

Document 1

M.R.C. du Fjord-du-Saguenay Premier projet de schéma d'aménagement révisé / Janvier 1998

- Copie des textes portant sur les grandes affectations du territoire et sur la description et l'organisation du réseau routier;
- Copie du plan des grandes affectations du territoire pour la conurbation.

URBANISTE

FRANÇOIS BOIVIN, urbaniste
930, rue Jacques-Cartier Est
Chicoutimi (Québec)
G7H 7K9
Téléphone : 418-693-6231

Document principal

Capitale du Nord du Québec

Premier projet de schéma d'aménagement révisé
Janvier 1998

Grandes affectations du territoire

Grandes affectations du territoire

Un schéma d'aménagement doit :

«Déterminer les grandes affectations du territoire pour les différentes parties de celui-ci».

L.A.U. Section II, article 5, paragraphe 2.

Les grandes affectations reflètent la vocation actuelle du territoire de la MRC et parfois reflètent la vocation vers laquelle un territoire va tendre dans le futur. Elles sont la traduction spatiale des grandes orientations de l'aménagement du territoire de la MRC et elles englobent plusieurs activités.¹ La MRC du Fjord-du-Saguenay a retenu six grandes affectations pour son territoire :

- affectation urbaine;
- affectation industrielle;
- affectation agricole;
- affectation agroforestière;
- affectation forestière;
- affectation récréotouristique;
- affectation récréation extensive;
- affectation de conservation.

1. Affectation urbaine

1.1 Rôle

L'affectation urbaine indique le principal lieu et les parties de territoire destinées à une concentration de la population et des usages résidentiels, commerciaux, industriels, de services et institutionnels des municipalités.

¹ Gouvernement du Québec (1995). *Structure, terminologie et cartographie des schémas d'aménagement*. Document de réflexion. P. 41.

1.2 Identification des aires urbaines concernées

L'affectation urbaine est attribuée au territoire situé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de chaque municipalité de la MRC du Fjord-du-Saguenay. Elle peut également être attribuée à des aires urbaines détachées d'un périmètre d'urbanisation (l'agglomération du chemin Saint-Jean-Baptiste à Chicoutimi, le secteur de l'église à Lac-Kénogami).

Les cartes des grandes affectations en annexe identifient les aires urbaines et le chapitre qui suit délimite officiellement les périmètres d'urbanisation de chaque municipalité de la MRC du Fjord-du-Saguenay.

**Grandes
affectations
du territoire**

1.3 Affectations du sol ou usages autorisés

De façon non limitative, l'ensemble des fonctions urbaines soit résidentielles, commerciales, de services, industrielles et institutionnelles, quelle que soit leur densité. Les affectations récréotouristiques, de récréation extensive et de conservation sont compatibles avec l'essence d'une telle affectation. De plus, l'utilisation des terres à des fins agricoles et forestières est aussi compatible avec les parties de territoire non utilisées à des fins urbaines.

Toutefois, conformément à l'orientation concernant les secteurs traditionnels, les centres-villes et leurs extensions, les services publics et les services à la population² doivent être localisés dans les secteurs délimités par les municipalités dans leur plan d'urbanisme.

Nonobstant le paragraphe précédent, il est permis, pour des raisons de sécurité, de localiser les services publics ou les services à la population à un autre endroit dans le périmètre urbain.

2. Affectation industrielle

2.1 Rôle

L'affectation industrielle identifie les endroits, à l'extérieur des périmètres d'urbanisation, utilisés à des fins industrielles ainsi que ceux offrant un potentiel pour structurer le développement industriel en raison des infrastructures aéroportuaires et

² Les services publics et les services à la population comprennent au minimum les usages suivants : services de l'administration fédérale, provinciale et locales, bureaux seulement; les Commissions scolaires; les services de santé et services sociaux à l'exception des garderies pour enfants, des cabinets privés de médecins, dentistes et autres et des services d'ambulance et des centres d'hébergement pour personnes âgées.

portuaires ou encore la présence d'équipements ou infrastructures telles qu'hydroélectriques, ferroviaires ou autres. Les aires industrielles retenues sont celles réservées pour l'accueil des industries à grand gabarit, celles réservées pour la petite et moyenne industrie, et enfin, celles réservées à l'industrie minière.

D'autre part, en raison des contraintes qu'ils occasionnent sur le milieu environnant et des possibilités de développement d'activités à caractère industriel, commercial et de services dans la périphérie, les aires aéroportuaires suivantes sont identifiées sous l'affectation industrielle :

- aéroport de Saint-Honoré;
- aéroport régional de Bagotville à La Baie ainsi que les installations civiles et militaires;
- aéroport à Jonquière, privé.

Considérant le rôle majeur que jouent les fonctions aéroportuaires, portuaires et ferroviaires dans le développement industriel, elles sont associées à l'affectation industrielle.

2.2 Identification des aires industrielles concernées

Les aires industrielles à l'extérieur des périmètres d'urbanisation s'énoncent comme suit.

2.2.1 Industries à grand gabarit³

- Le site de Grande-Anse, voisin du port de Grande-Anse à Ville de La Baie, dont l'aménagement est anticipé.
- Le site de l'aluminerie Grande-Baie dont les dimensions permettent un éventuel agrandissement par la mise en place d'équipements complémentaires au sud des propriétés d'Alcan.
- Le site de l'aluminerie Laterrière d'Alcan, sur le territoire de la ville de Chicoutimi au sud de l'agglomération de Laterrière.
- Un site chevauchant les municipalités de Lac-Kénogami, Larouche, six kilomètres à l'ouest de l'aire urbaine de Jonquière, réservés exclusivement à l'industrie de grand gabarit.
- Un site entre la route 170 et la voie ferrée chevauchant les villes de Chicoutimi, Laterrière et La Baie.
- Deux sites projetés sur le territoire de Jonquière, l'un dans le rang VI (canton Jonquière) à l'est de l'aéroport, l'autre dans le rang XIII sud-ouest (canton Laterrière).

³ Industries qui requièrent un terrain d'une superficie supérieure à 40 hectares.

2.2.2 *Petites et moyennes industries*

- Le site à l'ouest de la rivière à Mars à La Baie, sur la route 170.
- Une bande propice au développement industriel entre la route 170 et la ligne de chemin de fer sur le territoire des villes de Laterrière et Chicoutimi.
- L'aéroport régional de Bagotville à La Baie ainsi que les installations civiles et militaires.
- Un site à l'aéroport de Saint-Honoré.
- Une bande à l'ouest du périmètre urbain de Jonquière entre la route 170 et la ligne de chemin de fer.
- Le site d'enfouissement sanitaire prévu à Larouche.

2.2.3 *Industries minières*

- Le site de la mine Niobec à Saint-Honoré qui offre aussi un potentiel à l'égard de la localisation d'usines de transformation.

À l'intérieur des périmètres d'urbanisation, il existe également des aires industrielles d'importance, mentionnons les installations du complexe SÉCAL (pourraient servir à l'implantation d'une nouvelle industrie à grand gabarit), de Cascade et d'Abitibi-Consolidated à Jonquière et La Baie et celles du parc industriel du Haut-Saguenay à Chicoutimi. De plus, les villes de Jonquière et Chicoutimi devraient privilégier une affectation industrielle dans la bande située entre la route 170, la ligne de chemin de fer et l'autoroute 70.

2.3 Affectation du sol ou usages autorisés

2.3.1 *Industries à grand gabarit*

À l'intérieur d'une telle affectation, seules sont autorisées les industries de grand gabarit et l'utilisation des terres à des fins agricoles et forestières.

2.3.2 *Petites et moyennes industries*

Les affectations du sol qui sont autorisées à l'intérieur d'une telle grande affectation sont l'industrie à caractère contraignant ou non⁴, le commerce de gros, les usages commerciaux et de services (autre que ceux des centres-villes et des secteurs traditionnels), institutionnels et publics, les postes de relais appartenant à un réseau de transport d'énergie (postes de transformation électrique, de décompression et de comptage du gaz), les équipements de télécommunication, les affectations agricoles.

⁴ L'industrie à caractère contraignant est celle qui engendre des perturbations majeures à l'air ambiant, aux plans visuel ou sonore. Lorsqu'à facteur contraignant, sa compatibilité avec certaines affectations de sol (ex. résidentielle) sera réduite en substance.

Pour l'aéroport de Bagotville, les résidences de basse densité sont autorisées lorsque liées à la base militaire. Sur le chemin des Plateaux à Ville de La Baie, les résidences de basse densité sont autorisées dans les secteurs desservis par les réseaux d'aqueduc et d'égout existants. Ailleurs, les résidences de basse densité⁵ peuvent être autorisées seulement si elles sont rattachées à une exploitation agricole.

2.3.3 Industries minières

À l'intérieur d'une telle grande affectation, seules sont autorisées les industries, les usines de transformation et l'utilisation des terres à des fins agricoles et forestières.

**Grandes
affectations
du territoire**

3. Affectation agricole

3.1 Rôle

Cette affectation identifie les aires offrant un potentiel de mise en valeur intensive des sols à des fins de production agro-alimentaire (grandes cultures, élevage, etc.). Ces aires sont associées à un milieu agricole, homogène et structuré ou encore à un milieu agricole marginal et déstructuré.

Les territoires ainsi définis correspondent aux zones offrant le potentiel et l'intensité de mise en valeur les plus élevés et se confinent, pour l'essentiel, à l'intérieur de la zone agricole permanente (*Loi sur la protection du territoire agricole*).

3.2 Identification des aires agricoles concernées

Les aires d'affectation agricole s'étendent sur une frange de quelque dix kilomètres au sud de la rivière Saguenay entre l'extrémité ouest de la MRC et l'extrémité est de la ville de La Baie.

Sur la rive nord, elle couvre la plus grande partie du territoire municipalisé entre Saint-Fulgence et la limite ouest de la MRC.

3.3 Affectation du sol ou usages autorisés

Les affectations ou usages autorisés à l'intérieur des aires sous cette grande affectation agricole sont les affectations de sol ou usages agricoles, forestières et les résidences de basse densité⁶, rattachées à une exploitation agricole et forestière.

⁵ Résidences de basse densité : résidences unitamiliales, isolées, résidences bifamiliales isolées.

⁶ Idem.

Nonobstant ce qui précède, conformément à l'orientation sur le milieu rural, il peut être autorisé sous l'affectation agricole à partir d'une planification détaillée et particulière d'un rang, les affectations ou usages suivants : villégiature en bordure d'un lac ou d'un cours d'eau, résidences de basse densité, usages industriels planifiés (parcs ou zones industriels), usages industriels reliés à l'exploitation des ressources, industries extractives, industries artisanales (superficie maximale de 300 mètres carrés), les usages agrotouristiques (gîtes du passant, centres équestres, etc.), les activités récréotouristiques, de conservation et de récréation extensive.

A l'intérieur de la zone agricole permanente, les usages autres qu'agricoles seront notamment assujettis aux dispositions de la *Loi sur la protection du territoire agricole* en regard des autorisations requises.

**Grandes
affectations
du territoire**

4. Affectation agroforestière

4.1 Rôle

Les aires agroforestières sont des aires de type rural à l'exclusion des territoires à vocation dominante agricole, récréative et de conservation. L'exploitation de la forêt constitue la vocation dominante; la récréation, la conservation, la villégiature, l'activité extractive et la mise en valeur énergétique appartiennent aussi à la vocation de ces milieux dans l'axe de leur polyvalence.

Elle se caractérisent par une agriculture généralement extensive, par l'importance de la friche, par une trame forestière dominante et souvent par la présence de gravières et de sablières.

4.2 Identification des aires concernées

Sur les territoires municipalisés, les aires forestières s'étendant sur les parties de territoire ou les affectations urbaines, agricoles, récréatives et industrielles ne dominant pas. Elles sont prépondérantes dans les parties est et sud-ouest du territoire; en outre, elles forment aussi des trouées à l'intérieur des aires agricoles, là où les potentiels agricoles sont moindres.

4.3 Affectation du sol ou usages autorisés

Les affectations ou usages autorisés à l'intérieur des aires sous cette grande affectation agroforestière sont les affectations de sol ou usages agricoles, forestières et les résidences de basse densité⁷, rattachées à une exploitation agricole et forestière.

Nonobstant ce qui précède, conformément à l'orientation sur le milieu rural, il peut être autorisé sous l'affectation agroforestière à partir d'une planification détaillée et particulière d'un rang, les affectations ou usages suivants : villégiature en bordure d'un lac ou d'un cours d'eau, résidences de basse densité, usages industriels planifiés (parcs ou zones industriels), usages industriels reliés à l'exploitation des ressources, industries extractives, industries artisanales (superficie maximale de 300 mètres carrés), les usages agrotouristiques (gîtes du passant, centres équestres, etc.), les activités récréotouristiques, de conservation et de récréation extensive.

**Grandes
affectations
du territoire**

5. Affectation forestière

5.1 Rôle

L'affectation forestière correspond aux territoires où l'exploitation de la forêt constitue la vocation dominante; la récréation, la conservation, la villégiature, l'activité extractive et la mise en valeur énergétique appartiennent aussi à la vocation de ces milieux dans l'axe de leur polyvalence.

Si la couverture forestière domine largement, on y trouve notamment de nombreux lacs et cours d'eau, des ressources fauniques importantes et parfois rares, des milieux végétaux particuliers, des sites archéologiques, des corridors de transport d'énergie, etc. De nombreux chemins forestiers sillonnent aussi le territoire.

5.2 Identification des aires concernées

L'affectation forestière touche l'ensemble des territoires non municipalisés à l'exception des affectations de conservation et récréatives identifiées.

5.3 Affectations du sol ou usages autorisés

Les affectations de sol ou usages forestiers, de récréation extensive (randonnée, chasse et pêche, etc.), de conservation, industriels et récréotouristiques sont autorisés à l'intérieur de ces aires forestières.

La villégiature, conformément à la Politique sur le développement de la villégiature sur les terres publiques, est également autorisée.

⁷ Résidences de basse densité : résidences unifamiliales isolées, résidences bifamiliales isolées.

1. Description et organisation du réseau routier

Le réseau routier identifié sur la carte des équipements et infrastructures correspond aux réseaux autoroutier, national, régional, collecteur et intermunicipal sur le territoire de la MRC.

Les réseaux autoroutier, national, régional et collecteur correspondent au réseau routier supérieur sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec. De son côté, le réseau intermunicipal correspond au réseau local sous la responsabilité des municipalités.

Transport

1.1 Réseau autoroutier

Ce réseau regroupe l'ensemble des infrastructures autoroutières. L'autoroute est définie généralement comme une voie de communication à chaussées séparées exclusivement réservée à la circulation rapide, ne comportant aucun croisement à niveau, sauf exception, et accessible seulement en des points aménagés à cet effet.

1.1.1 Identification du réseau autoroutier

L'autoroute 70 est la seule infrastructure autoroutière sur le territoire du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Elle est construite dans une direction est-ouest sur le territoire de la ville de Chicoutimi. Son prolongement en direction de la ville de Jonquière à l'ouest est prévu par le ministère des Transports du Québec.

1.1.2 Projets et préoccupations

Une autoroute constitue une infrastructure structurante. L'ensemble des régions du Québec réclame la construction d'autoroutes pour assurer leur développement économique. Une autoroute favorise l'implantation d'activités industrielles sur les lots adjacents et sert souvent de levier économique. Dans ce contexte, le prolongement de l'autoroute 70 est déterminant pour l'essor et le développement de la région. La mise en place de cette infrastructure permettra entre autres :

- le développement et la structuration de l'axe industriel est-ouest des villes de la conurbation;
- les échanges et les déplacements entre les villes de la conurbation confirmant leur interdépendance et la complémentarité des activités économiques;
- des déplacements efficaces et sécuritaires de la circulation lourde;
- des déplacements efficaces et sécuritaires de la circulation de transit.

Route	Ville	Localisation	Intervention	Coût
Autoroute 70	Jonquière	De la rue Saint-Hubert à la route 170 vers Chicoutimi	Construction 9,3 km	34 M \$
Autoroute 70	Jonquière	De la rue Saint-Hubert à la route 170 à La Ratière	Construction 8,6 km	28,4 M \$

Transport

1.2 Réseau national

Ce réseau comprend les axes routiers interrégionaux et sert de liaison avec les agglomérations principales. Les circuits touristiques majeurs et l'accès aux installations de transport d'importance internationale ou nationale, aux aéroports, aux traverses et aux ports, font également partie de ce réseau.

1.2.1 Identification du réseau national

Sur le territoire de la MRC du Fjord-du-Saguenay, ce réseau comprend :

- la route 175 assurant le lien entre le Saguenay et Québec. Cette route constitue un lien de communication névralgique entre la région et le centre du Québec d'où son importance à l'égard de l'économie régionale. Cette route a deux voies comportant parfois des voies lentes. Sur le territoire de la Ville de Chicoutimi, cette route aboutit sur la rue Jacques-Cartier (rue locale). Pour le ministère des Transports, le lien Talbot-Université et Saint-Paul jusqu'au pont Dubuc représente le réseau national;
- la route 170 assurant un lien entre le Saguenay et la région de Charlevoix à l'est et le Lac-Saint-Jean à l'ouest. Il s'agit du principal axe routier à l'intérieur de la MRC. Sur le territoire de la conurbation, cette route, avec l'autoroute 70 et la ligne de chemin de fer, permet le développement d'un axe industriel structurant au niveau régional et national. La route 170 fait l'objet de diverses améliorations annoncées par le gouvernement du Québec. Dans ce contexte, on doit privilégier et orienter les déplacements de la circulation lourde sur cette route et sur cet axe industriel;
- la route 172 de Chicoutimi vers Tadoussac assure un lien entre le Saguenay et les régions de Charlevoix et de la Côte-Nord. On note toutefois une discontinuité du réseau à la hauteur de Chicoutimi. Il faut passer sur une route locale (rue du Pont) pour avoir accès à la route régionale 172. Cette situation crée au centre-ville (secteur nord) de Chicoutimi des inconvénients au point de vue :
 - de l'accessibilité du réseau routier supérieur par la circulation de transit et la circulation lourde;
 - de l'impact sur l'environnement;
 - de l'efficacité du transport lourd;
 - de la circulation au centre-ville.

1.1.2 Projets et préoccupations

Le réseau national converge vers la conurbation. Cette concentration du trafic permet à la conurbation de jouer son rôle de pôle commercial, industriel et de services à la population pour le nord et le nord-est du Québec.

Pour l'ensemble de ces routes, la MRC privilégie l'amélioration de l'accessibilité interrégionale par la réfection et la restauration continue de ces voies d'accès.

Transport

Projets d'amélioration ou de développement d'infrastructures et d'équipements de transport

Route	Localisation	Intervention
Route 175	Réserve des Laurentides	Réaménager à 4 voies de façon à rapprocher la région des marchés industriels et touristiques.
Route 175	Chicoutimi	Prolongement de la route 175 à partir de la rue Jacques-Cartier jusqu'au boulevard Saguenay.
Route 175	Laterrière	Réévaluation des feux de circulation avec le Chemin de l'Église.
Route 175	Réserve des Laurentides	Correction du profil et des courbes, kilomètre 213 à 216.
Route 170	Jonquière et Larouche	Réaménagement à 4 voies divisées, (16 km, 23 M \$)
Route 170	Chicoutimi et La Baie	Réaménagement à 4 voies divisées (12 km, 21 M \$)
Route 170	La Baie	Intersection avec le boulevard Grande-Baie. Privilégier la 1 ^e rue pour le transport lourd.
Route 170	Saint-Félix d'Otis	Correction de profil.
Route 172	Chicoutimi	Construction de bandes centrales.
Route 172	Chicoutimi	Assurer une continuité de la route nationale 172 avec la route régionale 172.
Route 172	Saint-Fulgence	Réparation du pont.

1.3 Réseau régional

Les routes classées dans cette catégorie servent de lien entre les agglomérations secondaires (généralement de 5 000 à 25 000 habitants) de même qu'entre celles-ci et les agglomérations principales. De plus, elles desservent les centres ruraux (moins de 5 000 habitants) à vocation industrielle, de même que les stations touristiques majeures et les installations de transport d'importance régionale.

1.3.1 Identification du réseau régional

Sur le territoire de la MRC du Fjord-du-Saguenay, ce réseau comprend :

- la route 381 assurant un lien entre La Baie, Ferland et Boilleau et la région de Charlevoix. Il s'agit d'un axe touristique important pour la MRC.
- la ligne Bagot-Port de Grande-Anse assurant un lien entre la route 170 et le port de Grande-Anse et le futur parc industriel régional;
- la route 172 assurant le lien entre Chicoutimi et la limite ouest de la MRC (Saint-Ambroise).

Transport

1.3.2 Projets et préoccupations de la MRC

Pour l'ensemble de ces routes, le MRC désire consolider leur vocation et leur rôle.

Projets d'amélioration ou de développement d'infrastructures et d'équipements de transport

Route	Localisation	Intervention
Route 172	Saint-Ambroise	Réaménagement d'intersections route 172 - Chemin des Chutes.
Ligne Bagot sud	La Baie	Correction de profil.
Ligne Bagot	La Baie	Construction à partir de la route 372 à la route 170 (4,8 km, 1,2 M \$).
Route 381	Ferland et Boilleau ,La Baie	Reconstruction de la route et réaménagement du réseau routier à l'intérieur du tissu urbain de ville de La Baie.
Boulevard Saint-Paul	Chicoutimi	Que le ministère des Transports reconnaisse le boulevard Saint-Paul comme une route régionale et oriente la circulation lourde nord-sud sur cet axe.

1.4 Réseau collecteur

Les routes collectrices permettent de relier les centres ruraux (agglomérations de moins de 5 000 habitants) aux agglomérations plus importantes, directement ou par l'intermédiaire d'une route de classe supérieure. Les routes assurant la liaison entre les centres ruraux isolés et les dessertes maritimes ou aériennes font également partie de ce réseau, de même que les principaux accès aux parcs gouvernementaux, aux stations touristiques d'importance régionale et aux aéroports locaux essentiels au désenclavement des régions isolées.

1.4.1 Identification du réseau collecteur

Sur le territoire de la MRC du Fjord-du-Saguenay, ce réseau comprend :

- le boulevard Martel liant Chicoutimi, Canton Tremblay, Saint-Honoré et Saint-David-de-Falardeau;
- le chemin Archambault entre Shipshaw et Saint-Charles-de-Bourget;

- la route du village à Saint-Charles-de-Bourget;
- le collecteur chemin Saint-Léonard à Shipshaw/rue Price à Jonquière;
- le collecteur Saint-David-de-Falardeau/Valinouët-mont Valin;
- la route Coulombe à Shipshaw;
- le collecteur Chemin Saint-Dominique (Jonquière) au chemin du Quai et chemin de l'Église (Lac Kénogami);
- le chemin conduisant de la route 172 à l'agglomération de Bégin;
- la rue du Quai entre la route 172 et l'agglomération de Sainte-Rose-du-Nord;
- la rue Saint-Jean-Baptiste entre la route 170 et l'agglomération de L'Anse-Saint-Jean;
- le chemin des Coteaux reliant la route 170 au mont Édouard;
- le rang Saint-Louis reliant la route 172 et le Parc provincial des monts Valin;
- la route Notre-Dame conduisant à l'accueil principal du Parc Saguenay.

1.4.2 Projets et préoccupations de la MRC

La MRC désire consolider et compléter le réseau collecteur.

**Projets d'amélioration ou de développement d'infrastructures
et d'équipements de transport**

Route	Localisation	Intervention
Pont d'aluminium	Jonquière	Réparation du pont.
Collectrice projetée	Lac Kénogami	Construction d'une route à partir du chemin de l'Église à Lac-Kénogami vers le chemin du camping provincial de la Pointe-de-Sable, incluant un nouveau pont sur la rivière Cascouia. Réalisation annoncée par le gouvernement du Québec.
Collectrice projetée	Lac Kénogami, Laterrière	Construction d'une route à partir du chemin du Quai à Lac-Kénogami jusqu'au chemin du Portage Nord à Laterrière.
Collectrice projetée	Petit-Saguenay, Baie-Sainte-Catherine	Construction d'une route empruntant le chemin du rang Saint-Étienne (amélioration nécessaire) et en prolongeant cet axe jusqu'à Bais Sainte-Catherine.
Collectrice	Jonquière, Shipshaw	Construction d'une route entre le pont de la Dam 2 et la route 172 dans l'axe de la route Maltais.



Schéma d'aménagement

CONURBATION

Grandes affectations

- A Agricole
- AF Agroforestière
- F Forestière
- I Industrie à grand gabarit
- Is Petite et moyenne industrie
- Im Industrie minière
- RE Récréation extensive
- RT Récréo-touristique
- U Urbaine
- Périmètre d'urbanisation
- ▨ Secteur à inclure dans le périmètre d'urbanisation
- Limite d'affectation
- Limite municipale
- ▬ Autoroute
- ▬ Autoroute projetée
- ▬ Route régionale ou nationale



Autorisation N° Date Signature		Plan d'urbanisme N° Date Signature
N° de la carte Date de la carte		Carte n° 1.1