

# SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ 2009

Extraits  
Non en vigueur



## SOMMAIRE

---

Le schéma d'aménagement et de développement est l'outil de base pour la planification en matière d'aménagement du territoire. Ancré dans les principes du développement durable, il a comme finalité de fournir des orientations et des intentions d'aménagement qui vont permettre d'atteindre la vision que la Ville de Rouyn-Noranda s'est donnée pour l'année 2028.

### EN 2028...

La complémentarité entre le milieu urbain et rural est un atout pour la qualité de vie de la population qui atteint 60 000 habitants

La Ville joue pleinement son rôle de capitale régionale dans les domaines des services, des commerces, de l'éducation, de la culture et de la santé

La Ville est une destination touristique et de loisirs

L'agriculture est devenue un modèle de réussite économique, sociale et environnementale

La gestion des ressources prend en considération les besoins de l'ensemble des usagers

La Ville est une ville verte où il fait bon vivre

Les réseaux de transport sont sécuritaires et axés sur le transport vert

La population vit en sécurité sur l'ensemble du territoire

Cette vision s'appuie sur une approche de l'aménagement du territoire intégrant les préoccupations du milieu rural et du milieu urbain. Elle passe par la mise sur pied d'un modèle original de fonctionnement à titre de ville/MRC et par le maintien d'une gestion proche des besoins des citoyens et des communautés.

Les orientations et les intentions d'aménagement liées à chacun des éléments de vision sont présentées ici. Pour chaque orientation, des renvois vers la section « Orientations et intentions d'aménagement et de développement : description détaillée » sont faits afin de fournir plus de précisions sur le contexte et les problématiques qui ont mené à l'établissement des orientations. De même, les grandes affectations du territoire (voir carte en pochette) qui sont touchées par chaque intention d'aménagement sont indiquées. La majorité de ces intentions s'applique à une seule affectation du territoire ce qui montre bien la spécificité des différentes parties du territoire. Dans certains cas, certaines intentions d'aménagement dont la portée est plus globale peuvent s'appliquer à plusieurs et même à toutes les affectations.

## VISION 7.

Les réseaux de transport sont sécuritaires et axés sur le transport vert

Orientations	Intentions d'aménagement	Affectations visées
19. Favoriser la sécurité et la fluidité sur le réseau routier supérieur	66. Diminuer le nombre d'entrées charretières le long du réseau supérieur	Rurale Agricole
	67. Poursuivre les démarches visant à solutionner la problématique du transport lourd dans le pôle central	Urbaine
	68. S'assurer du respect de l'échéancier de réalisation de la voie de contournement	Urbaine
	69. Identifier et voir à l'aménagement d'une plus grande fréquence de voies lentes sur les routes nationales, notamment sur la route 117 entre Rouyn-Noranda et Val-d'Or en partenariat avec la MTQ	Toutes
	70. Travailler en concertation avec les usagers de la Table de gestion intégrée des ressources forestières pour solutionner la problématique liée à l'entretien des chemins et à la sécurité des usagers lors des périodes de transport du bois	Toutes

20. Encourager l'utilisation des transports collectif et actif en développant des réseaux et des infrastructures appropriés à ceux-ci	71. Développer des infrastructures efficaces et sécuritaires pour les transports collectif et actif	Toutes
	72. Améliorer la desserte de l'Autobus de ville de façon à atteindre plus efficacement la population de la 1 <sup>re</sup> et 2 <sup>e</sup> couronne	Urbaine
21. Revaloriser et encourager l'utilisation du réseau ferroviaire pour le transport de marchandises	73. Protéger les espaces qui donnent accès à la voie ferrée pour le transbordement de marchandises	Urbaine
	74. Revoir avec les partenaires les réseaux actuels (tracé, gares de triage et voies d'accotement) pour en augmenter l'efficacité	Toutes
	75. Augmenter la desserte dans les zones et parcs industriels	Urbaine

## 2.2.7 TRANSPORT

### TRANSPORT ROUTIER

#### Contexte

À Rouyn-Noranda, l'organisation du transport est centrée sur le réseau routier qui s'étend sur 1 092 km et se divise en deux grandes catégories : le réseau provincial (417 km) et le réseau municipal (675 km)<sup>1</sup> (Tableau 1 et **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**).

Le réseau provincial est géré par le ministère des Transports du Québec (MTQ). Il inclut les routes nationales, régionales, collectrices et les chemins d'accès aux ressources.

Tableau 1. Réseau routier<sup>1</sup>

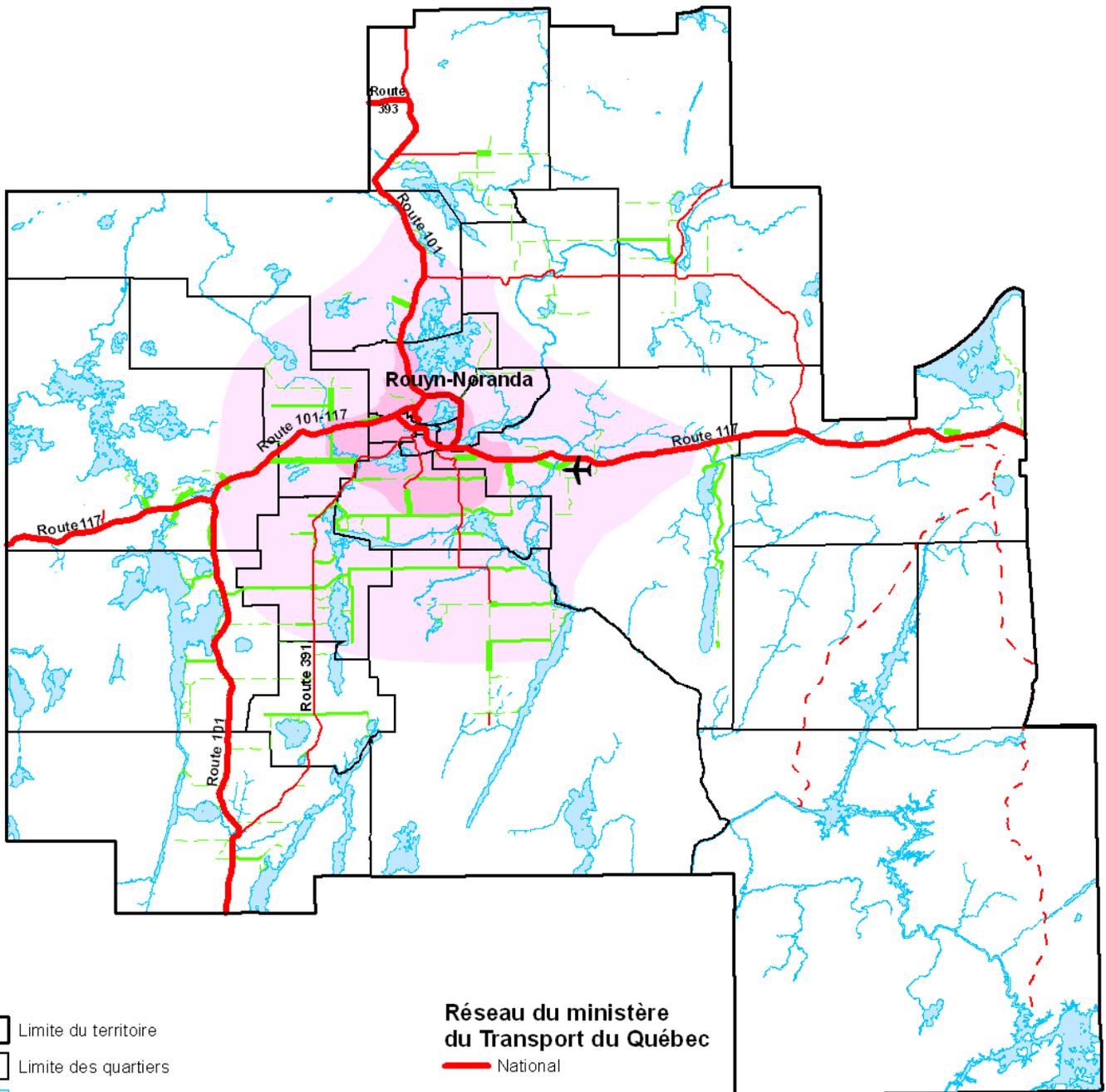
Réseau provincial		Réseau municipal	
Routes nationales	176 km	Chemins pavés	160 km
Routes régionales	7 km	Chemins avec traitement de surface (macadam)	275 km
Routes collectrices	131 km	Chemins en gravier	240 km
Chemins d'accès aux ressources	103 km		
Total	417 km	Total	675 km

<sup>1</sup> Les chemins forestiers ne sont pas comptabilisés.

Sources : Ministère des Transports du Québec (2008) et compilation interne de la Ville de Rouyn-Noranda (2005).

Les routes 117, 101 et 393 sont des routes nationales. La route 117 traverse le territoire d'est en ouest. Elle permet de rejoindre les MRC de la Vallée-de-l'Or et d'Abitibi. Elle fait partie du tracé de la route transcanadienne et est la principale voie d'acheminement de la production des régions Abitibi-Témiscamingue et Nord-du-Québec vers les marchés des Maritimes, de la Côte est étatsunienne et du Québec, plus particulièrement, de Montréal. Cette route fait d'ailleurs partie du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur. La route 117 est utilisée de plus en plus comme une voie de transit vers l'ouest de l'Amérique du Nord, notamment pour le transport lourd et hors norme. La route 117 joue aussi un rôle important dans l'industrie touristique puisqu'elle est une des principales voies d'accès des touristes à la région. De son côté, la route 101 est la deuxième route en importance à Rouyn-Noranda. Elle assure les liens avec la MRC d'Abitibi-Ouest vers le nord et avec la MRC de Témiscamingue, l'Ontario et la région des Grands Lacs vers le sud. Finalement, la route 393 relie la MRC d'Abitibi-Ouest et l'Ontario (via Duparquet).

<sup>1</sup> Ministère des Transports du Québec, 2002. Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue.



- Limite du territoire
- Limite des quartiers
- Lac
- Cours d'eau

**Territoire desservi par le transport adapté**

- Couronne intérieure
- Couronne extérieure

Aéroport

**Réseau du ministère du Transport du Québec**

- National
- Régional
- Collecteur
- Accès aux ressources

**Réseau de la ville de Rouyn-Noranda**

- Chemin pavé
- Chemin avec traitement de surface (macadam)
- Chemin en gravier

Sources : Ville de Rouyn-Noranda  
Ce produit comporte de l'information géographique de base provenant du gouvernement du Québec  
© Gouvernement du Québec, tous droits réservés.



Préparée par:  
GÉOMATIQUE  
Natalie Marsan  
17 juin 2008

Un seul tronçon de route régionale se trouve sur le territoire. Il s'agit de la section de la route 101 située au nord de l'intersection avec la route 393 et qui relie aussi Rouyn-Noranda et la MRC d'Abitibi-Ouest.

Plusieurs routes collectrices relient la périphérie et les quartiers ruraux au pôle urbain de Rouyn-Noranda ou aux routes nationales. Elles permettent aussi le lien avec les MRC de Témiscamingue (route 391) et d'Abitibi (route 395).

Finalement, les chemins d'accès aux ressources du MTQ se situent à Bellecombe (9,85 km pour le transport du bois), à Arntfield (0,6 km pour le transport de minerai), à proximité du périmètre urbain de Rouyn-Noranda (7,34 km pour le transport de minerai) et à Cadillac (85,21 km pour le transport du bois et l'accès aux barrages hydroélectriques de Rapide-2 et Rapide-7).

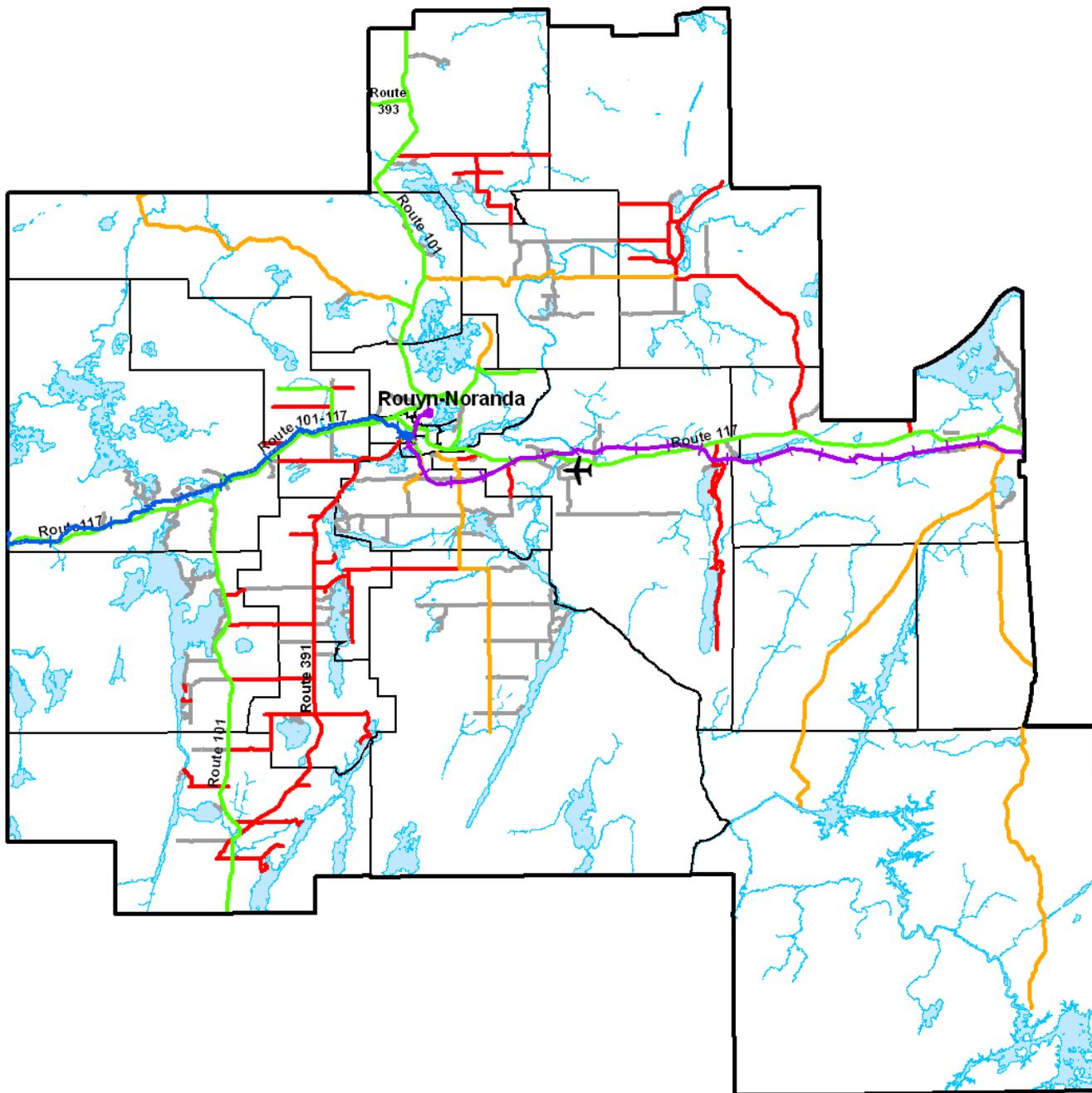
Le réseau municipal de la Ville de Rouyn-Noranda permet de donner accès à la propriété, qu'elle soit rurale ou urbaine, par les rues et les chemins ruraux. La circulation de transit y est généralement plus faible que sur les routes collectrices du MTQ et répond à des besoins de nature principalement locale.

Un réseau de camionnage superposé au réseau routier a été défini par le MTQ afin de déterminer les routes où la circulation de véhicules lourds est permise, restreinte ou interdite, sauf pour la livraison locale (**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**). Ce réseau permet de diriger les véhicules lourds sur les routes les plus appropriées et d'effectuer le contrôle routier nécessaire à la protection des infrastructures routières. Il devra être revu suite à la mise en place de la voie de contournement.

Finalement, un réseau auxiliaire composé de routes qui ne sont propriété ni de la Ville, ni du MTQ s'ajoute aussi aux réseaux provincial et municipal. Il donne accès à des propriétés privées ou à des ressources (chemins privés et chemins d'accès aux ressources qui n'appartiennent pas au MTQ).

## Problématique

La cohabitation entre les diverses activités implantées à proximité du réseau routier prend deux formes bien différentes en milieu rural et en milieu urbain. Ainsi, la problématique des corridors routiers en milieu rural repose sur le maintien de certains tronçons et sur une prolifération du nombre d'accès en bordure du réseau routier supérieur alors qu'en milieu urbain, la problématique résulte principalement du passage du transport lourd dans les secteurs commerciaux et résidentiels (traversée d'agglomération).



- |                          |                             |
|--------------------------|-----------------------------|
| Limite du territoire     | <b>Réseau de camionnage</b> |
| Limite des quartiers     | Transit accepté             |
| Lac                      | Transit restreint           |
| Cours d'eau              | Transit interdit            |
| Canadien National        | Non classé                  |
| Ontario Northern Railway |                             |
| Aéroport                 |                             |

Sources : Ville de Rouyn-Noranda  
 Ce produit comporte de l'information géographique  
 de base provenant du gouvernement du Québec  
 © Gouvernement du Québec, tous droits réservés.



Préparée par:  
 GÉOMATIQUE  
 Natalie Marsan  
 17 juin 2008

Au cours de la dernière décennie, de nouvelles constructions se sont implantées en bordure du réseau routier supérieur. En conséquence, le nombre d'entrées charretières sur ce réseau, voué principalement à la circulation de transit entre les agglomérations, a considérablement augmenté au cours de cette période. Cette prolifération des accès touche surtout les routes nationales 117 et 101 ainsi que la route 391, l'avenue Granada en direction du quartier Granada et le chemin des Pionniers en direction de Bellecombe. La prolifération des accès le long du réseau routier supérieur affecte la sécurité des usagers de la route ainsi que la fluidité de la circulation sur le réseau routier. Les accès occasionnent de nombreux arrêts pour les véhicules en circulation, particulièrement pour les autobus scolaires et autres véhicules de services (poste, collecte des matières résiduelles). En plus d'y retrouver un nombre élevé d'accès, on observe sur ces tronçons les plus grands débits journaliers moyens annuels de Rouyn-Noranda. Aux extrémités du centre urbain sur la 117, les débits journaliers moyens annuels (DJMA) sont de 6 500 à l'est et de 8 400 à l'ouest. Dans le pôle central, sur la route 101, ce débit est de plus de 12 700 véhicules par jour<sup>2</sup>.

La circulation du transport lourd à l'intérieur du noyau urbain, particulièrement sur la 117 qui traverse le centre-ville, entraîne des risques liés à la sécurité de la population, notamment en ce qui concerne le transport des matières dangereuses et des marchandises, ainsi qu'à la cohabitation avec les automobilistes, les cyclistes et les piétons. Selon les données du MTQ<sup>3</sup>, plus de un véhicule lourd à la minute circule aux entrées est (intersection avenue Larivière et boulevard de l'Université) et ouest (intersection boulevard Rideau et avenue Québec) du pôle urbain. La traversée d'agglomération du noyau urbain occasionne également des problèmes importants de fluidité pour la circulation de transit. Afin de diminuer le trafic au centre-ville, un tracé alternatif non obligatoire permet de dévier une partie du transport lourd vers le boulevard de l'Université, le boulevard Industriel et l'avenue Québec. Cependant, ce tronçon se dégrade rapidement, aux frais de la population de Rouyn-Noranda. La réalisation de la voie de contournement nord, annoncée en 2006 par le MTQ, permettra d'augmenter la sécurité et de maintenir la fonctionnalité de la route 117, d'améliorer la qualité de vie des résidents dans différents quartiers du noyau urbain et d'éliminer le problème d'incompatibilité entre le trafic de transit et le milieu urbain. La voie de contournement devrait être complétée en 2012.

À certaines périodes de la journée, en combinant la circulation locale, de transit et interurbaine, la densité du trafic sur les routes nationales peut perturber la sécurité des usagers et la fluidité de la circulation, notamment sur la route 117 entre Rouyn-Noranda et Val-d'Or. Bien que quelques voies lentes existent, la fréquence et la longueur de celle-ci sont insuffisantes pour assurer la sécurité des usagers de la route. Dans l'optique que la population sera de 60 000 habitants dans quelques années, la circulation sur le réseau supérieur augmentera. Il faut donc prévoir des emplacements et aménager des voies lentes qui amélioreront la sécurité et la fluidité sur les routes nationales.

En ce qui concerne la voirie forestière, la création et l'entretien de plusieurs chemins sont faits par des compagnies forestières. Durant les périodes où le chemin est entretenu et utilisé par les compagnies forestières, plusieurs citoyens profitent de cet axe de circulation pour rejoindre leur camp de chasse ou pour s'installer autour des plans d'eau environnants. Les compagnies forestières sont tenues de veiller à l'entretien de leurs chemins forestiers lorsqu'elles doivent les utiliser pour l'exploitation forestière. Les chemins ne sont donc plus entretenus lorsque la compagnie quitte un secteur, ce qui cause une dégradation des infrastructures. De plus, la sécurité des usagers lors des périodes de transport de bois peut poser problème.

---

<sup>2</sup> Gouvernement du Québec, 2006. Débit de circulation (carte).

<sup>3</sup> Ministère des Transports, Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue, Étude technique, conditions de circulation, décembre 2001. Les comptages pour les débits journaliers moyens annuels ont été effectués en 1995.

## Orientations et intentions d'aménagement

Afin de répondre à cette problématique, la Ville s'est dotée de l'orientation et des intentions d'aménagement suivantes :

Orientations	Intentions d'aménagement	Affectations visées
Favoriser la sécurité et la fluidité sur le réseau routier supérieur	Diminuer le nombre d'entrées charretières le long du réseau supérieur	Rurale Agricole
	Poursuivre les démarches visant à solutionner la problématique du transport lourd dans le pôle central	Urbaine
	S'assurer du respect de l'échéancier de réalisation de la voie de contournement	Urbaine
	Identifier et voir à l'aménagement d'une plus grande fréquence de voies lentes sur les routes nationales, notamment sur la route 117 entre Rouyn-Noranda et Val-d'Or en partenariat avec la MTQ	Toutes
	Travailler en concertation avec les usagers de la Table de gestion intégrée des ressources forestières pour solutionner la problématique liée à l'entretien des chemins et à la sécurité des usagers lors des périodes de transport du bois	Toutes

Cette orientation – et les intentions d'aménagement qui en découlent – permettront aussi la mise en œuvre de l'élément de vision selon lequel « **les réseaux de transport sont sécuritaires et axés sur le transport vert** ».

## CHAPITRE 3. GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

---

Les grandes affectations du territoire (Tableau 2) expriment la vocation principale que la Ville de Rouyn-Noranda désire accorder à une partie de son territoire. Basée sur le concept d'organisation spatiale, elles représentent le premier outil du SAD pour réaliser la transcription dans l'espace des éléments de vision et des orientations. Le Plan d'affectation du territoire joint en pochette illustre ces choix et constitue ainsi un outil de référence pour l'aménagement du territoire.

Tableau 2. Les grandes affectations du territoire

Grande affectation	Superficie	
	km <sup>2</sup>	%
<b>Urbaine</b>	<b>63,9</b>	<b>1</b>
<b>Rurale</b>	<b>237,0</b>	<b>3</b>
<b>Agricole</b>	<b>688,1</b>	<b>11</b>
(Secteur agricole dynamique)	(196,0)	(3)
(Secteur agroforestier)	(492,0)	(8)
<b>Riveraine</b>	<b>255,3</b>	<b>4</b>
<b>Récréo-conservation</b>	<b>829,0</b>	<b>13</b>
<b>Exploitation des ressources</b>	<b>4 121,4</b>	<b>67</b>

Chacune des affectations est présentée sous forme de fiche afin de faciliter la consultation. Chaque fiche indique :

- La délimitation de l'affectation
- La grille des usages

Les définitions utilisées dans la grille des usages de chaque affectation des usages sont présentées au Tableau 3.

**Tableau 3. Définition des usages**

Usage	Définition
<p><b>Industriel</b></p> <p>Lourd</p> <p>Léger</p> <p>Artisanal</p>	<p>Ensemble d'activités pouvant comprendre la construction, la transformation, la réparation, le recyclage, l'entreposage de matières ou de produits finis ou semi-finis qui peuvent produire des risques et/ou nuisances et nécessitant généralement de grandes superficies</p> <p>Ensemble d'activités pouvant comprendre la construction, la transformation, la réparation, le recyclage, l'entreposage de matières ou de produits finis ou semi-finis qui ne produisent pas de risques et peu de nuisances</p> <p>Usage complémentaire ou secondaire à un usage résidentiel ou commercial, nécessitant moins de 3 employés (incluant les membres de la famille), pouvant comprendre la construction, la transformation, la réparation, le recyclage, l'entreposage de matières ou de produits finis ou semi-finis et ne produisant pas de risques et peu de nuisances</p>
<p><b>Commerces et services</b></p> <p>Commerce de détail et spécialisé</p> <p>Culture et éducation</p> <p>Administration</p> <p>Hébergement et restauration</p> <p>Santé et services sociaux</p> <p>Services professionnels et de quartier</p> <p>Utilité publique</p>	<p>Usage d'un bâtiment pour y garder des produits, articles ou marchandises dans le but de les vendre ou de les louer directement au consommateur</p> <p>Ensemble des activités reliées à l'éducation, à l'enseignement, à la recherche, aux arts et au culte religieux</p> <p>Ensemble des activités reliées à l'administration publique ou privée, exclut les points de services</p> <p>Ensemble des activités reliées à l'offre de service d'hébergement temporaire et de restauration de personnes</p> <p>Ensemble des activités reliées à la santé et aux services sociaux</p> <p>Ensemble des activités reliées à l'offre d'un service professionnel ou général, s'intégrant dans le quotidien de la population et favorisant l'animation des quartiers</p> <p>Comprend le réseau municipal ou communautaire d'approvisionnement en eau, le réseau d'égout et l'éclairage, les infrastructures de transport. Peut aussi comprendre le réseau local de distribution électrique, de téléphone, de câblodistribution et de gaz, etc.</p>
<p><b>Résidentiel</b></p> <p>Faible densité</p> <p>Moyenne et haute densité</p>	<p>Ensemble des activités dédiées à l'habitation humaine permanente ou saisonnière de faible densité</p> <p>Ensemble des activités dédiées à l'habitation humaine permanente ou saisonnière de moyenne ou haute densité</p>

Tableau 38. Définition des usages (suite)

Usage	Définition
<p><b>Agricole</b></p> <p>Production agricole</p> <p>Agrotouristique</p>	<p>Ensemble des activités ayant comme finalité la production végétale ou animale, incluant les sols laissés en jachère ou en friche</p> <p>Activité touristique complémentaire à l'activité agricole</p>
<p><b>Récréatif</b></p> <p>Intensif</p> <p>Extensif</p> <p>Abris sommaire</p> <p>Pourvoirie</p>	<p>Toute activité récréative requérant une utilisation du sol de moyenne ou de forte intensité et nécessitant des infrastructures ou des équipements de support majeurs à cette activité</p> <p>Toute activité récréative requérant une utilisation du sol de faible intensité et nécessitant des infrastructures ou des équipements de support mineurs, ou même absents, à cette activité</p> <p>Bâtiment rustique ayant un caractère rudimentaire, érigé en forêt, servant de gîte, dépourvu d'eau courante, appuyé au sol mais sans fondation permanente. Ce bâtiment ne peut être utilisé qu'à des fins de chasse, de pêche, de trappe ou d'abri forestier pour une période temporaire</p> <p>Entreprise offrant des services touristiques, d'hébergement et de restauration, directement orientés vers la chasse, la pêche, le piégeage ou autres activités récréotouristiques liées au plein air et à la nature</p>
<p><b>Utilisation des ressources</b></p> <p>Activité minière et carrière</p> <p>Gravière, sablière et tourbière</p> <p>Exploitation forestière</p> <p>Hydraulique et aquatique</p>	<p>Ensemble des activités visant la recherche et la mise en valeur d'un gisement de métaux, de gaz, de pétrole ou de toute autre substance minérale consolidée</p> <p>Ensemble des activités visant la mise en valeur des substances minérales meubles ou des sols organiques</p> <p>Ensemble des activités visant la mise en valeur des ressources provenant de la forêt</p> <p>Ensemble des activités visant la mise en valeur de l'eau et des ressources aquatiques, excluant l'exploitation d'eau potable à des fins communautaires ou résidentielles</p>

## FICHE 1. AFFECTATION URBAINE

### DÉLIMITATION

La délimitation des périmètres urbains s'articule autour du concept d'organisation spatiale qui inclut le pôle central de Rouyn-Noranda, le pôle secondaire de Cadillac et les noyaux villageois d'Arntfield, de Beaudry, de Bellecombe, de Cléricy, de Cloutier, de D'Alembert, de Destor, de Montbeillard, de Mont-Brun et de Rollet. Chacun de ces pôles ou noyaux possède un périmètre urbain. Le quartier McWatters fait partie de la 2<sup>e</sup> couronne et est donc inclus dans le pôle central. Cependant, le caractère rural de la portion de la 117 qui le sépare du périmètre urbain de Rouyn-Noranda implique un périmètre urbain distinct pour le quartier de McWatters.

### ORIENTATIONS ET INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT

Voir la section « Sommaire » pour la liste des orientations et des intentions d'aménagement qui réfèrent à cette affectation.

## FICHE 1. AFFECTATION URBAINE

### GRILLE DES USAGES

Usage	Affectation urbaine		
	Pôle central 1 <sup>re</sup> et 2 <sup>e</sup> couronnes	Pôle secondaire Cadillac	Noyaux villageois 4 <sup>e</sup> et 5 <sup>e</sup> couronnes
<b>Industriel</b>			
Lourd	O	O	N
Léger	O	O	N
Artisanal	O	O	O
<b>Commerces et services</b>			
Commerce de détail et spécialisé	O	O	O
Culture et éducation	O	O	O
Administration	O	O	N
Hébergement et restauration	O	O	O
Professionnels et de quartier	O	O	O
Santé et services sociaux	O	O	O
Utilité publique	O	O	O
<b>Résidentiel</b>			
Faible densité	O	O	O
Moyenne et haute densité	O	O	O
<b>Agricole</b>			
Production agricole	N	N	N
Agrotouristique	N	N	N
<b>Récréatif</b>			
Intensif	O	O	O
Extensif	O	O	O
Abris sommaire	N	N	N
Pourvoirie	N	N	N
<b>Utilisation des ressources</b>			
Activité minière et carrière	R1	R1	R1
Gravière, sablière et tourbière	N	N	N
Exploitation forestière	N	N	N
Ressources hydrauliques et aquatiques	N	N	N

O : Usage compatible

N : Usage incompatible

R1 : Usage compatible sous la réserve suivante : La Ville désire être informée préalablement à la mise en œuvre de tout projet

## FICHE 6. AFFECTATION EXPLOITATION DES RESSOURCES NATURELLES

### DÉLIMITATION

L'affectation « Exploitation des ressources naturelles » occupe la plus grande proportion du territoire (67 %) et regroupe la majorité des terres publiques. Elle se retrouve principalement dans les couronnes 4 et 5 et correspond au territoire sous CAAF ainsi qu'aux blocs de lots intramunicipaux (sous CvAF).

L'affectation englobe également quelques lots privés isolés à vocation forestière. L'inclusion de ces lots privés vise à éviter la réouverture de chemins de rangs, fermés par les anciennes municipalités depuis plusieurs années.

Le territoire couvert par cette grande affectation est généralement libre d'établissement permanent, difficile d'accès par la route, sous couvert forestier, riche en plans d'eau et en ressources fauniques. Les activités forestières y prédominent, mais plusieurs autres activités y sont menées, notamment la chasse, la pêche, la trappe et le plein air. L'exploration et l'exploitation minières y sont aussi actives de même que l'exploitation hydroélectrique.

### ORIENTATIONS ET INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT

Voir la section « Sommaire » pour la liste des orientations et des intentions d'aménagement qui réfèrent à cette affectation.

## FICHE 6. AFFECTATION EXPLOITATION DES RESSOURCES NATURELLES

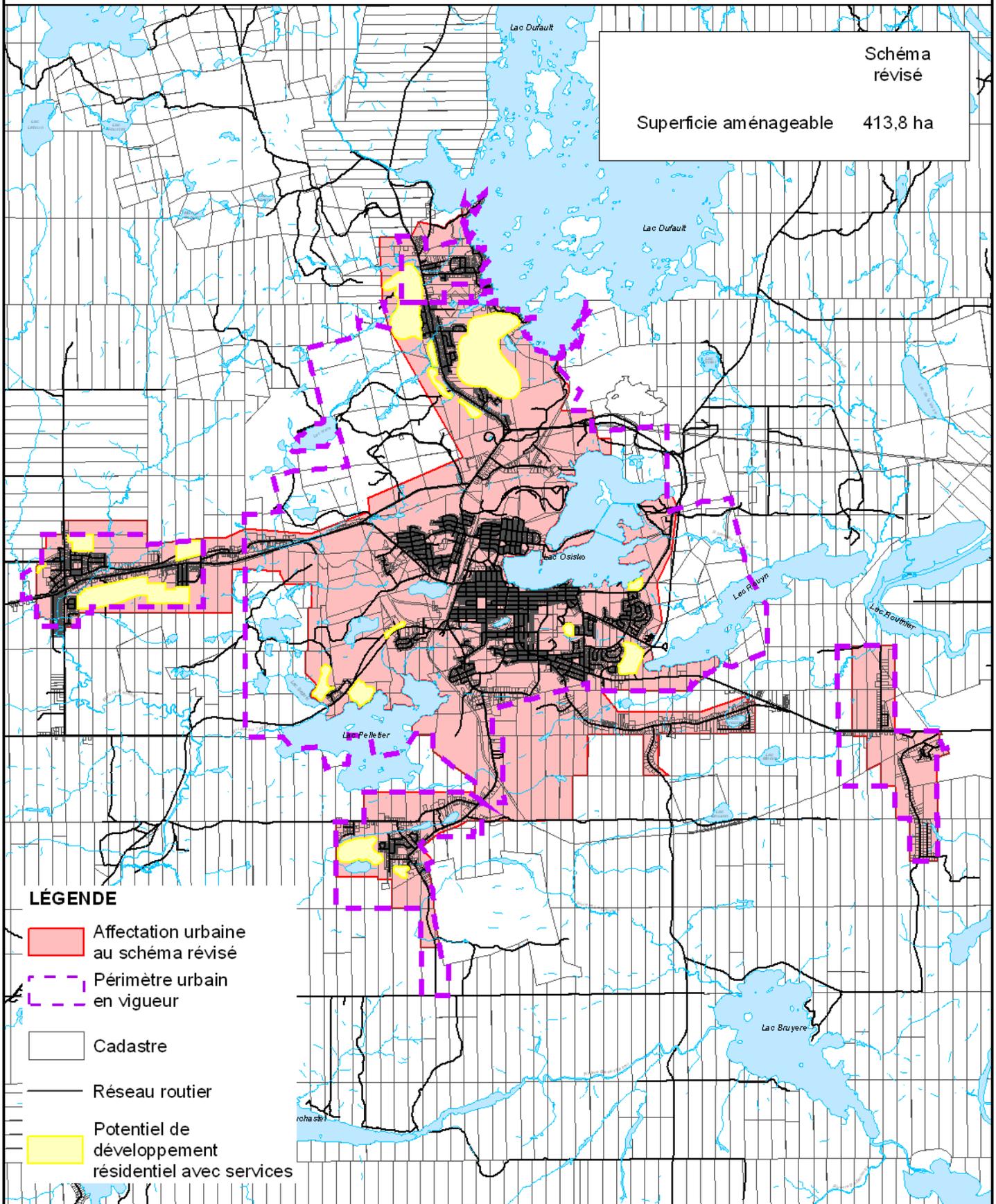
### GRILLE DES USAGES

Usage	Exploitation des ressources
<b>Industriel</b>	
Lourd	N
Léger	N
Artisanal	N
<b>Commerces et services</b>	
Commerce de détail et spécialisé	N
Culture et éducation	N
Administration	N
Hébergement et restauration	N
Professionnels et de quartier	N
Santé et services sociaux	N
Utilité publique	O
<b>Résidentiel</b>	
Faible densité	N
Moyenne et haute densité	N
<b>Agricole</b>	
Production agricole	O
Agrotouristique	O
<b>Récréatif</b>	
Intensif	O
Extensif	O
Abris sommaire	O
Pourvoirie	O
<b>Utilisation des ressources</b>	
Activité minière et carrière	R1
Gravière, sablière et tourbière	O
Exploitation forestière	O
Ressources hydrauliques et aquatiques	R1

O : Usage compatible

N : Usage incompatible

R1 : Usage compatible sous la réserve suivante : La Ville désire être informée préalablement à la mise en œuvre de tout projet



- LÉGENDE**
- Affectation urbaine au schéma révisé
  - Périmètre urbain en vigueur
  - Cadastre
  - Réseau routier
  - Potentiel de développement résidentiel avec services

Sources : Ville de Rouyn-Noranda  
 Ce produit comporte de l'information géographique de base provenant du gouvernement du Québec  
 © Gouvernement du Québec, tous droits réservés.



Préparée par:  
 GÉOMATIQUE  
 Natalie Marsan  
 15 janvier 2009