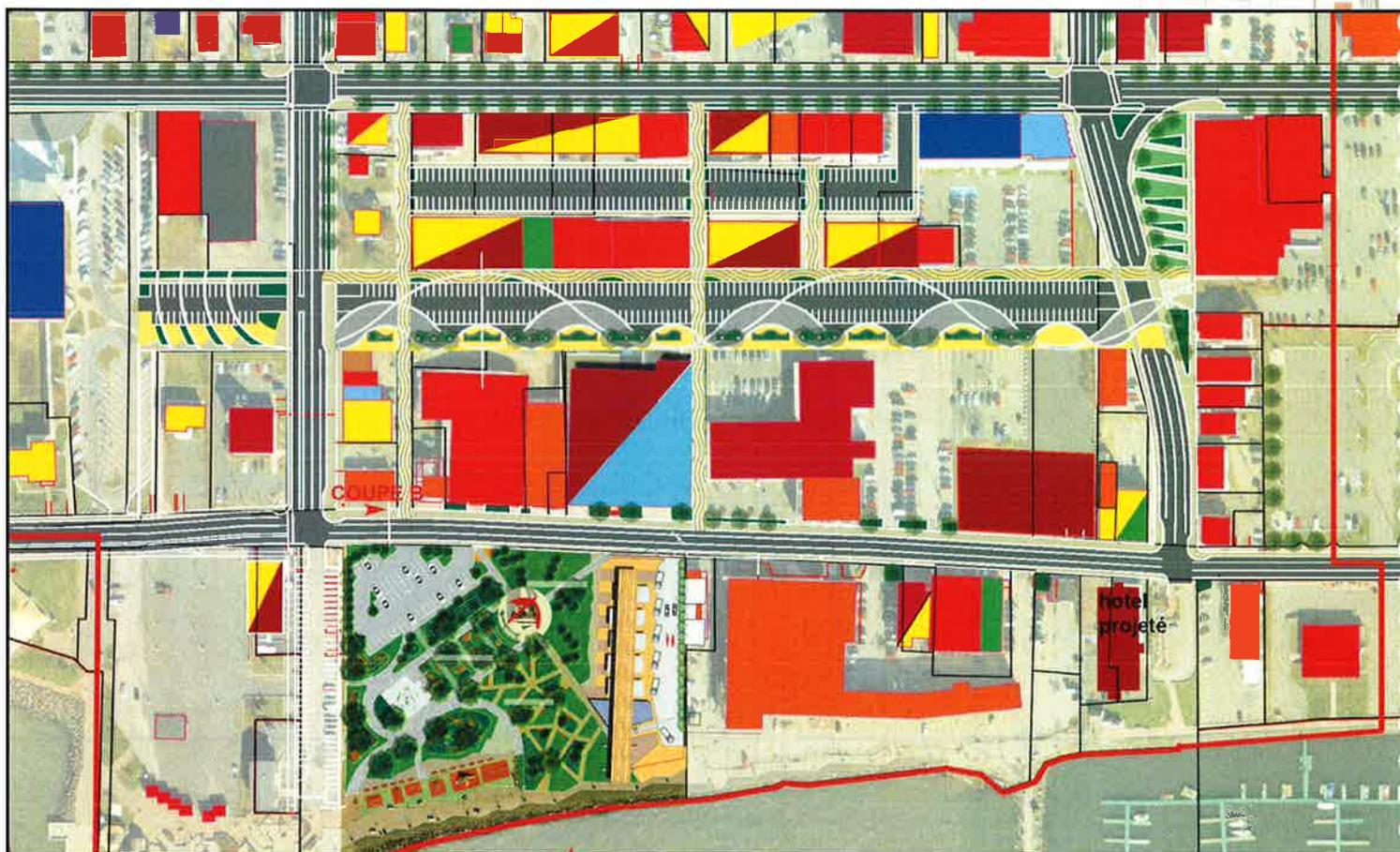
- 1 : Advenant que l'aménagement de stationnements intérieurs ne soit pas réalisé, le déficit de la zone serait augmenté d'autant, passant à 204.
- 2 : Dans l'ensemble des zones, 1 à 4, inclut le stationnement public sur rue, le côté adjacent de rue seulement. N'inclut pas les 36 cases à l'ouest de la rue Père-Divet.
- 3 : Lorsque la marina accueille un événement, le stationnement de la réserve navale est parfois utilisé.

3.3 Planification du bâti

Dans une optique d'accentuation de la densité commerciale et de celle du bâti au centre-ville, divers ensembles immobiliers sont proposés soit pour remplir des trouées dans la trame commerciale, soit pour remplacer des immeubles existants. C'est ainsi qu'on cherchera à établir une continuité optimale du commerce et son identité. Le bâti est aussi proposé de façon à intégrer des bureaux et services ou des logements aux étages.

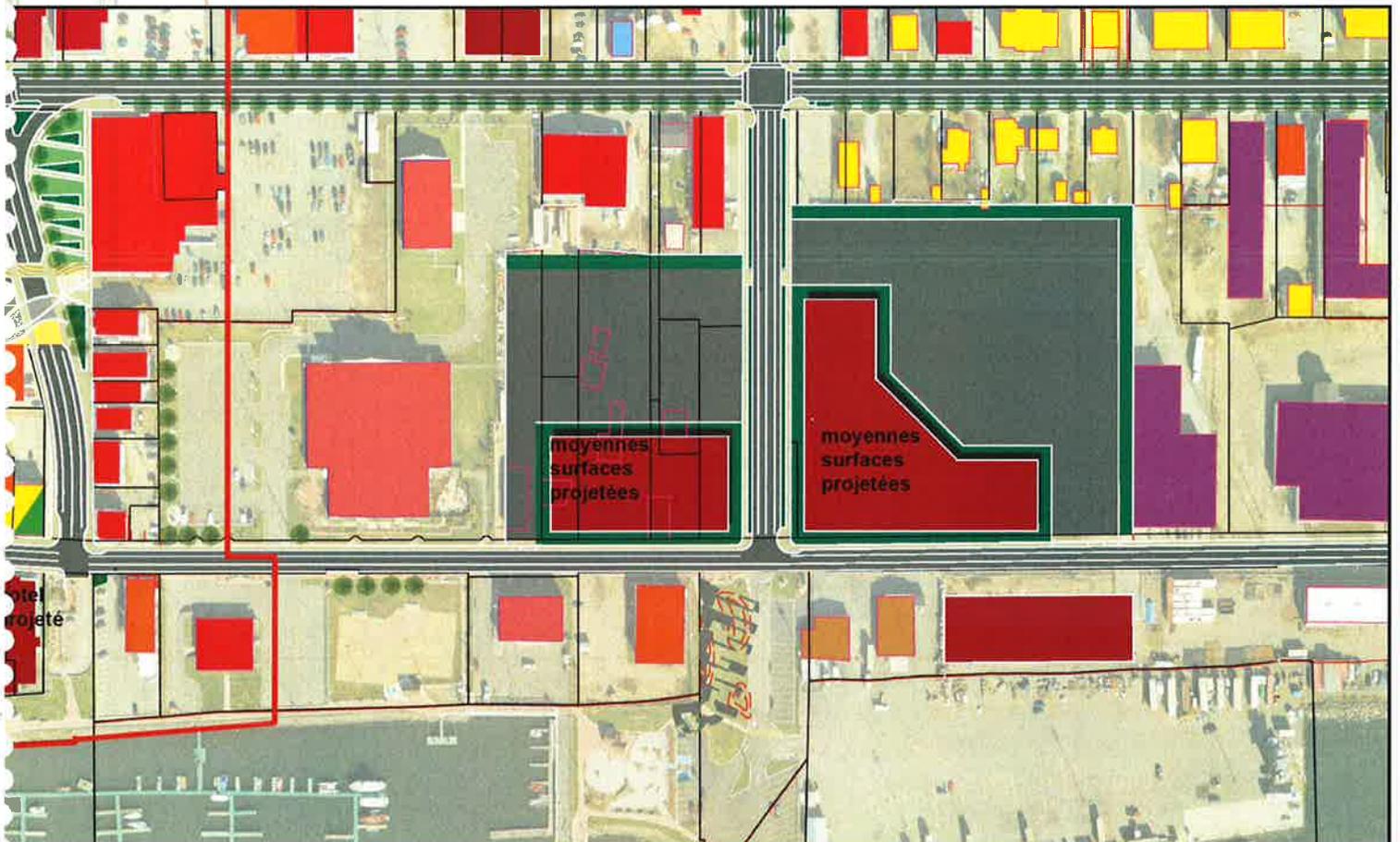
L'intégration architecturale proposée vise à affirmer le caractère maritime associé au bâti, lequel ne dépend pas tant du style que des éléments s'y rattachant qui permettent de jouir de son environnement. Elle se caractérise également et surtout par son rapport à la nature, jardin fleuri ou panorama maritime, combinant protection, observation et contemplation. Cette relation visuelle est traduite physiquement par la présence caractéristique des espaces de transition : pergolas, balcon, véranda, galerie, etc. La conception du bâti pourrait aussi s'inspirer de l'Acadie puisqu'une partie de la population en est originaire. Un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale permettrait de structurer cette orientation architecturale.

Au regard de l'addition de logements, globalement on estime qu'entre 120 et 160 logements pourraient être implantés selon le scénario retenu à la Place du Commerce (bureau ou logements aux étages).



Dans la partie est de la zone, une requalification urbaine est proposée au carrefour de la rue Maltais. On y propose l'insertion de nouveaux ensembles immobiliers qui constitueraient des moyennes surfaces alignées sur la rue Arnaud. L'image de continuité serait ainsi davantage affirmée. Ce faisant, on conçoit que les immeubles en place seraient remplacés par une nouvelle trame bâtie uniformément de 3 étages avec possibilité d'un 4^e étage donnant sur une terrasse verte.

	Résidentiel		Services publics
	Commerce de détail et services		Maison de retraite
	Hébergement et restauration		Bâtiment inoccupé
	Services financiers		Industriel
	Commerce alimentaire		Bâtiment projeté
	Public et institutionnel		
	Bureau, administration		



3.4 Mobilier urbain

Le mobilier proposé ici l'est à des fins indicatrices pour montrer comment il pourrait contribuer à distinguer l'espace du centre-ville.

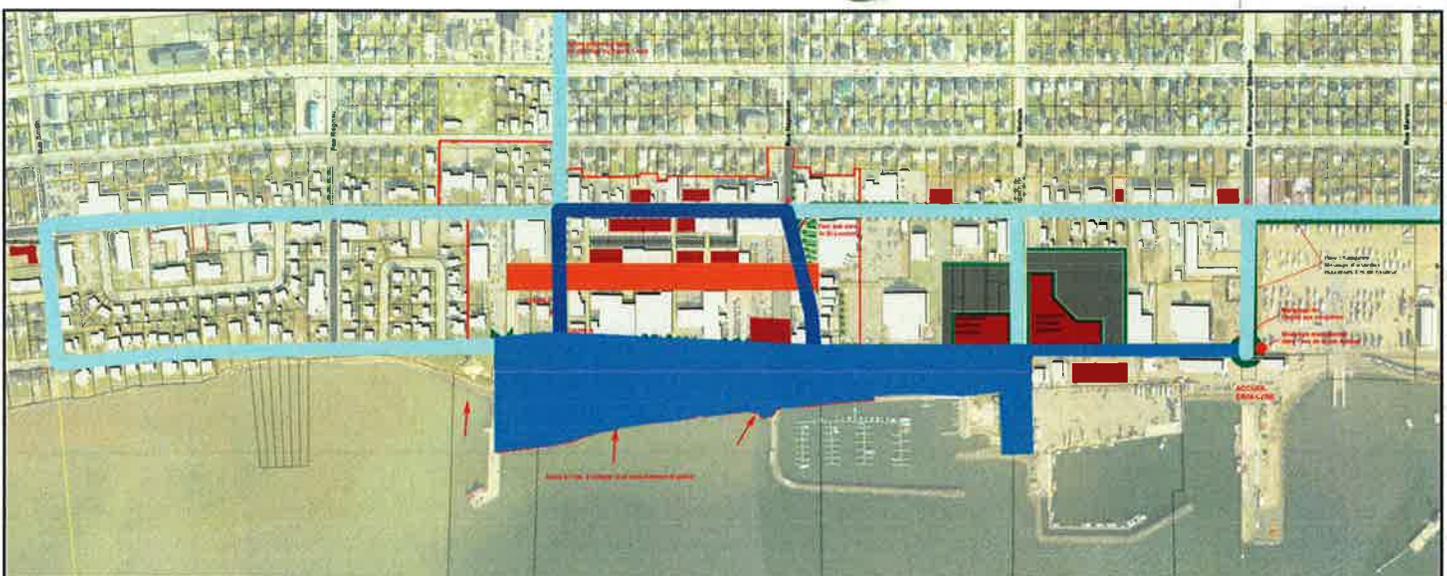
-Luminaires ;

Dans le centre-ville traditionnel, on distingue trois sous espaces qu'il est proposé d'affirmer; la rue Arnaud et les aménagements lié au Saint Laurent, la place du commerce et les rues structurant le quadrilatère du centre-ville c'est-à-dire Régnaud, Père Divet, Napoléon Maltais Monseigneur Blanche et Brochu. De manière générale l'éclairage au LED est favorisé.

- La rue Arnaud possède des luminaires correspondant au coté maritime à affirmer dans ce secteur. Il s'agit du modèle «Candela» de Lumec. Ils sont donc conservés mais juste déplacés dans des zones de plantations pour les protéger des travaux de déneigement. Leur coloration pourrait être revue.
- Sur la place du commerce, trois types de luminaire sont proposés: les bollards lumineux Hawthorne de Landscape Forms pour séparer la circulation piétonne des stationnements tout en procurant un éclairage d'ambiance.

Ensuite les lampadaires proposés seraient le modèle Mikado nano de Technilum pour créer une identité propre à la place.

Enfin des luminaires Aiguille de Technilum seraient implantés pour gérer les éclairages lors d'activités festives ou commerciales.





- Sur les autres rues de la zone d'étude le modèle concept 10 de Lumca est proposé en raison de sa fabrication entièrement québécoise et sa grande simplicité.

Il permet aussi d'être un signal pour délimiter un espace par la possibilité de mettre un tube lumineux en tête. On peut imaginer que le quadrilatère principal allant de la rue père Divet à Napoléon et de Brochu à Arnaud soit encadrée par des luminaires à tête lumineuse bleutée comme les luminaires de la rue Arnaud.



-Assises et bancs ;

Sur la place du commerce et dans le parc faisant le croisement rue Brochu et Napoléon, les assises proposées seraient en granite taillé et constitueraient une séparation entre circulation piétonne et espace de plantation.



Partout ailleurs le modèle « EP1990 » de Equiparc est proposé. Ce banc est en acier galvanisé peint et Ipé.

Il s'agit du même modèle que celui utilisé que dans le parc de la Rue Arnaud.

1990 IIT

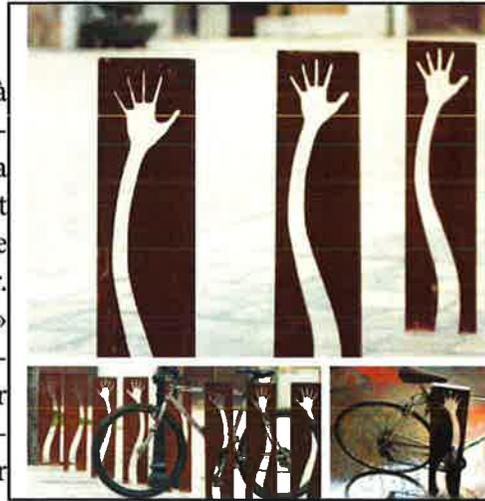


-Colonne d'affichage;

Au centre de la place du commerce, l'implantation d'une colonne d'affichage est proposée. Elle est composée d'un socle constitué d'une base en granite, d'un tube en acier inoxydable pour l'affichage et d'un chapeau où est découpé le nom possiblement «place du commerce».

-Support à vélo;

Pour favoriser les cyclistes, des supports à vélo seraient implantés aux endroits stratégiques, c'est-à-dire de part et d'autre de la place du commerce, la circulation y étant simplifiée pour le piéton et en bout de la rue Père-Divet devant la promenade de la mer. Le modèle proposé est le modèle « Tacile » de Landscape Form. Sa forme permet d'attacher le cadre sans toucher aux roues pour éviter toutes voilures. Il utilise l'acier atmosphérique comme les escaliers proposés pour les accès à l'eau.



3990 IFE



3990 ME RL

-Bac à rebuts;

Le bac à rebuts proposés est le modèle 3990 de Équiparc faisant partie de la même collection que le banc EP1990.

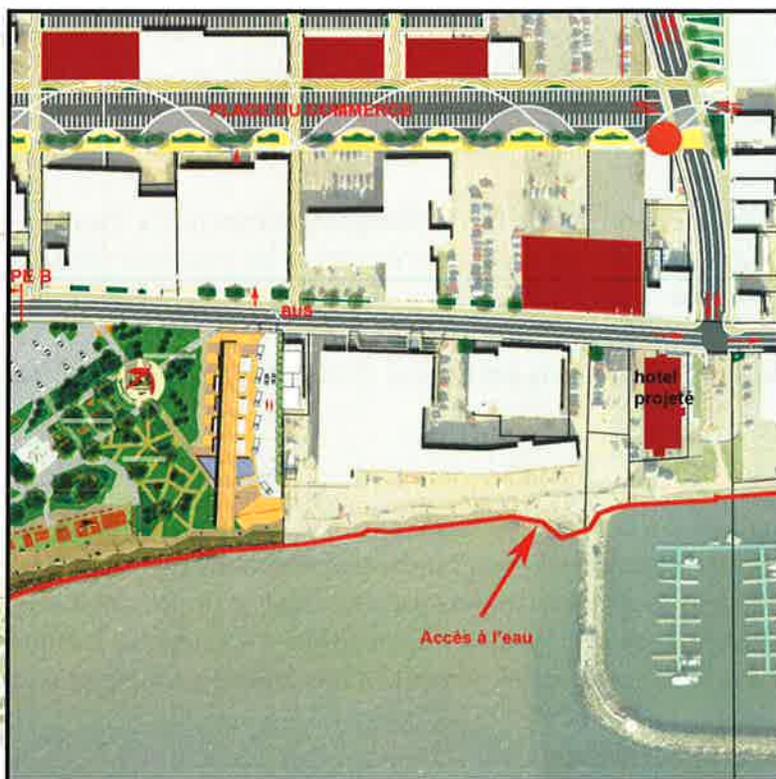
-Bac de recyclage;

Il s'agit du modèle « Select » de Landscape Form. Il est assez volumineux et est donc implanté dans des lieux stratégiques, aux abords de la Place du commerce.



-Accès à l'eau;

L'accès à l'eau proposé serait en acier atmosphérique. Le garde-corps de part et d'autre crée la structure tenant l'escalier; il devient donc très minimal dans sa forme. La couleur rouille le rend naturel dans l'environnement et fait naturellement le lien avec les ouvrages maritimes industriels souvent réalisés dans ce matériau. La jonction subissant les effets des glaces pourra être conçue différemment.



- Abris

Dans le secteur de la Place du commerce, de même que pour la rue Napoléon, des abris pourraient être disposés au sein d'aires de détente.

3.5 Communications (web)

Compte tenu notamment des croisières, l'ensemble de la zone du centre-ville pourrait donner accès un accès au web sans frais. On en évaluera la faisabilité avec les instances concernées.

3.6 Signalisation avancée

Le centre-ville constitue à la fois un espace commercial, un milieu de vie et une aire touristique. Il serait en conséquence judicieux de prévoir une signalisation avancée distinctive sur le boulevard Laure pour identifier les accès au centre-ville et à la baie de Sept-Îles.

4. MISE OEUVRE

4.1 Modifications réglementaires

L'adaptation du plan et des règlements d'urbanisme au programme particulier d'urbanisme implique diverses démarches, soit :

- Une modification du plan d'urbanisme pour y intégrer le programme particulier d'urbanisme;
- Des modifications au règlement de zonage pour mieux accorder le zonage;
- L'adoption de règlements à portée discrétionnaire pour supporter la mise en œuvre de ce programme.

4.1.1 Plan d'urbanisme

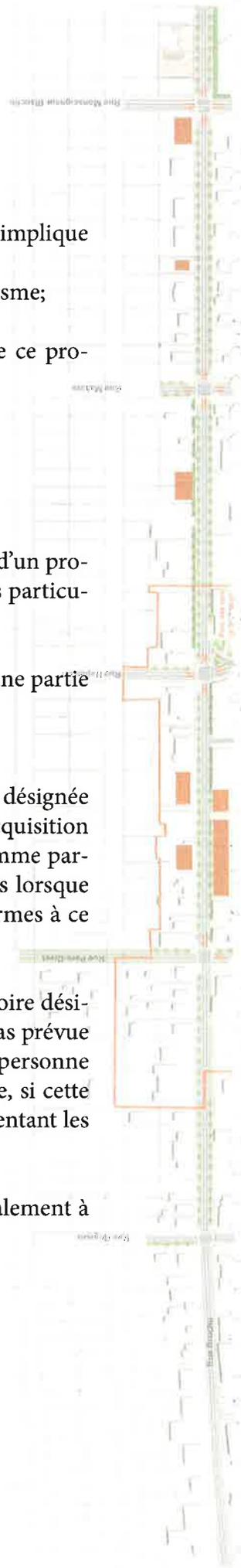
4.1.1.1 Pouvoirs habilitants

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme fait état en son article 85 de l'intégration éventuelle d'un programme particulier au plan d'urbanisme. Cet article décrit le contenu formel et les pouvoirs particuliers d'une municipalité dans le territoire concerné comme suit :

«Un plan d'urbanisme peut aussi comprendre un programme particulier d'urbanisme pour une partie du territoire de la municipalité.»

Un programme particulier d'urbanisme applicable à la partie du territoire de la municipalité désignée comme son «centre-ville» ou son «secteur central» peut aussi comprendre un programme d'acquisition d'immeubles en vue de leur aliénation ou de leur location à des fins prévues dans le programme particulier d'urbanisme. La municipalité peut réaliser ce programme d'acquisition d'immeubles lorsque sont en vigueur le programme particulier d'urbanisme et les règlements d'urbanisme conformes à ce programme.

- La municipalité peut également acquérir tout immeuble situé dans la partie de son territoire désignée comme son «centre-ville» ou son «secteur central», même si son acquisition n'est pas prévue par un programme d'acquisition d'immeubles, en vue de l'aliéner ou de le louer à une personne qui en a besoin pour réaliser un projet conforme au programme particulier d'urbanisme, si cette personne est déjà propriétaire ou bénéficiaire d'une promesse de vente de terrains représentant les deux tiers de la superficie dont elle a besoin pour réaliser le projet. »
- Le programme particulier d'urbanisme constitue un mode de planification visant généralement à supporter une action structurante à court ou moyen terme.





4.1.1.2 Modifications à prévoir au plan d'urbanisme

Le plan d'urbanisme comporte notamment les affectations du sol planifiées. Dans le territoire concerné par le programme particulier, il s'agit d'adapter les affectations du sol au contexte de planification. Si on souhaitait maintenir une grande affectation du sol de type générique, on pourrait y inscrire une affectation multifonctionnelle déjà prévue comme affectation possible ou encore créer une affectation « centre-ville ».

Une affectation de nature multifonctionnelle référant au caractère mixte des usages exercés ou planifiés pourrait être proposée pour l'ensemble de la zone planifiée dans le cadre de ce programme particulier d'urbanisme. Une nouvelle affectation « CV » est proposée pour établir une référence spécifique au centre-ville.

Le plan d'urbanisme devra donc être modifié pour inscrire une telle affectation du sol, de même que pour intégrer formellement le programme particulier d'urbanisme du centre-ville traditionnel comme l'une de ses parties.

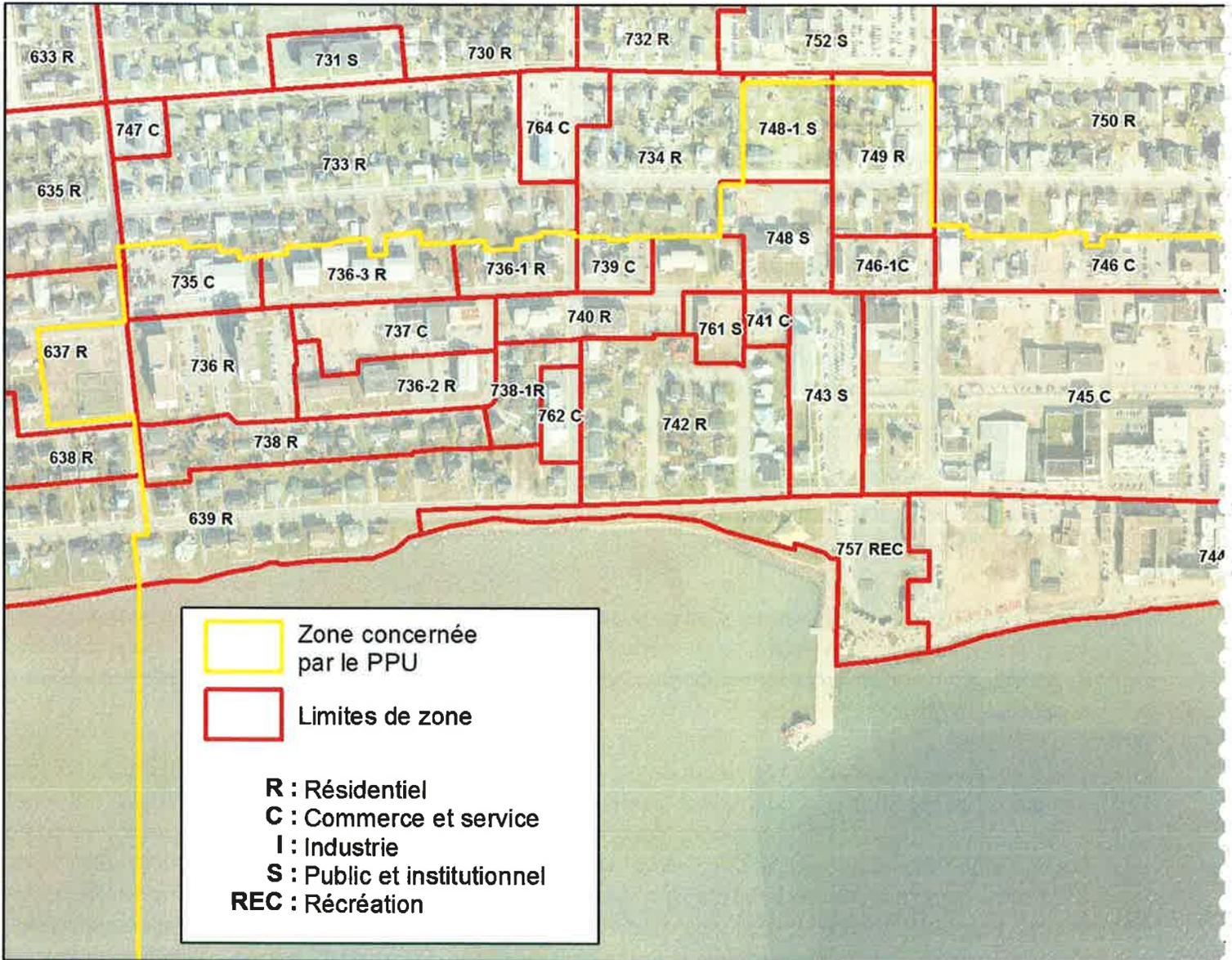
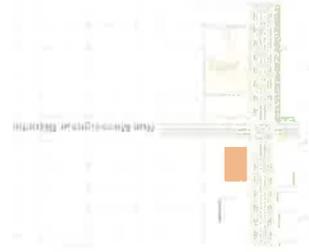
4.1.2 Règlement de zonage

La conception actuelle du règlement de zonage en vigueur au centre-ville s'identifie aux fonctions qui y sont exercées. Dans l'ensemble, il s'agit de zones commerciales ou de services (C ou S). Toutefois, il subsiste des zones résidentielles dans la partie est du centre-ville (zones 830 R, 829-1 R et partie de la zone 826 R).

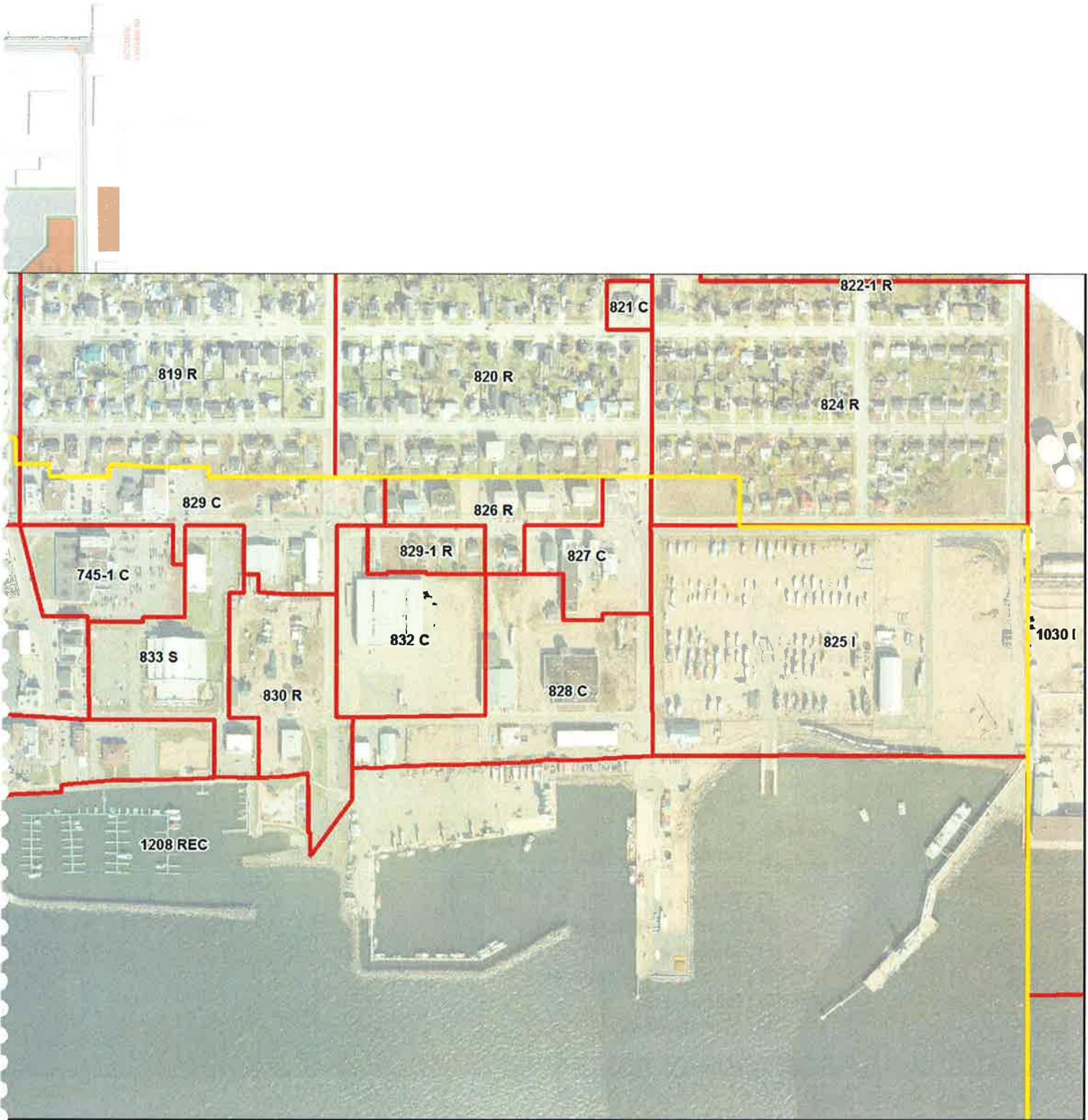
Les modifications proposées au zonage veulent fondamentalement tenir compte d'une modulation de la mise en œuvre du programme particulier d'urbanisme, des fonctions spécifiques planifiées, du gabarit des constructions et de l'intégration de l'espace recherché.

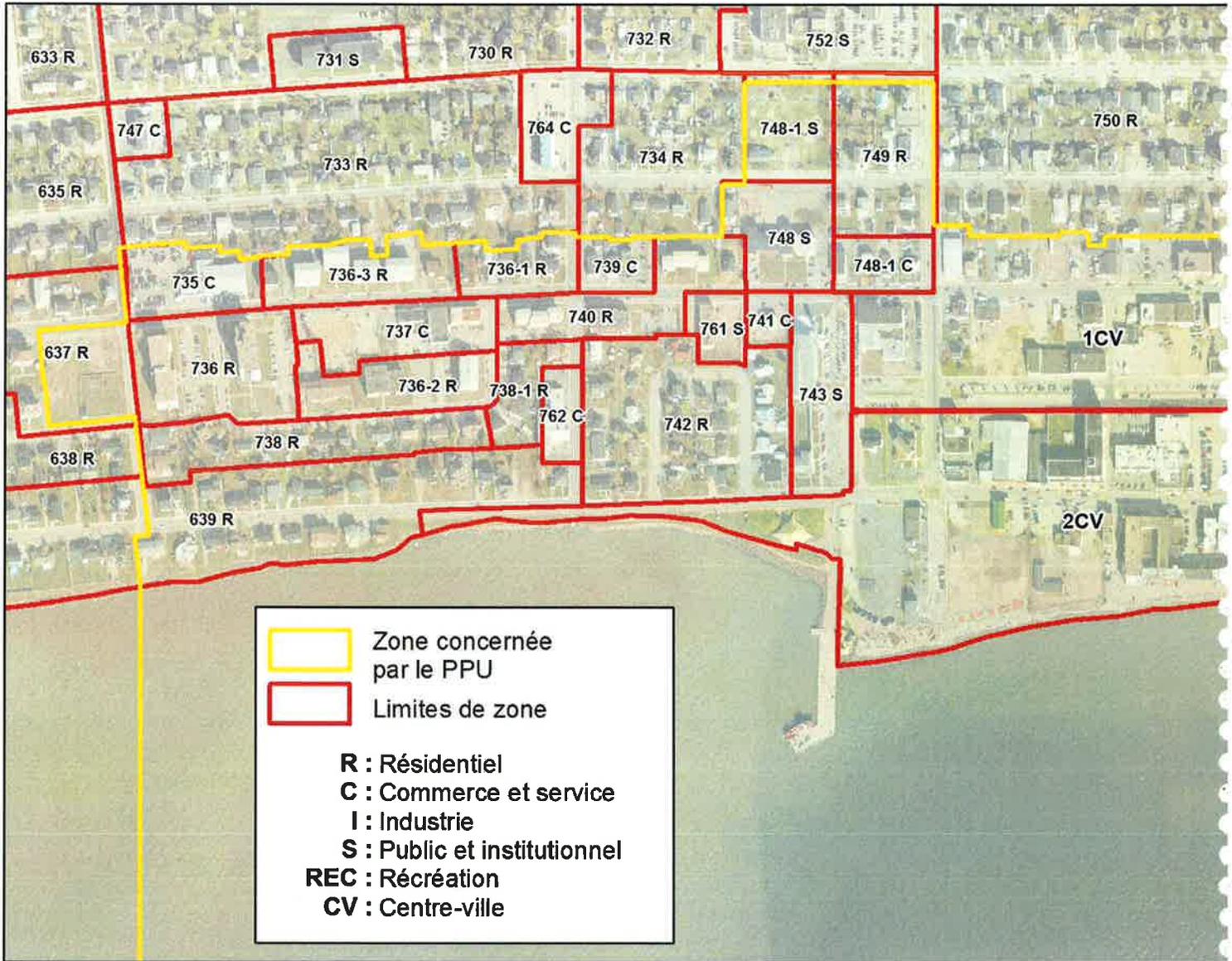
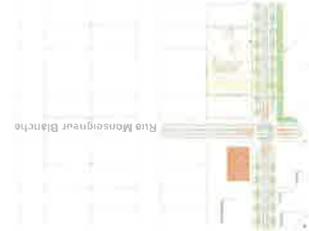
À titre d'exemple, dans le nouveau plan proposé la zone de la Place du Commerce forme une zone spécifique dans la mesure où la planification permet de la considérer comme une entité forte, comme une unité de planification et de mise en œuvre du plan. Le zonage proposé est donc le reflet d'unités de planification et de mise en œuvre.

Un projet de modification au règlement de zonage est produit à l'annexe 4. On notera qu'il est couplé avec une grille des spécifications identifiant les usages autorisés. Les zones seront essentiellement des zones « centre-ville » ou « CV » pour tenir compte de leur polyvalence. Les usages autorisés pourraient être planifiés de façon telle qu'on réserve spécifiquement certaines fonctions au centre-ville. C'est dans cette perspective que la grille des spécifications jointe est proposée. On propose de réserver les usages de l'ordre de l'épicerie fine, des commerces de cadeaux ou des établissements associés au support des touristes au secteur du centre-ville et les exclure ailleurs. Semblablement, la ville de Sept-Îles pourrait envisager de réserver certains services au centre-ville, par exemple des cabinets de professionnels de la santé. Ce faisant, on assurerait un achalandage particulier au secteur au profit des autres fonctions, dans l'axe de la création d'un véritable milieu de vie dynamique.

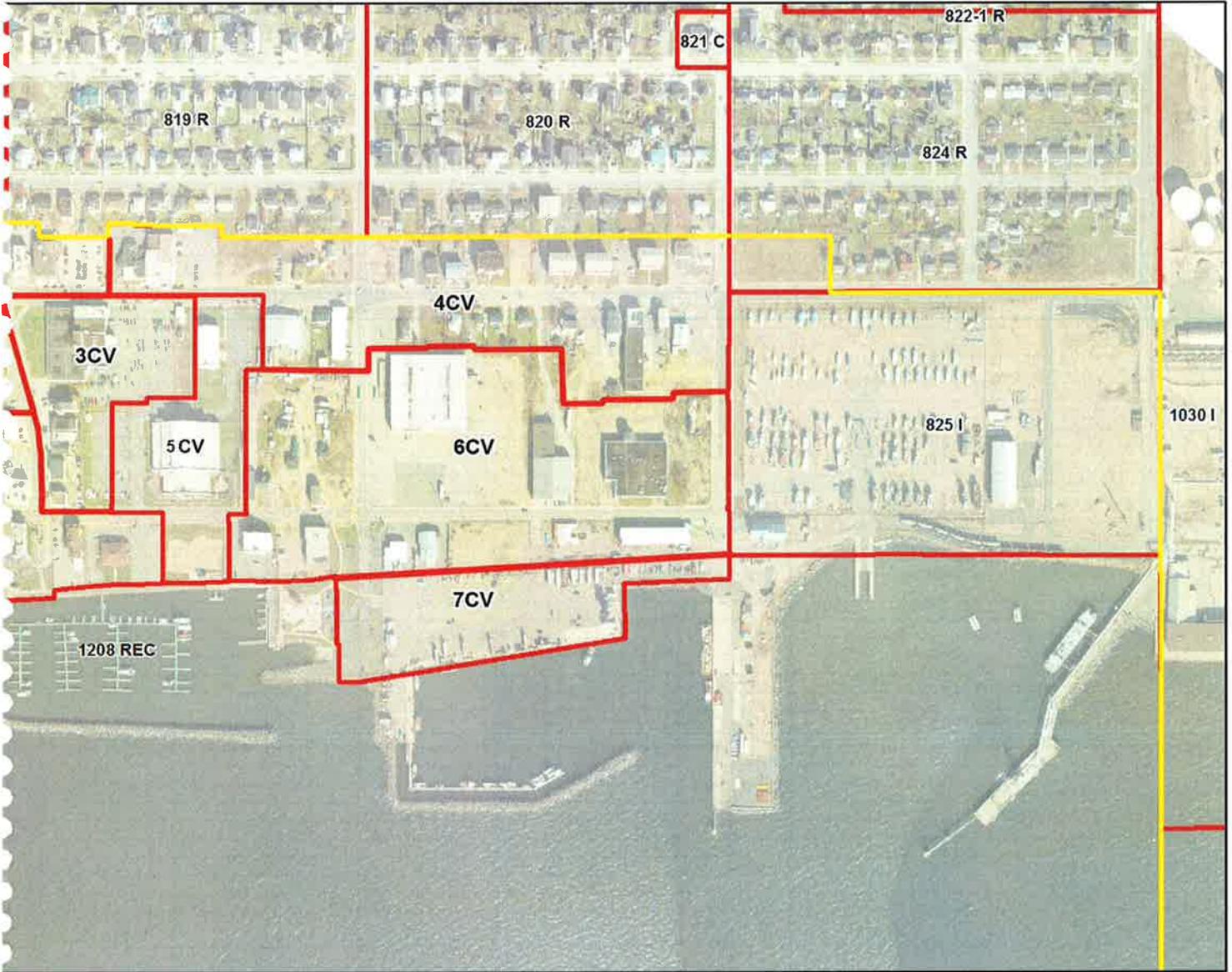


Ville de Sept-Îles
État du zonage en vigueur





Ville de Sept-Îles
État du zonage proposé



Sept-Îles avec amendements 2011-2012		1CV	2CV	3CV	4CV	5CV	6CV	7CV	
Clause d'usage et implantation	Unifamiliale isolée	Ra							
	Unifamiliale jumelée	Rb							
	Habitation adossée	Ri							
	Bifamiliale isolée	Rc							
	Bifamiliale jumelée	Rd							
	Trifamiliale isolée	Re							
	Trifamiliale jumelée	Rf							
	Habitation collective (max. chambre)	Rg		•	•	•		•	
	Unifamiliale en rangée (3 à 8 unités)	Rh							
	Multifamiliale (4 à 6 logements)	Ri							
	Multifamiliale (plus de 6 logements)	Rj	•	•	•	•		•	
	Multifamiliale avec services intégrés et complémentaires (6 logements et plus)	Rk							
	Maison mobile ou unimodulaire	Rm							
	Commerce et service de quartier	Ca	•	•	•	•			
	Commerce et service local et régional	Cb	•	•	•	•		•	
	Commerce et service à contrainte sur le milieu	Cc							
	Commerce et service d'hébergement et de restauration	Cd	•	•	•	•		•	
	Commerce et service de l'automobile	Ce							
	Station services et débit d'essence	Cf							
	Centre commercial de grande surface (max. 12 000 m ²)	Cg	•	•	•	•		•	
	Centre commercial régional de grande surface (min. 10 000 m ²)	Ch	•						
	Commerce de gros et industrie à incidence faible	Ia					•		
	Commerce de gros et industrie à incidence modérée	Ib							
	Commerce de gros et industrie à incidence élevée	Ic							
	Industrie extractive	Id							
	Unité publique	Ie							
	Publique et institutionnelle de nature locale	Sa	•	•	•	•	•	•	
	Publique et institutionnelle de nature régionale	Sb	•	•	•	•	•		
	Parc et espace vert	REC-a	•	•	•	•	•		
	Récréation intensive	REC-b					•		
	Récréation extensive	REC-c							
	Forestier - Conservation	FC							
	Forestier - Villégiature	FV							
	Forestier - Exploitation	FE							
	Agriculture avec ou sans élevage	A							
	Élevage artisanal	EA							
	Conservation	CN							
	Usage et/ou construction spécifiquement autorisé		455 (16) (27) 101	16 101	16 101	16 101	16 101	16 101	16 (71) 101 102
	Usage et/ou construction spécifiquement exclu		(29) 1	(27) 1					
	Hauteur minimale	(m)	6,0	6,0	6,0	4,5	4,5	4,5	4,5
	Hauteur maximale	(m)	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0
	Marge de recul avant minimale	(m)	3,0	3,0	3,0	6,0	6,0	6,0	6,0
	Marge de recul arrière minimale	(m)	4,5	4,5	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0
	Marge de recul latérale minimale	(m)	2,0	2,0	2,0	6,0	6,0	6,0	6,0
	Largeur combinée des marges latérales minimales	(m)	2,0	2,0	2,0	12,0	12,0	12,0	12,0
Coefficient d'implantation au sol	(%)	70	70	70	70	50	70	70	
Entreposage	(Type)								
Ecran-tampon	(m)								
Zone de contrainte ou à risque									
Corridor de protection visuelle									
PIA		•	•	•	•	•	•	•	
Gîte touristique									
Service complémentaire à l'habitation	(Type)	★	★				★		
Industrie artisanale		★	★						
Norme spécifique									
Conditions d'émission de permis de construction	Rue publique		•	•	•	•	•	•	
	Rue privée								
AMENDEMENT									

Note 101 : Les usages suivants sont spécifiquement autorisés dans les zones en faisant l'objet de PPU et spécifiquement exclues dans les autres zones sur le territoire.

- Groupe centre-ville : commerce d'artisanat et de souvenirs, épicerie fine et produits du terroir, restaurant gastronomique, cabinets de professionnels associés à la santé, services touristiques et agences de voyage.

★ Ces usages pourraient aussi être autorisés si la ville de Sept-Îles en évalue la pertinence.

Note 102 : usages en lien avec la fonction portuaire (pêcheries, croisières, port commercial), à préciser en relation avec la propriété portuaire.



4.1.3 Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)

Un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale constitue un outil axé sur des critères d'appréciation plutôt qu'un contenu normatif. Il vise à faire en sorte que les projets de construction ou d'aménagement s'intègrent adéquatement avec leur milieu d'insertion. Il s'agit ici d'un milieu bâti central, privilégiant aussi un regard sur le milieu naturel particulier de la baie de Sept-Îles. Un tel règlement favorise la recherche d'harmonie, d'intégration, d'identité. Il ne soustrait pas à l'application des règlements de zonage, de lotissement et de construction auquel il se superpose.

4.1.3.1 Pouvoirs habilitants

La portée d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale est prévue à l'article 14.5.16 de la LAU comme suit :

« Le règlement doit:

1° indiquer toute zone ou catégorie de constructions, de terrains ou de travaux visée;

2° déterminer les objectifs applicables à l'implantation et à l'architecture des constructions ou à l'aménagement des terrains, ainsi que les critères permettant d'évaluer si ces objectifs sont atteints;

3° prescrire le contenu minimal des plans et exiger, notamment, qu'ils contiennent l'un ou plusieurs des éléments suivants:

- a) la localisation des constructions existantes et projetées;
- b) l'état du terrain et l'aménagement qui en est projeté;
- c) l'architecture des constructions qui doivent faire l'objet de travaux de construction, de transformation, d'agrandissement ou d'addition;
- d) la relation de ces constructions avec les constructions adjacentes.

4° prescrire les documents qui doivent accompagner les plans;

5° prescrire la procédure relative à la demande de permis de construction ou de lotissement ou à la demande de certificat d'autorisation ou d'occupation lorsque la délivrance de ce permis ou certificat est assujettie à l'approbation des plans. » 1989, c. 46, a. 11.

L'intérêt d'un tel règlement dans le cadre du programme particulier d'urbanisme est probant. En effet, il favoriserait :

- Une harmonisation des constructions entre elles (hauteur, formes, matériaux, orientation...);
- Une facture du construit s'identifiant à la baie de Sept-Îles;
- Une préservation d'ouvertures visuelles sur la baie;
- Des aménagements mieux intégrés à l'échelle de la personne plutôt que véhiculaire;
- Des choix environnementaux davantage affirmés. »

4.1.3.2 Objectifs et critères dans un règlement sur les PIIA

Un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale est structuré à base d'objectifs et de critères permettant de juger de leur atteinte. À Sept-Îles, ces objectifs et critères proposés s'intègrent dans les principes de développement durable.

Objectif 1: Identité

Le centre-ville devrait présenter une identité forte, se démarquer dans la ville.

Critères :

- Valorisation de son ouverture sur la baie de Sept-Îles et ses paysages;
- Privilégier un bâti distinctif :
 1. Rechercher des matériaux de haute qualité et un assemblage cohérent;
 2. Par la densité (bâtiments privilégiant un étagement (ex. : 3 étages);
 3. Par l'intégration d'un maximum de fenestration côté rue et côté baie;
 4. Par une symétrie des hauteurs (différence d'étagement en relation avec la distance);
 5. Par une utilisation particulière d'un étage supérieur, soit par l'usage (résidence de luxe), par le lien au paysage, son rapport à l'eau et l'aménagement de la toiture, si possible;
- Favoriser des couleurs claires sur les façades orientées au soleil.
- Privilégier des aménagements reflétant une identité forte au centre-ville, par le mobilier, l'éclairage, les aménagements publics et des objets culturels.
- Affirmer le caractère maritime de Sept-Îles dans les constructions.
- Affirmer le caractère acadien.



Objectif 2: Caractère multifonctionnel

Le bâti devrait refléter le caractère multifonctionnel du centre-ville et une continuité de la trame économique (commerciale, services)

Critères :

- Privilégier des fonctions commerciales et de services bien démarquées par l'organisation de la façade au rez-de-chaussée (ex. matériaux, coloration, dimensions, avancée-retrait, composantes architecturales, balcons, marquises...);
- Rechercher une continuité commerciale.



Objectif 3: Intégration de choix environnementaux

Le bâti et l'aménagement devraient s'associer à des solutions environnementales.

Critères :

- Rechercher une gestion sensible de l'énergie (ex. : au moins 30 à 50 % d'économie par rapport à un bâtiment de référence);
- Privilégier une gestion des eaux de ruissellement sur le site (ex. : jardins de pluie, toiture végétales...);
- Intégrer des végétaux sur les emplacements et dans les espaces fonctionnels (accès stationnements...) qui privilégient des espèces indigènes;
- Répondre à des normes reconnues (ex. : LEED).
- Faire en sorte que des espaces de verdure soient aménagés (ex. 20 % de l'emplacement) ou compenser par des aménagements sur des balcons ou la toiture.



Objectif 4: Échelle du piéton

Le centre-ville devrait composer un milieu favorisant l'échelle piétonne et le transport actif.

Critères :

- Assurer des circulations piétonnes privées-publiques;
- Prévoir des équipements supportant les piétons et cyclistes (ex. : bancs, supports à vélos...);
- Intégrer et valoriser le transport collectif;
- Rechercher la sécurité des usagers (éclairage, signalisation...)

4.1.4 Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI)

Un règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble permet à certaines conditions de réaliser des projets qui pourraient déroger aux règlements d'urbanisme en vigueur s'ils respectent les objectifs du plan d'urbanisme.

4.1.4.1 Pouvoir habilitant

L'article 145.37 prévoit le contenu d'un tel règlement comme suit:

« Le règlement doit:

1° délimiter toute partie du territoire de la municipalité où un projet particulier peut être autorisé, laquelle partie ne peut comprendre une zone où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique;

2° prévoir la procédure relative à la demande d'autorisation d'un projet particulier, notamment les documents qui doivent accompagner la demande;

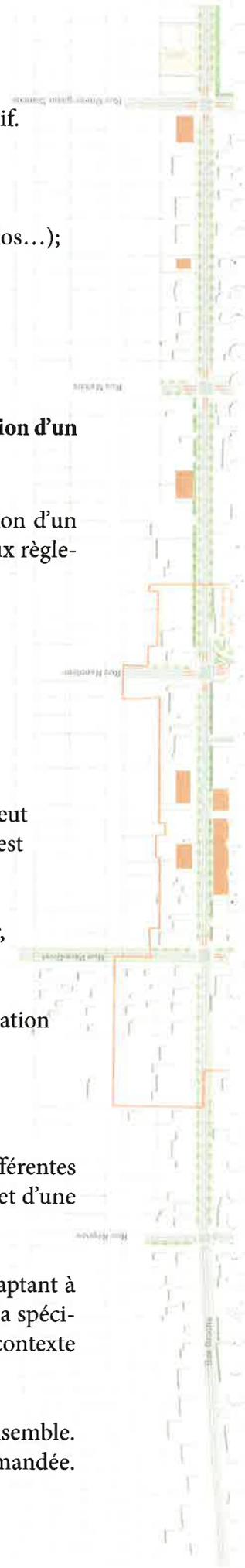
3° prévoir les critères suivant lesquels est faite l'évaluation de la demande d'autorisation d'un projet particulier.

Catégories de projets particuliers.

Le règlement peut définir des catégories de projets particuliers et prévoir des règles différentes selon les catégories, les parties de territoire ou les combinaisons formées d'une catégorie et d'une telle partie. »

Un tel règlement permet de tenir compte de cas particuliers, d'un projet spécifique s'adaptant à un environnement construit, comme c'est le cas du centre-ville. Il permet de s'adapter à la spécificité d'une zone urbaine de façon plus flexible, en assurant l'adaptation d'un projet à son contexte spécifique.

Un tel règlement peut se limiter à une ou plusieurs parties du territoire ou s'étendre à son ensemble. Pour un meilleur contrôle territorial, son application spécifique au centre-ville est recommandée.



4.2 Programme d'acquisition

L'adoption d'un programme particulier d'urbanisme confère des pouvoirs à une municipalité en matière d'acquisition et d'aliénation d'immeubles.

Une municipalité peut ainsi :

- Procéder à l'acquisition d'immeubles de gré à gré ou par expropriation;
- Réaliser des travaux d'aménagement, démolition sur un immeuble pour le rendre plus adéquat;
- Détenir, aliéner ou louer l'immeuble.

On conçoit qu'il peut s'agir d'un pouvoir important dans la mise en œuvre de travaux au centre-ville dans un contexte où il serait difficile de s'approprier des terrains pour lesquels il serait d'intérêt public de le faire. La ville de Sept-Îles pourra se prévaloir de ce pouvoir selon le besoin.

4.3 Prise en main par le milieu

Si la ville de Sept-Îles supporte la requalification urbaine de son centre-ville par le biais de ce programme particulier d'urbanisme, ce sont fondamentalement les promoteurs et marchands qui constituent les acteurs privilégiés de cette requalification. Pour en asseoir la synergie, la formation d'une organisation constituant un répondant aux organisations publiques serait appropriée. Elle pourrait prendre la forme, dans un premier temps, d'une association de marchands du centre-ville, intégrant aussi le secteur des services. Cette association pourrait évoluer, le cas échéant, comme une société de développement commercial (SDC). Une organisation telle que « Rues principales » pourrait conseiller l'association et la supporter à cet égard.

4.4 Organisation, phasage et estimation des coûts de construction

Les étapes de mise en œuvre du PPU impliquent deux aspects, le premier relatif à l'organisation et le second au déploiement du PPU sur le terrain (phasage).

4.4.1 Organisation

La démarche d'organisation implique plusieurs actions, soit l'adoption des règlements proposés, la formalisation d'une association marchande, la création d'une structure de démarchage et la réalisation d'une étude de « mix commercial ».

4.4.1.1 Adoption des règlements et politiques

L'adoption des règlements proposés constitue une étape permettant la structuration du projet et canalisant l'action municipale et ses pouvoirs d'intervention. Il s'agit ici d'intégrer le PPU au plan d'urbanisme, de modifier le règlement de zonage, d'adopter un règlement pour les plans d'implantation et d'intégration architecturale et d'évaluer celle d'un règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble.

Notons que le Conseil pourrait aussi, à cette étape, établir des paramètres de contribution financière dans le cadre de restauration du bâti par exemple, visant ainsi une meilleure intégration architecturale, dans le respect de ses pouvoirs. Ces paramètres pourraient être intégrés dans une politique formelle à cet égard. Il est aussi recommandé que le Conseil adopte une politique en matière de compensation de cases de stationnement manquantes sur un immeuble. Cette politique permettrait de déterminer une tarification équitable en pareil cas. Elle pourrait intégrer une disposition permettant le stationnement de nuit dans un secteur donné, favorisant la sécurité des clients de bars.

4.4.1.2 Formation d'une association

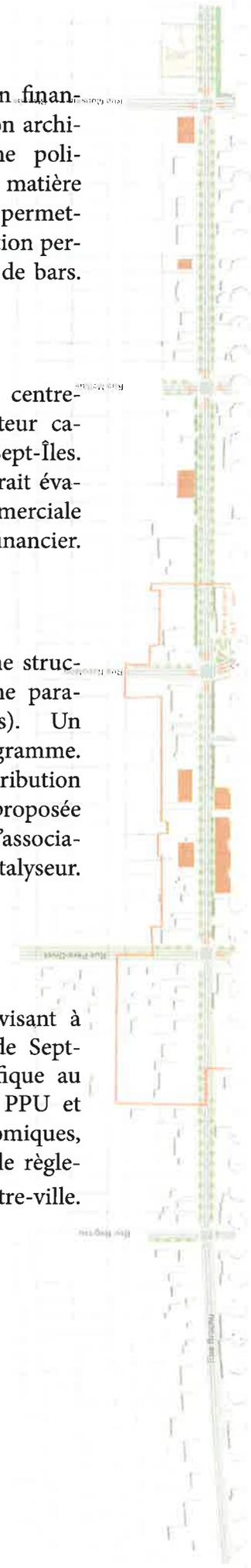
La formation d'une association de marchands et plus largement d'intervenants au centre-ville constitue une étape charnière. Elle fait en sorte qu'il se constitue un interlocuteur capable de prendre en charge la requalification du centre-ville avec la Ville de Sept-Îles. Dans un premier temps, une association simple pourrait voir le jour. Cette dernière pourrait évaluer par la suite l'opportunité d'évoluer sous la forme d'une société de développement commerciale (SDC), laquelle aurait davantage de responsabilités et de pouvoirs, notamment au plan financier.

4.4.1.3 Démarchage et accompagnement

La mise en œuvre du projet de centre-ville tirerait un grand bénéfice de l'implication d'une structure de démarchage qui l'accompagnerait. La Ville de Sept-Îles dispose d'un organisme paramunicipal dédié au développement économique (Développement économique Sept-Îles). Un tel organisme pourrait se voir confier le mandat d'assurer le démarchage du programme. L'organisme détient une expertise auprès des promoteurs commerciaux et pourrait mettre à contribution ses outils propres et ceux énoncés à ce PPU pour la mettre en œuvre. À défaut, l'association proposée pourrait intégrer cette fonction. Il s'agit ici d'assurer un accompagnement des promoteurs, de l'association et de la Ville de Sept-Îles en vue de la mise en œuvre du projet de démarchage, de servir de catalyseur.

4.4.1.4 Mix commercial sur mesure

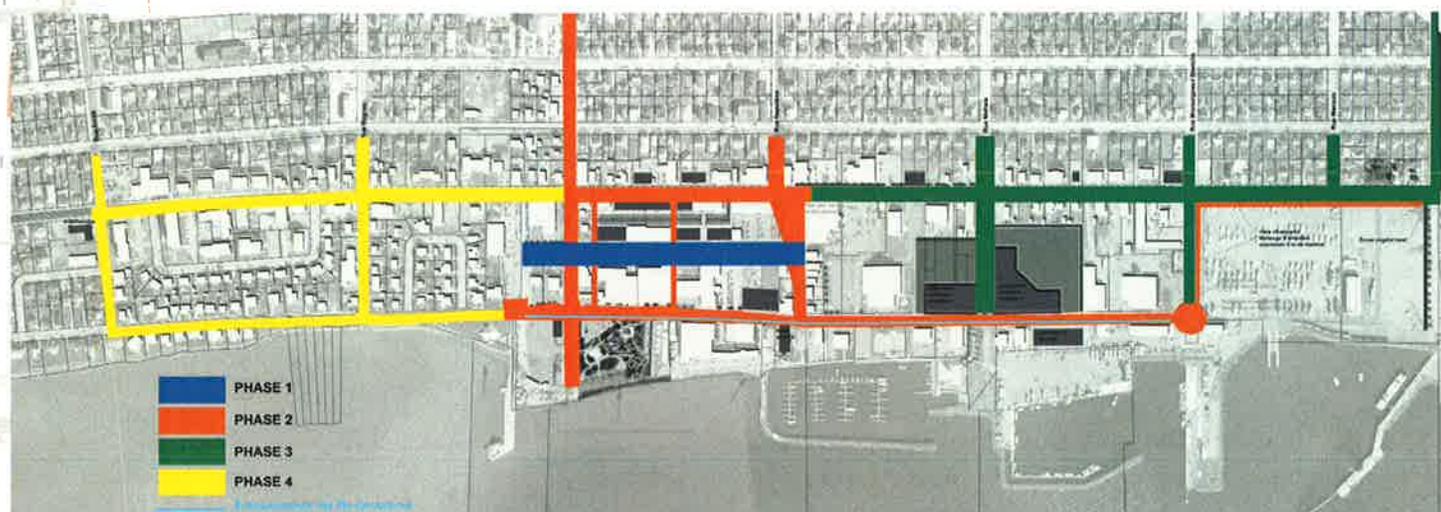
Développement économique Sept-Îles a commandé, il y a quelques mois, une étude visant à structurer un «mix commercial» pour l'ensemble des zones commerciales de la Ville de Sept-Îles. Il s'agirait ici de prolonger cette étude pour établir un «mix commercial» spécifique au centre-ville et permettant d'y réserver certaines fonctions en lien avec les objectifs du PPU et sa situation portuaire (ex. : commerce de souvenirs, épicerie fine, restaurants gastronomiques, professionnels de la santé, etc). Selon les résultats de cette étude, on pourrait modifier le règlement de zonage pour réserver certaines fonctions commerciales et de services au centre-ville.



4.4.2 Phases de construction proposées et estimation des coûts par phase

Le phasage proposé l'est en fonction de certaines priorités et au PPU. Il est notamment marqué par l'intention de créer en priorité un pôle vivant à la Place du Commerce. Il ne réduit pas pour autant la réponse qui pourrait être donnée aux opportunités éventuelles. Bref, le phasage proposé exprime une optique de développement qui ne constitue pas un absolu, mais permet de planifier l'action de la Ville de Sept-Îles en fonction d'une assise logique de développement.

Le phasage des travaux a été prévu en quatre étapes, tel qu'illustré au plan qui suit. Toutefois, la phase 2, la plus importante en terme budgétaire, pourrait être subdivisée advenant que le coût d'aménagement en soit trop élevé pour une seule phase.

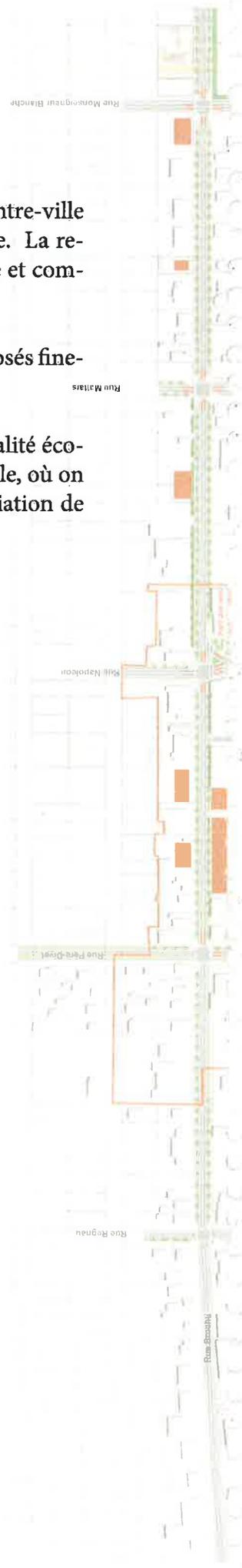


5. Conclusion

Ce programme particulier d'urbanisme vise la formalisation d'un espace identitaire au centre-ville marqué par un caractère multifonctionnel, une échelle humaine, une mobilité plus durable. La requalification de l'espace permettrait aussi de répondre à des besoins de nature résidentielle et commerciale associés au boom minier en cours en tirant parti des infrastructures en place.

Ce document veut supporter son opérationnalisation en identifiant les aménagements proposés finement, et en assumant les assises réglementaires requises.

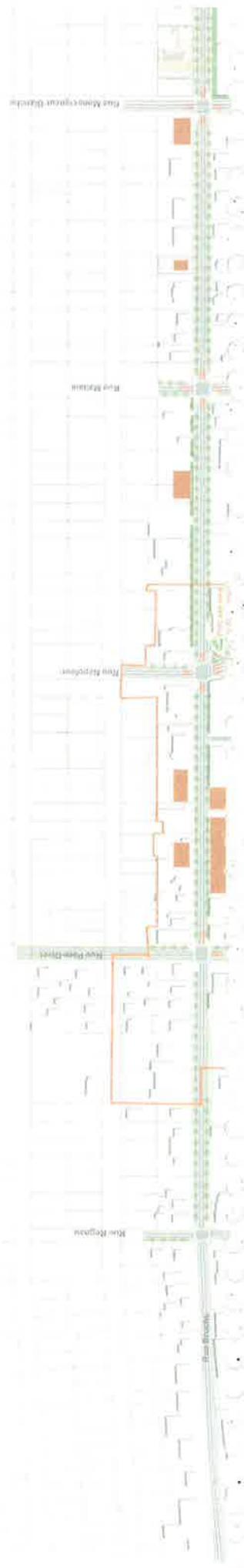
La valorisation du centre-ville traditionnel de Sept-Îles, sa plus grande contribution à la vitalité économique et à l'espace résidentiel contribueront à y créer un milieu de vie de qualité et durable, où on recherche un attachement particulier par la population et la clientèle touristique (appropriation de l'espace).

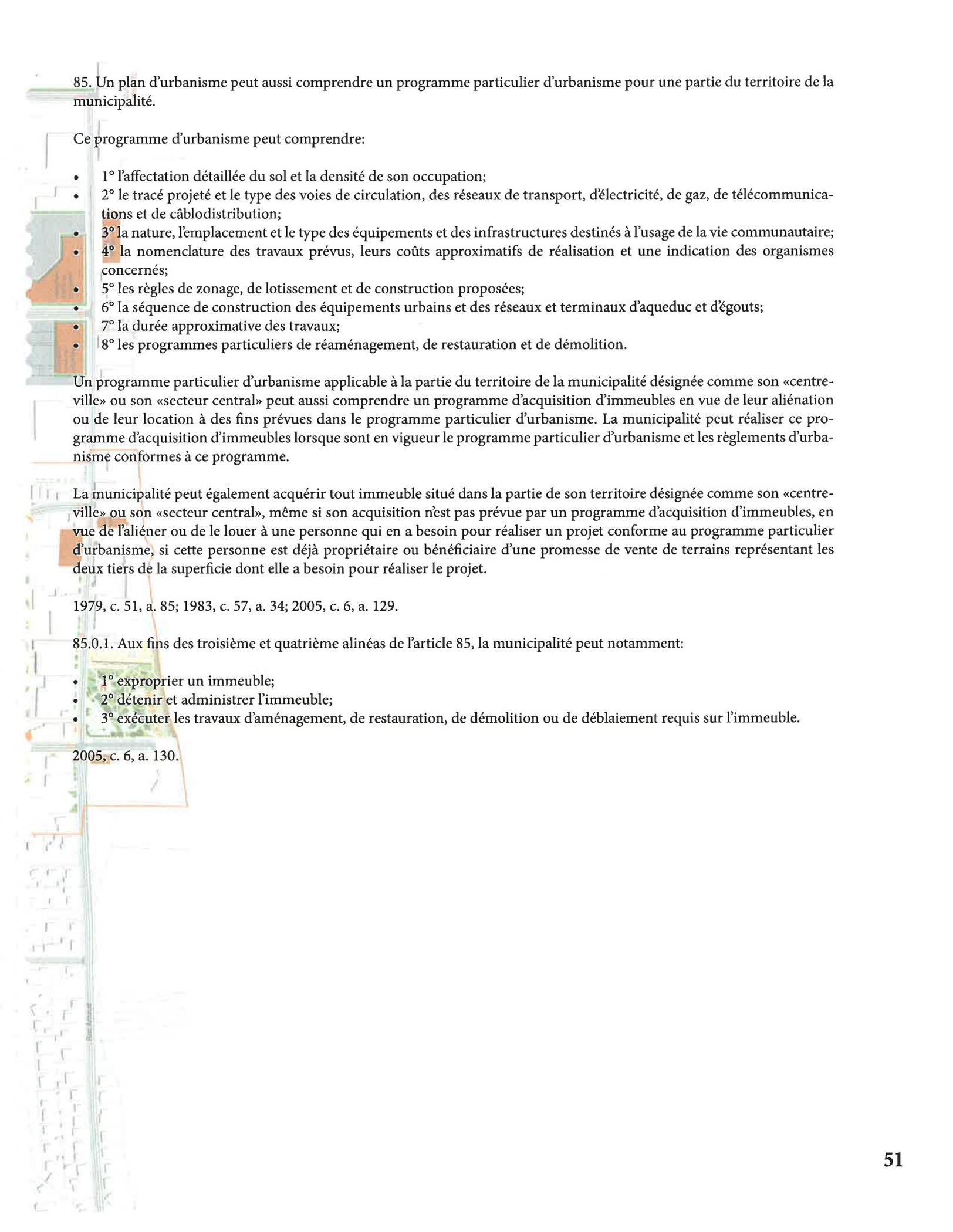




6. Annexe

1. Article 85 (Extrait)
2. Esquisse préliminaire.
3. Modifications proposés au plan et aux règlements d'urbanisme





85. Un plan d'urbanisme peut aussi comprendre un programme particulier d'urbanisme pour une partie du territoire de la municipalité.

Ce programme d'urbanisme peut comprendre:

- 1° l'affectation détaillée du sol et la densité de son occupation;
- 2° le tracé projeté et le type des voies de circulation, des réseaux de transport, d'électricité, de gaz, de télécommunications et de câblodistribution;
- 3° la nature, l'emplacement et le type des équipements et des infrastructures destinés à l'usage de la vie communautaire;
- 4° la nomenclature des travaux prévus, leurs coûts approximatifs de réalisation et une indication des organismes concernés;
- 5° les règles de zonage, de lotissement et de construction proposées;
- 6° la séquence de construction des équipements urbains et des réseaux et terminaux d'aqueduc et d'égouts;
- 7° la durée approximative des travaux;
- 8° les programmes particuliers de réaménagement, de restauration et de démolition.

Un programme particulier d'urbanisme applicable à la partie du territoire de la municipalité désignée comme son «centre-ville» ou son «secteur central» peut aussi comprendre un programme d'acquisition d'immeubles en vue de leur aliénation ou de leur location à des fins prévues dans le programme particulier d'urbanisme. La municipalité peut réaliser ce programme d'acquisition d'immeubles lorsque sont en vigueur le programme particulier d'urbanisme et les règlements d'urbanisme conformes à ce programme.

La municipalité peut également acquérir tout immeuble situé dans la partie de son territoire désignée comme son «centre-ville» ou son «secteur central», même si son acquisition n'est pas prévue par un programme d'acquisition d'immeubles, en vue de l'aliéner ou de le louer à une personne qui en a besoin pour réaliser un projet conforme au programme particulier d'urbanisme, si cette personne est déjà propriétaire ou bénéficiaire d'une promesse de vente de terrains représentant les deux tiers de la superficie dont elle a besoin pour réaliser le projet.

1979, c. 51, a. 85; 1983, c. 57, a. 34; 2005, c. 6, a. 129.

85.0.1. Aux fins des troisième et quatrième alinéas de l'article 85, la municipalité peut notamment:

- 1° exproprier un immeuble;
- 2° détenir et administrer l'immeuble;
- 3° exécuter les travaux d'aménagement, de restauration, de démolition ou de déblaiement requis sur l'immeuble.

2005, c. 6, a. 130.

85.1. Une municipalité peut adopter un programme particulier d'urbanisme pour la partie de son territoire qu'elle désigne comme son «centre-ville» ou son «secteur central», sans que ce programme fasse partie de son plan d'urbanisme, tant qu'elle n'a pas adopté ce plan et tant qu'un schéma n'est pas en vigueur dans son territoire. Une municipalité qui adopte un programme prévoyant plusieurs «centres-villes» ou «secteurs centraux» sur son territoire peut prévoir des règles différentes à l'égard de chacun d'eux.

Les dispositions de la présente loi relatives au plan d'urbanisme s'appliquent à ce programme, compte tenu des adaptations nécessaires, sauf les articles 83, 84 et 98.

En plus des éléments mentionnés à l'article 85, ce programme doit comprendre les grandes orientations d'aménagement du territoire de la municipalité qui concernent la partie de ce territoire à laquelle il s'applique.

Dans le cas d'une municipalité dont le territoire est compris dans celui d'une municipalité régionale de comté qui a commencé l'élaboration de son premier schéma, ce programme entre en vigueur à la date de son approbation par le conseil de la municipalité régionale de comté. Dans les autres cas, il entre en vigueur à la date de la publication du règlement par lequel il est adopté, conformément à la loi qui régit la municipalité, ou à la date ultérieure qui y est prévue.

1983, c. 57, a. 35; 1985, c. 27, a. 3; 1996, c. 2, a. 48; 1996, c. 25, a. 30; 2002, c. 68, a. 52; 2010, c. 10, a. 110.

85.2. Malgré la Loi sur l'interdiction de subventions municipales (chapitre I-15), la municipalité peut, par règlement, adopter un programme de revitalisation à l'égard d'un secteur qu'elle délimite, à l'intérieur de toute zone identifiée dans le règlement de zonage, dans lequel la majorité des bâtiments ont été construits depuis au moins 20 ans et dont la superficie est composée pour moins de 25% de terrains non bâtis.

Le programme détermine, le cas échéant:

- 1° les personnes ou les catégories de personnes susceptibles de bénéficier de son application;
- 2° les immeubles ou les catégories d'immeubles qui peuvent en faire l'objet;
- 3° la nature des activités visées;
- 4° la nature de l'aide financière, y compris l'octroi d'un crédit de taxes, qui peut être accordée, de même que la durée de cette aide, laquelle ne peut excéder cinq ans;
- 5° les conditions et les modalités relatives à son application.

2005, c. 6, a. 131.

85.3. Malgré la Loi sur l'interdiction de subventions municipales (chapitre I-15), la municipalité peut, dans le cadre d'un programme de revitalisation, exercer les pouvoirs mentionnés à l'article 85.0.1.

2005, c. 6, a. 131.

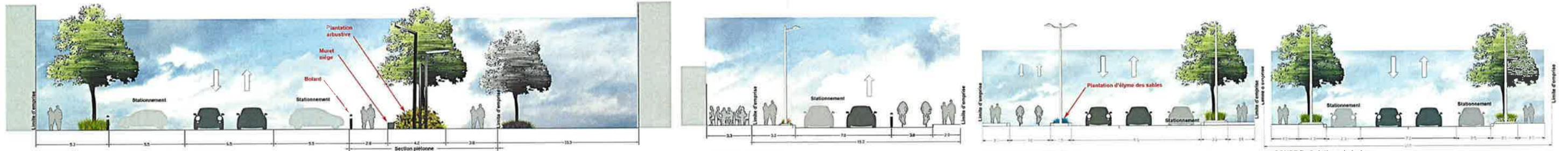
85.4. Malgré la Loi sur l'interdiction de subventions municipales (chapitre I-15), la municipalité peut, par règlement, adopter un programme de revitalisation de la partie de son territoire désignée comme son «centre-ville» ou son «secteur central» en vertu d'un programme particulier d'urbanisme. La municipalité peut, aux conditions qu'elle détermine, décréter qu'elle accorde une subvention pour des travaux conformes à ce programme de revitalisation. Le montant de cette subvention ne peut excéder le coût réel des travaux.

Elle peut, aux fins mentionnées au premier alinéa, établir des catégories d'immeubles et de travaux et les combiner. Elle peut établir des conditions différentes selon les catégories et combinaisons de catégories, et décréter qu'une subvention n'est accordée qu'à l'égard de l'une ou plusieurs d'entre elles.

La municipalité peut se prévaloir du deuxième alinéa d'une façon différente selon les secteurs de son territoire qu'elle détermine.

La municipalité dont le territoire comprend plusieurs «secteurs centraux» ou «centres-villes» en vertu d'un programme particulier d'urbanisme peut de plus se prévaloir du deuxième alinéa d'une façon différente à l'égard de chacun d'eux.

2005, c. 6, a. 131.

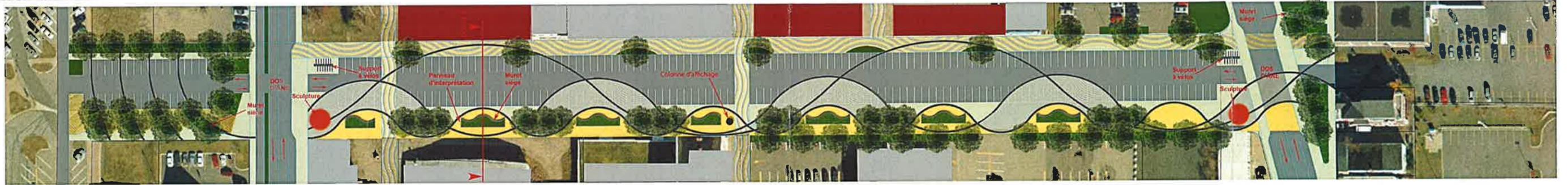


COUPE A: Place du commerce

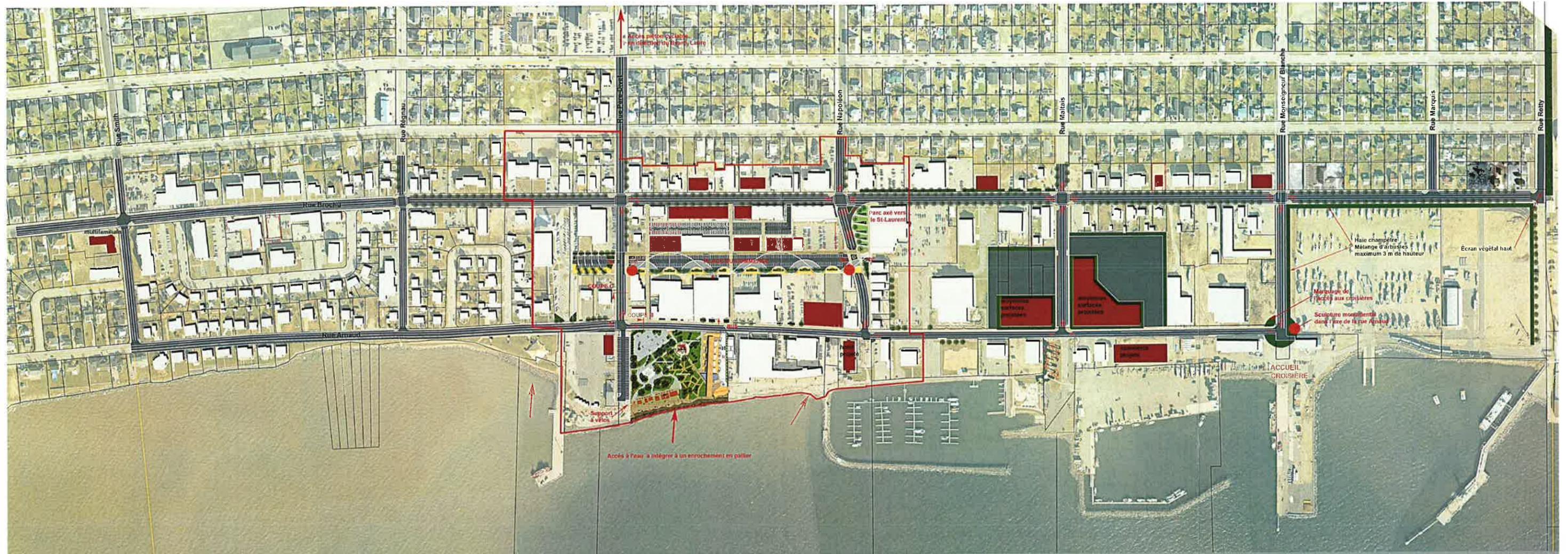
COUPE B: Rue Arnaud

COUPE C: Rue du Père Divet

COUPE D: Solution générale



AGRANDISSEMENT PLACE DU COMMERCE



Programme particulier d'urbanisme - centre-ville traditionnel de Sept-îles

échelle: 1/2000



ESQUISSE PRÉLIMINAIRE

Projet: 12106
Date: 09/07/2014

