



## **PLAN D'URBANISME DE LA MUNICIPALITÉ DE SAINTE-FLAVIE**

### **RÈGLEMENT NUMÉRO 2011-03**

#### VERSION ADMINISTRATIVE

La présente version administrative comprend le règlement original ainsi que le(s) règlement(s) modificateur(s) suivant(s) :

2012-02	2022-07
2013-10	
2018-09	

Ce document constitue une codification administrative et n'a aucune valeur légale. Elle a été confectionnée dans le seul but de faciliter la lecture quant à la compréhension des textes réglementaires applicables. Seul le règlement original ainsi que ses amendements ont une valeur légale.

**DERNIÈRE MISE À JOUR LE 9 MARS 2023**



# TABLE DES MATIÈRES

<b>CHAPITRE 1 INTRODUCTION</b> .....	<b>1—1</b>
1.1 Titre .....	1—1
1.2 But et contexte.....	1—1
1.3 Principes généraux.....	1—1
1.4 La mise en contexte des enjeux et des perspectives d'aménagement.....	1—2
<b>CHAPITRE 2 LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT</b> .....	<b>2—1</b>
2.1 Stratégie commune d'aménagement et de développement.....	2—1
2.2 Grandes orientations d'aménagement et de développement .....	2—1
2.2.1 EN MATIÈRE DE TOURISME .....	2—1
2.2.2 EN MATIÈRE D'HABITATION .....	2—2
2.2.3 EN MATIÈRE DE COMMERCE, DE SERVICES ET D'INDUSTRIES .....	2—6
2.2.4 EN MATIÈRE D'AGRICULTURE ET D'AGROTOURISME.....	2—7
2.2.5 EN MATIÈRE D'ÉQUIPEMENTS ET D'INFRASTRUCTURES.....	2—8
2.2.6 EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT ET DE SÉCURITÉ PUBLIQUE.....	2—10
<b>CHAPITRE 3 LES GRANDES AFFECTATIONS DU SOL</b> .....	<b>3—1</b>
3.1 Détermination des grandes affectations du sol et leur densité d'occupation au sol.....	3—1
3.2 Grandes affectations du sol et densité d'occupation au sol.....	3—2
3.2.1 AFFECTATION AGRICOLE (AGC) .....	3—2
3.2.2 AFFECTATION RÉCRÉATIVE (RCT) .....	3—3
3.2.3 AFFECTATION DE VILLÉGIATURE (VLG).....	3—3
3.2.4 AFFECTATION DE CONSERVATION (CSV).....	3—4
3.2.5 AFFECTATION D'HABITATION DE FAIBLE DENSITÉ (HBF).....	3—5
3.2.6 AFFECTATION D'HABITATION DE FORTE DENSITÉ (HFD).....	3—6
3.2.7 AFFECTATION MULTIFONCTIONNELLE (MTF).....	3—7
3.2.8 AFFECTATION COMMERCIALE (CMC).....	3—8
3.2.9 AFFECTATION INDUSTRIELLE LÉGÈRE (ILG).....	3—9
3.2.10 AFFECTATION INDUSTRIELLE LOURDE (ILD) .....	3—10
3.2.11 AFFECTATION EXPANSION RÉSIDENNELLE (EXR) .....	3—11
<b>CHAPITRE 4 LES VOIES DE CIRCULATION</b> .....	<b>4—1</b>
4.1 Réseaux de transport .....	4—1
4.2 Détermination du tracé projeté et le type des principales voies de circulation.....	4—3
4.3 Engagement des propriétaires fonciers .....	4—4
<b>CHAPITRE 5 LES ZONES À PROTÉGER</b> .....	<b>5—1</b>
5.1 La détermination des zones à protéger .....	5—1
5.2 Les sites d'intérêt historique et culturel.....	5—1
5.3 Les sites d'intérêt esthétique .....	5—6
5.4 Les sites d'intérêt écologique .....	5—11
5.5 Les sites de contraintes naturelles ou anthropiques.....	5—13

<b>CHAPITRE 6 LES INTERVENTIONS PUBLIQUES PROJETÉES .....</b>	<b>6—1</b>
<b>CHAPITRE 7 LES DISPOSITIONS TRANSITOIRES .....</b>	<b>7—1</b>
7.1 Abrogation de règlement .....	7—1
7.2 Disposition transitoire .....	7—1
7.3 Entrée en vigueur .....	7—1

# CHAPITRE 1

## INTRODUCTION

### 1.1 Titre

Le présent règlement est intitulé « Plan d'urbanisme de la Municipalité de Sainte-Flavie » et est identifié par le numéro 2011-03.

### 1.2 But et contexte

Le présent plan d'urbanisme est un document visant à orienter l'organisation physique du territoire de la Municipalité de Sainte-Flavie en fonction des activités et besoins de la population. Plus précisément, le présent plan d'urbanisme est adopté en vue de :

- a) Déterminer l'organisation d'ensemble que le conseil compte donner au territoire en précisant la répartition et la localisation préférentielle des principales activités dans les différentes parties du territoire en fonction de leur compatibilité respective et en tenant compte des potentiels et contraintes du milieu naturel et bâti ainsi que des préoccupations et des attentes formulées par les citoyens et organismes à l'égard du développement économique et social de la municipalité;
- b) Compléter, en la précisant, la planification du territoire contenue dans le schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de La Mitis;
- c) Définir des politiques d'intervention en matière d'implantation d'équipements et infrastructures;
- d) Faire connaître les intentions à la base du contrôle qui est à rendre effectif par les règlements d'urbanisme.

### 1.3 Principes généraux

Le présent plan d'urbanisme repose sur des politiques fondamentales de développement, à savoir :

- a) Créer un milieu de vie de qualité (beau, sain et serein);
- b) Offrir des équipements et services communautaires adéquats;
- c) Consolider et développer les activités économiques;
- d) Protéger et mettre en valeur le milieu naturel;

- e) Assurer une saine gestion financière des projets.

Par le biais du présent plan d'urbanisme, la municipalité s'engage auprès de ses citoyens à gérer, dans le temps et dans l'espace, l'évolution des activités et des besoins de la population de manière :

- a) Harmonieuse (éviter les conflits d'usages et de voisinage)
- b) Efficace (concrétiser les projets structurants)
- c) Rationnelle (coordonner de façon logique)
- d) Économique (offrir le maximum à moindre coût)
- e) Écologique (protéger l'environnement)
- f) Respectueuse du patrimoine (lier à l'héritage)

#### **1.4 La mise en contexte des enjeux et des perspectives d'aménagement**

##### ***Mise en contexte historique***

La municipalité de Sainte-Flavie a été érigée canoniquement en 1829. Son nom fut donné en mémoire de mademoiselle Flavie Drapeau, coseigneuresse de la seigneurie Lepage-Thibierge, dans lequel le territoire de la municipalité était compris. Cette seigneurie était d'une très grande superficie, allant de la seigneurie Lessard jusqu'au fief Pachot. Aujourd'hui, ce territoire comprend une partie des municipalités de Sainte-Luce, Saint-Donat, Sainte-Angèle-de-Mérici, Saint-Octave-de-Métis, Price, Saint-Joseph-de-Lepage, Mont-Joli et Sainte-Flavie. Autrefois au territoire très vaste, Sainte-Flavie sera démembrée successivement par la création des paroisses de Saint-Joseph-de-Lepage et Mont-Joli (anciennement Sainte-Flavie Station).

Mais l'installation des colons s'est d'abord effectuée vers 1825. Sous l'influence du système seigneurial, les rangs se sont développés parallèlement à la rive du fleuve Saint-Laurent. Au début, l'exploitation forestière était une source importante de revenus. Par contre, au fur et à mesure du défrichement des terres, le moulin à scie est devenu non rentable et a dû fermer ses portes. De plus, malgré la proximité du fleuve, la pêche a été une source de subsistance pour quelques-uns seulement, les colons se servant davantage du poisson comme engrais pour leurs terres que comme source de revenus. Mais malgré tout, il y a quand même eu un quai au village. Ce dernier servait aux goélettes pour le déchargement des marchandises et le chargement du bois de pulpe. Avec les problèmes de marées, les bateaux se sont par contre dirigés vers d'autres ports. C'est l'agriculture qui a été la principale ressource économique, mais l'arrivée de l'intercolonial a également contribué à diversifier l'économie de la municipalité.

Source : Portrait culturel de La Mitis, janvier 2005

### ***Mise en contexte géo-physique***

Le paysage flavien est marqué par une façade maritime au fleuve Saint-Laurent longée par un premier palier de terre agricole fertile. Vers le sud, un premier talus donne accès vers un plateau qui supporte le 2<sup>e</sup> rang jusqu'aux collines du 3<sup>e</sup> rang. Les types de sols varient au fur et à mesure que le relief s'élève à partir du fleuve. On note la présence d'une étroite bande littorale assise sur du schiste ordovicien stratifié (communément appelé « tuf ») qui affleure au niveau des battures. La bande riveraine du fleuve est soumise à une érosion accélérée des sédiments.

Au sommet d'un premier talus, on retrouve une plaine argileuse recouverte à certains endroits d'une couche de sol organique, remarquable par une flore essentiellement composée de tourbe et de conifères. Ce type de sol est réputé instable et est sujet aux glissements de terrains. Le maintien d'une couverture végétale s'avère la meilleure attitude pour éviter une aggravation du niveau de risque à ces endroits.

Pour ce qui est de la topographie, le territoire de la MRC de La Mitis couvre deux grands ensembles de complexe appalachien : la zone de contrefort et le plateau appalachien. Sainte-Flavie est situé dans la zone de contrefort, c'est-à-dire une bande côtière en forme de gradins, disposée parallèlement au fleuve. Effectivement, au sud de la bande demeurée généralement boisée, le paysage se caractérise par une succession de terrasses intensément cultivées grâce aux dépôts de sols davantage sablonneux. Enfin, l'extrémité du territoire est marquée par une crête rocheuse délimitant un autre bassin versant, soit celui de la rivière Mitis.

Ces constituantes naturelles s'avèrent donc favorables à la mise en valeur de ressources naturelles telles que le récréo-tourisme et l'agriculture.

Au niveau de l'hydrographie, le territoire de Sainte-Flavie est traversé par de nombreux cours d'eau et borné dans sa partie sud-est par la rivière Mitis, reconnue comme une rivière à saumon. Toute la limite nord longe le fleuve Saint-Laurent et la partie nord-est forme le début de la baie de Mitis. Cette baie, située à l'embouchure de la rivière Mitis, est un site exceptionnel pour la sauvagine qui s'y réfugie pour la reproduction.

### ***Mise en contexte socio-économique***

La municipalité de Sainte-Flavie est une localité de 37,62 km<sup>2</sup> située dans la MRC de La Mitis, en bordure du fleuve Saint-Laurent, à 5 kilomètres au nord de Mont-Joli et adjacente à Sainte-Luce à l'ouest et à Grand-Métis et Price à l'est. Elle est constituée par un périmètre urbain longeant le fleuve, principalement à vocation résidentielle, de villégiature et touristique. Le périmètre urbain s'étend également vers le sud de part d'autre de la route Flavie-Drapeau (route 132) dont la vocation

est principalement résidentielle, commerciale et industrielle. Le périmètre d'urbanisation suit ainsi la présence des réseaux d'aqueduc et d'égout municipaux.

Le réseau d'aqueduc a été installé en 1974. La municipalité a acheté, suite à une entente intermunicipale, l'eau de Mont-Joli. En 1987, pour fournir l'eau à l'Institut Maurice-Lamontagne (IML), la municipalité a conclu une autre entente, cette fois avec la municipalité de Price pour la mise en commun d'un service d'alimentation en eau potable. L'alimentation en eau se fait suivant deux réseaux : l'un emprunte, à partir de Price, la route 132 jusqu'à l'IML; l'autre, à partir de Mont-Joli, dessert presque tout le noyau et la route 132 vers l'ouest jusqu'aux limites municipales.

Concernant l'épuration des eaux, le réseau d'égout a été implanté en même temps que l'aqueduc. Il suit sensiblement le même parcours, sauf dans la partie plus récente implantée pour desservir l'IML où il n'y a pas de réseau d'égout. Au moment de l'entente intermunicipale avec Mont-Joli concernant l'alimentation en eau, il a également été convenu que Mont-Joli traiterait ses eaux usées à Sainte-Flavie.

Pour la sécurité publique des flaviens, le service de protection contre les incendies est assumé par la ville de Mont-Joli à partir d'une entente intermunicipale pour la fourniture du service.

Le territoire est l'hôte de plusieurs commerces et services orientés principalement dans le domaine du tourisme, tel que l'hébergement, la restauration et les ateliers d'art. Quelques commerces plus spécialisés sont également présents dans le domaine des équipements agricoles, le commerce de véhicules usagés et le commerce de produits locaux. Le secteur industriel de la rue de l'Expansion accueille une industrie ferroviaire d'importance et s'apprête à connaître un développement. Il y a également un second secteur industriel situé sur la route de l'Aéroport.

La population de Sainte-Flavie progresse constamment depuis 35 ans, ayant passé de 745 habitants en 1971 à 943 en 2006. En effet, 12 des 16 municipalités de la MRC ont vu leur population baisser de façon importante, soit entre 15% et 60% sur 35 ans. Sainte-Flavie fait partie des municipalités qui ont vu leur population évoluer de façon positive avec une augmentation de 26,58% sur 35 ans. Au cours des années 2001 à 2006, la population a augmenté de 2,61%. Cette croissance pour la municipalité de Sainte-Flavie contraste avec les données répertoriées pour la MRC de La Mitis et la région du Bas-Saint-Laurent et se compare plus à l'évolution de la population à l'échelle provinciale. Le tableau suivant fait état de ces constatations.



## L'évolution de la population de la MRC de La Mitis (1971 à 2006)

Municipalités	Années						Variation 2001- 2006	Variation 1971- 2006
	1971	1981	1991	1996	2001	2006		
Grand-Métis	356	342	287	276	281	268	-4.63	-24.72
La Rédemption	953	700	581	562	536	515	-3.92	-45.96
Les Hauteurs	1144	869	696	636	589	576	-2.21	-49.65
Métis-sur-Mer	794	690	636	621	609	604	-0.82	-23.93
Mont-Joli	7647	7520	7015	7026	6579	6568	-0.17	-14.11
Padoue	507	378	332	296	285	283	-0.70	-44.18
Price	2740	2273	1962	1916	1800	1777	-1.28	-35.15
Saint-Charles-Garnier	731	469	373	337	322	298	-7.45	-59.23
Saint-Donat	865	841	760	812	847	892	5.31	3.12
Saint-Gabriel-de-Rimouski	1708	1347	1215	1223	1208	1228	1.65	-28.10
Saint-Joseph-de-Lepage	379	507	590	587	586	545	-7.00	43.80
Saint-Octave-de-Métis	895	717	585	575	516	488	-5.43	-45.47
Sainte-Angèle-de-Méridci	1550	1320	1168	1162	1066	1068	0.19	-31.10
<b>Sainte-Flavie</b>	<b>745</b>	<b>921</b>	<b>869</b>	<b>920</b>	<b>919</b>	<b>943</b>	<b>2.61</b>	<b>26.58</b>
Sainte-Jeanne-d'Arc	720	483	369	371	354	322	-9.04	-55.28
Sainte-Luce	2416	2789	2719	2840	2829	2934	3.71	21.44
<b>MRC de La Mitis</b>	<b>24 150</b>	<b>22 166</b>	<b>20 157</b>	<b>20 160</b>	<b>19 326</b>	<b>19 365</b>	<b>0,00</b>	<b>-19,81</b>
<b>Bas-Saint-Laurent</b>	<b>207 844</b>	<b>211 670</b>	<b>205 092</b>	<b>206 064</b>	<b>200 630</b>	<b>200 653</b>	<b>0,00</b>	<b>-3,46</b>
<b>Le Québec</b>	<b>5 955 642</b>	<b>6 338 065</b>	<b>6 862 148</b>	<b>7 138 795</b>	<b>7 237 479</b>	<b>7 546 135</b>	<b>4,26</b>	<b>26,71</b>

Sources : Statistique Canada, Recensement de 1971, 1981, 1991, 1996, 2001 et 2006.

Sainte-Flavie est l'une des municipalités de la MRC de La Mitis qui connaissent, depuis 1990, une augmentation importante du nombre de mises en chantier pour des résidences. Les années 2000 à 2010 ont été intéressantes avec la construction de 50 nouvelles résidences. La proximité du fleuve et l'attrait qu'il exerce sur la clientèle touristique ont entraîné la construction de nombreux chalets au nord de la route 132. Dans la foulée de cette progression des dernières années, la tendance générale sur plusieurs années permet de croire que le nombre de mises en chantier à prévoir sera intéressant pour les années à venir, soit en moyenne de 4 à 6 nouvelles résidences par année.

## Constructions neuves de 1990 à 2010 - Sainte-Flavie

Année/Type	Résidentiel	Commercial	Industriel	Agricole	Autre	Total
1990	2	1	0	0	0	3
1991	1	1	0	0	0	2
1992	3	1	1	0	0	5
1993	3	0	0	0	0	3
1994	11	0	0	0	0	11
1995	6	0	0	0	0	6
1996	3	1	0	0	0	4
1997	1	2	0	0	0	3
1998	2	0	0	0	0	2
1999	2	1	0	0	0	3
2000	2	0	0	0	0	2
2001	4	0	0	0	4	8
2002	2	0	0	0	6	8
2003	3	0	0	1	0	4
2004	4	0	0	1	0	5
2005	5	0	0	0	0	5
2006	9	0	1	0	0	10
2007	4	0	0	0	0	4
2008	3	0	0	0	0	3
2009	5	1	0	0	0	6
2010	10	0	1	0	2	13
Total	85	8	3	2	12	110

La municipalité de Sainte-Flavie possède un fort potentiel de développement récréo-touristique, de développement résidentiel et de villégiature. Elle est favorisée par sa localisation en bord de mer ainsi que par sa proximité du pôle majeur et capitale régionale qu'est Rimouski et un autre pôle d'importance qu'est Mont-Joli. Ces facteurs influencent la valeur foncière des propriétés qui sont généralement à la hausse.

Cette valeur foncière se répartit principalement en faveur des usages résidentiels avec 69%, comprenant tous les types de résidences. La majeure partie appartient à la classe résidentielle unifamiliale avec 56% de la valeur foncière. Viennent ensuite, les exploitations agricoles avec 15%, les commerces avec 10% et les industries avec 3%. À la lecture de ces données, on constate que Sainte-Flavie est une municipalité à la grande majorité résidentielle avec, au deuxième plan des activités agricoles et commerciales.

**Valeur foncière - rôle d'évaluation 2010 - Sainte-Flavie**

Utilisation	Nombre	Valeur	
		immeubles	Proportion
Unifamiliale	325	31 278 700	56%
Bifamiliale	14	1 738 400	3%
Multifamiliale	3	583 700	1%
Chalet	68	4 203 400	7%
Maison mobile	28	1 158 100	2%
Communautaire	1	64 300	0%
Résidence autre	8	235 600	0%
Industrie	1	1 535 800	3%
Transport communication	4	122 000	0%
Commerce	22	5 552 600	10%
Service	6	1 126 700	2%
Parc récréation	1	73 300	0%
Agriculture forêt exploitation	88	8 250 800	15%
Non exploité	69	413 000	1%
<b>Total</b>	<b>638</b>	<b>56 336 400</b>	<b>100%</b>

***Mise en contexte politique et administratif***

La municipalité de Sainte-Flavie est appelée à répondre aux besoins de deux types de clientèles de nouveaux arrivants : des retraités, attirés par la tranquillité et le paysage marin ainsi que des jeunes familles, tentées par les nouveaux développements domiciliaires. Il arrive alors que la place qu'occupent les loisirs et les services à la famille amène des discussions entre les diverses générations qui la composent.

Depuis peu, les enjeux sont décuplés par la forte pression foncière qu'elle subit, particulièrement dans sa partie riveraine au fleuve. En effet, la valeur des propriétés riveraines a connu une croissance fulgurante; certaines ont même doublé en l'espace d'une décennie. Ce phénomène de gentrification n'est pas unique à Sainte-Flavie; plusieurs autres municipalités québécoises, avec une vocation de villégiature, vivent la même situation. Des gens fortunés, venant parfois des grands centres, sont attirés par les lieux dits « pittoresques » afin d'y vivre une relation distinctive maison-paysage. Cette mutation d'un caractère de villégiature saisonnière à un caractère résidentiel haut-de-gamme ne s'effectue pas sans heurt. Au fur et à mesure que les propriétés se vendent, le tissu social change et l'architecture et la volumétrie des bâtiments sont métamorphosées. En rapport à cette problématique, trois attitudes peuvent émerger : soit qu'on laisse libre cours à la métamorphose, soit que l'on s'oppose au changement ou soit que l'on tente que celle-ci s'effectue sans dénaturer outre mesure le caractère des lieux.



## CHAPITRE 2

### LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

#### 2.1 Stratégie commune d'aménagement et de développement

Le présent chapitre du plan d'urbanisme expose les lignes directrices de la stratégie que le conseil municipal de Sainte-Flavie entend suivre afin de répondre aux aspirations des citoyens à l'égard de leur niveau de vie (développement économique), de leur milieu de vie (développement socio-culturel) et de leur cadre de vie (développement de l'environnement bâti et naturel). En ce sens, il énonce de manière explicite les principales actions à entreprendre selon une vision cohérente et consensuelle du devenir de la municipalité.

L'aménagement du territoire et le développement économique sont deux dimensions de cette vision d'avenir. Puisque celles-ci s'effectuent en concomitance dans le temps et dans l'espace, il apparaît judicieux de les allier selon une stratégie commune. Afin que les outils d'urbanisme soient en concordance logique avec les perspectives économiques, les grandes orientations d'aménagement sont ainsi formulées en relation avec des axes de développement.

#### 2.2 Grandes orientations d'aménagement et de développement

##### 2.2.1 EN MATIÈRE DE TOURISME

###### a) Problématique

La municipalité de Sainte-Flavie est reconnue pour son parcours littoral comprenant ses ateliers d'art et d'artisanat, ses hébergements touristiques, sa promenade et son quai, son festival Artiste en Fête, ses boutiques, ses auberges, ses cabines et ses résidences saisonnières. La *route des Arts* est un concept intégrateur faisant la promotion des commerçants principalement dans le domaine des arts visuels tels que la sculpture et la peinture. La route de la Mer, la promenade, le quai, la Place Flavie-Drapeau ainsi que la Place Clément-Chouinard représentent des attraits pour les contemplatifs du paysage ainsi que pour les adeptes du vélo et de la marche. La municipalité s'est inscrite dans un projet de concept Arts et jardins visant à créer une synergie entre le village de Sainte-Flavie, un pôle d'accueil (l'aéroport et l'arrivée de l'autoroute), ainsi que le secteur de la rivière Mitis (Jardins de Métis et Parc de la rivière Mitis). Une étude réalisée dans le cadre du programme ACCORD proposera de nouveaux aménagements susceptibles d'augmenter le tourisme.

Les commerces à saveur touristique opèrent intensément en période estivale alors qu'ils s'avèrent peu fréquentés les autres moments de l'année. Ces commerces verraient leur viabilité à long terme assurée par une présence allongée des touristes sur plus d'une saison.

Les lieux touristiques, qu'ils soient à caractère paysager, commercial ou artistique se retrouvent étalés le long de la route de la Mer, nécessitant ainsi plusieurs arrêts plus ou moins planifiés. La *Route des Arts* remédie quelque peu à cet étalement géographique en les intégrant visuellement dans le parcours de la route. Mais une densification permettrait probablement une meilleure interrelation, et donc des effets induits d'un achalandage lors de l'arrêt d'automobilistes.

b) Grande orientation

### **CONSOLIDER ET DÉVELOPPER LA VOCATION TOURISTIQUE DE LA MUNICIPALITÉ**

c) Objectifs spécifiques et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	MOYENS DE MISE EN OEUVRE
Améliorer et entretenir les attraits majeurs.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Procéder à une réfection et à une mise en valeur du quai, ajout d'une marina;</li> <li>- Animer la place Flavie-Drapeau;</li> <li>- Améliorer la convivialité, la sécurité et l'esthétisme du tronçon urbain de la route de la Mer.</li> </ul>
Assurer l'émergence d'activités touristiques de qualité, principalement articulées autour des arts et des paysages marins, et cela à diverses périodes de l'année.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cibler l'intérêt des touristes;</li> <li>- Offrir des activités qui se démarquent des activités déjà offertes dans la région;</li> <li>- Encourager la tenue d'activités (Artistes en fête, activités sportives et culturelles, spectacles, activités d'interprétation, etc.).</li> </ul>
Favoriser la densification et la diversification des commerces et des services touristiques (gîtes, auberges, restaurants, boutiques) dans l'axe de la route de la Mer.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cibler des secteurs à privilégier pour l'implantation de commerces et services touristiques (campings, aire de stationnement pour véhicules récréatifs et autres).</li> <li>- Augmentation du niveau de qualité de l'hébergement;</li> </ul>

## 2.2.2 EN MATIÈRE D'HABITATION

a) Problématique

La municipalité de Sainte-Flavie possède un bon potentiel de développement résidentiel et un attrait pour les gens qui aiment les paysages offerts par le bord de mer. La tendance générale sur plusieurs années permet de croire que le

nombre de mises en chantier sera d'au moins cinq résidences par année. Son pouvoir d'attraction s'explique notamment par sa localisation en bord de mer ainsi que par sa proximité relative d'un pôle commercial, industriel et institutionnel, Mont-Joli, de la capitale régionale, Rimouski, et d'un pôle d'emploi important, l'Institut Maurice-Lamontagne (IML). De plus, comme l'indique la tendance au Québec, l'intérêt pour des résidences bi-générationnelles commence à se faire sentir.

Le territoire offre des emplacements selon trois types de caractéristiques, soit en bordure du fleuve, dans les secteurs résidentiels du périmètre urbain et dans le territoire rural, selon les privilèges reconnus par *la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (LPTAA).

Puisque chaque médaille a son revers, l'attrait pour la construction qu'est le bord de mer présente la problématique de l'érosion. Avec les changements climatiques que l'on connaît, les berges du fleuve Saint-Laurent sont de plus en plus sujettes à l'érosion et à la submersion. Il devient donc important d'encadrer la construction sur les propriétés riveraines et d'orienter le développement résidentiel vers des secteurs qui ne seront pas à risque d'érosion à moyen terme.

Le nombre important de constructions érigées au cours des dernières années aux abords de la route de la Mer a passablement modifié le paysage de Sainte-Flavie. Le type d'architecture a évolué comme ailleurs au Québec avec des résidences à caractère plus urbain et davantage volumineuses. La dimension des maisons construites en bordure du fleuve, et plus particulièrement au nord de la route de la Mer peut créer des disparités engendrant des conflits de voisinage, surtout quand l'on obstrue des vues sur la mer. Dans ce contexte, la municipalité a déterminé un seuil maximal des dimensions des nouvelles maisons en bordure du fleuve qu'il faudrait maintenir. Il serait également pertinent de respecter le caractère maritime des lieux pour les nouvelles maisons et pour les agrandissements.

Le morcellement foncier le long de la route de la Mer s'avère un autre élément de problématique auquel le conseil souhaite se pencher. La petite taille de plusieurs terrains ne convient pas à la construction de nouvelles résidences sur des emplacements occupés à l'origine par des chalets de petite dimension. Le remembrement de parcelles mériterait donc d'être encouragé.

De plus, on soulève le manque de logements locatifs sur le territoire de la municipalité, le bassin résidentiel étant davantage occupé par des résidences unifamiliales isolées et des chalets.

Les quartiers résidentiels en périphérie de la route de la Mer offrent plus de quiétude, étant localisés hors des voies routières achalandées tout en permettant de joindre les grands axes routiers rapidement. Actuellement, il reste des espaces à développer sur la rue Pelletier, à l'ouest de la rue Chouinard et un nouveau développement amorcé du côté est de la route Flavie-Drapeau.

Le chemin Perreault et la route 132 sont bordés de terres agricoles majoritairement en culture. Les emplacements où l'ajout de résidences est possible se limitent aux privilèges conférés par la LPTAA. À cet égard, une bande de 60 mètres au sud de la route de la Mer à l'ouest du village bénéficie d'un droit acquis à l'établissement résidentiel. En effet, l'article 105 de la LPTAA le permet en raison de l'existence préalable de réseaux d'aqueduc et d'égout lors de l'entrée en vigueur du décret de la zone agricole.

La municipalité de Sainte-Flavie, à l'instar de plusieurs autres municipalités de l'Est-du-Québec, est touchée par une pénurie de logements. Les données du plus récent recensement de population de Statistique Canada (2021)<sup>1</sup> permettent de constater certains changements démographiques et leurs effets sur le logement. La population totale est passée de 884 à 904 entre 2016 et 2021, une augmentation de 2,26%. Toutefois, la taille des ménages (le nombre de personnes habitant un même logement) est en baisse constante, passant de 2,3 à 2,1 personnes par ménage entre 2006 et 2021. Cette diminution du nombre de personnes par ménage implique qu'un plus grand nombre de logements est nécessaire pour héberger une même population.

Ensuite, selon les sommaires du rôle d'évaluation municipale, le nombre de logements est passé de 399 en 2009 pour atteindre un sommet de 437 en 2020 avant de redescendre à 419 en 2022. L'augmentation du nombre de résidences résultant des mises en chantier est, en partie, contrecarrée par la démolition de résidences attribuable à l'adaptation au contexte d'érosion côtière.

Enfin, le caractère touristique de Sainte-Flavie a eu pour effet d'attirer les investisseurs souhaitant faire la location de logements pour les touristes. L'avènement des plateformes numériques facilitant la mise en location de résidences pour les touristes a eu pour effet de démocratiser cette pratique, laquelle s'est répandue à l'ensemble du territoire. On retrouve maintenant plus de 40 résidences de tourisme sur le territoire de la municipalité, ce qui représente plus de 10% du nombre de logements. La majorité de ces résidences est concentrée à l'intérieur du noyau villageois. Lorsqu'une résidence ou un logement est utilisé à des fins de résidence de tourisme, il en résulte la perte d'un logement pour héberger un ménage. La vitalité de la communauté s'en trouve affectée, notamment pour ce qui concerne l'offre en services de proximité.

Pour contrer la pénurie de logements et s'assurer de conserver une quantité de logements suffisante pour assurer la vitalité économique et sociale de la communauté, des mécanismes réglementaires devront être prévus pour limiter la conversion de logements et de résidences en résidences de tourisme, plus particulièrement dans le noyau villageois. Les secteurs situés en zone agricoles bénéficiant des privilèges pour la construction en vertu de l'article 105 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA) devraient également être préservés pour l'habitation, notamment en permettant de



compenser la perte de logement en raison des démolitions et des déplacements de résidences à risque d'érosion.

<sup>1</sup> Statistique Canada. 2022. (tableau). *Profil du recensement*, Recensement de la population de 2021, produit n° 98-316-X2021001 au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Diffusé le 26 octobre 2022.

<https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F>

(site consulté le 15 novembre 2022) .

b) Grande orientation

### **FAVORISER DES DÉVELOPPEMENTS RÉSIDENTIELS ET DE VILLÉGIATURE DE QUALITÉ**

c) Objectifs spécifiques et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	MOYENS DE MISE EN OEUVRE
Effectuer un inventaire des terrains vacants et des terrains pouvant être subdivisés conformément au règlement de lotissement.	- Cartographier et inventorier les terrains disponibles; - Prévoir des tracés de rues et des configurations de terrains optimales.
Vérifier l'intérêt des propriétaires à vendre ou subdiviser leurs terrains.	- Approcher les propriétaires de terrains vacants afin de savoir lesquels sont disponibles; - Soutenir et favoriser l'implication de promoteurs de projets d'ensemble.
Susciter un regroupement parcellaire des terrains exigus.	- Mettre sur pied un programme pour encourager le remembrement de petits terrains hors de la zone de submersion.
Contrôler adéquatement les dimensions de bâtiments dans les secteurs de villégiature.	- Détermination de critères ou normes maximales de hauteur et de largeur des bâtiments.
Favoriser la préservation des bâtiments patrimoniaux ayant conservé leurs principaux traits architecturaux.	- Adoption d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).
Contribuer au maintien du caractère maritime des lieux.	
Favoriser l'harmonisation avec les bâtiments existants et avec le milieu naturel.	
Assurer la protection des perspectives existantes, les panoramas caractéristiques.	
Susciter l'émergence d'un caractère architectural propre à un secteur résidentiel de villégiature dans les parties est et ouest de la route de la Mer.	
Susciter l'émergence d'un caractère architectural propre à un secteur touristique, patrimonial et résidentiel de forte densité dans la partie centrale du village de Sainte-Flavie.	

### 2.2.3 EN MATIÈRE DE COMMERCE, DE SERVICES ET D'INDUSTRIES

#### a) Problématique

L'activité commerciale de Sainte-Flavie est caractérisée par la présence de boutiques, ateliers d'art et d'artisanat, gîtes, auberges et services de restauration orientés vers le tourisme et la production d'œuvres d'art. L'offre en commerces et services de proximité est limitée depuis la fermeture de l'épicerie. Ainsi, on ne trouve plus de marché d'alimentation, de station-service, pas plus qu'il n'y a de guichet automatique. La proximité des services offerts à Mont-Joli permet de répondre aux besoins, mais la population bénéficierait de l'ajout de services de base tels qu'un dépanneur local.

L'arrivée de l'autoroute 20 a modifié considérablement le comportement des automobilistes, de sorte que le transit principal ne s'effectue qu'en partie via le village de Sainte-Flavie. Ainsi, l'activité commerciale qui bénéficie de l'achalandage des touristes doit se démarquer et inciter ceux-ci à emprunter la route 132 plutôt que la voie rapide que constitue l'autoroute 20. À l'inverse, cette situation peut toutefois avoir un certain avantage, puisque le débit de circulation lourde étant réduit, la sécurité et le confort des clients des commerces s'en trouvent améliorés.

La concurrence des deux villes d'importance que sont Rimouski et Mont-Joli tend à limiter le nombre de commerces et d'industries qui s'installent dans la municipalité. Cependant, cette situation de proximité pourrait devenir un atout avec la disponibilité de terrains à un niveau de taxation avantageux par rapport aux municipalités voisines. Le passage de l'autoroute 20 pourrait également se révéler un avantage pour l'implantation de commerces ou d'industries qui nécessitent l'utilisation des réseaux de transports ou qui se destinent à la clientèle de passage.

Les activités commerciales reliées au tourisme se trouvent en bordure du fleuve, et en majeure partie dans le centre du village, alors que les activités industrielles se trouvent en majeure partie sur le plateau au sud du périmètre urbain. En outre, des activités commerciales s'adressant à une clientèle plus régionale sont également en opération sur la route de l'Aéroport. Le déplacement de la route 132 a toutefois eu pour effet de détourner l'achalandage dans le secteur. Ces entreprises devront alors utiliser d'autres moyens afin d'améliorer leur visibilité.

Sainte-Flavie dispose de terrains appropriés pour l'implantation d'industries légères, modérées et lourdes. Une usine spécialisée dans l'entretien et la réparation de structures ferroviaires s'est d'ailleurs installée sur la rue de l'Expansion en 2006. Plusieurs terrains environnants sont actuellement vacants.

b) Grande orientation

### **AMÉLIORER LA DIVERSITÉ DES COMMERCES ET SERVICES**

c) Objectifs spécifiques et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	MOYENS DE MISE EN OEUVRE
Planifier l'implantation de services et de commerces de proximité de qualité au centre du village.	- Autoriser ces usages dans les zones centrales du village.
Favoriser l'émergence de commerces mixtes (clientèles à la fois locales et touristiques).	- Autoriser une mixité des usages dans les zones touristiques du village.
Profiter de l'achalandage de transit près du carrefour giratoire et de l'aéroport.	- Permettre des usages commerciaux et industriels reliés au transport dans le secteur du carrefour giratoire et de l'aéroport.

## 2.2.4 EN MATIÈRE D'AGRICULTURE ET D'AGROTOUTISME

a) Problématique

On recense à Sainte-Flavie plusieurs terres agricoles de qualité. Majoritairement classées 3 selon l'Inventaire des terres du Canada, on retrouve certains endroits où le potentiel est classé 2 alors que les endroits plus escarpés vers le sud voient leur potentiel décliner. Les terres situées au nord-est de la route de la Mer ne sont quant à elles pas propices à l'agriculture pure. Plusieurs entreprises agricoles sont en opération, dont quelques-unes d'importance au niveau régional. Les principales spécialisations présentes sont les productions maraîchère, laitière et bovine.

Personne ne peut nier l'importance de l'agriculture, ne serait-ce que pour le rôle qu'elle joue dans l'approvisionnement en nourriture. Cependant, la cohabitation entre le monde agricole et le monde urbain crée à l'occasion certaines frictions notamment en ce qui concerne l'épandage des déjections animales. Le territoire rural est habité de façon importante par des gens qui ne sont pas des agriculteurs. La proximité entre les citadins et les entreprises agricoles ainsi que les nouveaux modes de gestion liquide des déjections animales peuvent causer des tensions entre ces deux sous-groupes de population. Il importe donc de modifier positivement la perception entre le monde urbain et le monde agricole et de voir à protéger les bonnes terres agricoles de la pression exercée par les citadins qui veulent construire de nouvelles résidences dans les zones agricoles.

La présence d'un marché public depuis quelques années a favorisé un rapprochement entre les producteurs et les gens du lieu, en plus d'animer le

cœur du village. La municipalité y collabore en offrant le site et des équipements pour la tenue du marché.

b) Grande orientation

### **RECONNAÎTRE L'IMPORTANCE DE L'AGROALIMENTAIRE**

c) Objectifs spécifiques et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	MOYENS DE MISE EN OEUVRE
Protéger les meilleures terres à des fins agricoles.	- Limitation des usages autres qu'agricoles en milieu agricole.
Promouvoir une cohabitation harmonieuse.	- Création de campagnes positives de vie entre l'urbain, le tourisme et l'agriculture; - Distribution d'avis d'épandage.
Encourager l'industrie agroalimentaire régionale.	- Collaboration avec les organisateurs du marché public.

## 2.2.5 EN MATIÈRE D'ÉQUIPEMENTS ET D'INFRASTRUCTURES

a) Problématique

La municipalité de Sainte-Flavie est bien dotée en équipements et infrastructures publics. En effet, plusieurs bâtiments et services sont regroupés dans le centre du village. Un bâtiment multifonctionnel abrite le bureau municipal, une salle communautaire et le garage municipal. En matière de loisirs, des terrains extérieurs tels que la patinoire, le terrain de balle et le terrain de volleyball permettent la pratique de quelques activités sportives. La salle communautaire située dans l'édifice municipal permet également la pratique d'activités de loisirs intérieurs. Des terrains municipaux accueillent également un composteur et un jardin communautaires ainsi qu'un entrepôt.

Le Centre culturel du vieux presbytère abrite la bibliothèque, en plus d'offrir des locaux pour des réunions et des expositions. L'ancienne grange à dîme est l'hôte d'un centre d'interprétation et d'un musée de paléontologie. Sainte-Flavie se révèle également une municipalité riche en diffusion culturelle grâce à sa collaboration organisationnelle dans la *Route des Arts* et l'événement *Artistes en fête*.

Les abords de la route de la Mer, quant à eux, présentent un attrait pour la pratique du vélo. Malgré que des bandes cyclables aient été pavées en bordure de la route, la vitesse de la circulation et l'omniprésence de camions lourds dans l'est augmentent toujours le risque de la pratique de cette activité. On note également une carence en espaces de stationnement appropriés pour les véhicules récréatifs de grande dimension.

En plus de ces services, Sainte-Flavie compte sur son territoire des étangs aérés qui traitent ses eaux usées en plus de celles de la ville de Mont-Joli. La capacité de ces étangs est suffisante pour envisager l'ajout de résidences et le prolongement de services d'égout à court et moyen terme sans nécessiter d'augmentation.

Dans un autre ordre d'idée, l'évolution des pratiques religieuses au Québec laisse entrevoir que plusieurs églises de la région devront être réaffectées dans les prochaines années. Certains pronostics indiquent que d'ici une vingtaine d'années, il ne pourrait demeurer qu'une église vouée à l'exercice du culte sur le territoire mitissien. Les municipalités sont les principaux intervenants visés lorsque la fabrique locale n'a plus la capacité financière de supporter l'entretien du bâtiment. Ainsi, la municipalité doit porter sa réflexion sur ses besoins en bâtiments et en locaux et doit inclure la possibilité d'utilisation de l'église lors de la planification de projets incluant la construction ou l'agrandissement d'un bâtiment. L'objectif à atteindre est de conserver le bâtiment qui présente un intérêt patrimonial pour la communauté et d'en maintenir une utilisation s'adressant à l'ensemble de la population. Dans cette optique, la planification d'urbanisme verra à prescrire une plus grande variété d'usages de type institutionnel et services dans la zone de l'église. Cette zone étant régie par un règlement constituant un site du patrimoine.

b) Grande orientation

### **MAINTENIR UNE OFFRE EN INFRASTRUCTURES ET SERVICES COMMUNAUTAIRES**

c) Objectifs spécifiques et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	MOYENS DE MISE EN OEUVRE
Viser une utilisation multifonctionnelle des équipements et bâtiments en place.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Planification d'un partage des installations à caractère communautaire;</li> <li>- Détermination d'une aire de stationnement appropriée pour les véhicules récréatifs</li> </ul>
Répondre aux tendances en sports et loisirs des jeunes familles : parcs et espaces verts, marche, vélo, patin à roues alignées, soccer, etc.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménagement d'espaces verts et sentiers;</li> <li>- Amélioration des espaces cyclables (espace suffisant, qualité du revêtement, circuits sécuritaires);</li> <li>- Création de liens piétonniers entre les différentes parties du noyau villageois.</li> </ul>
Comblent prioritairement les espaces vacants desservis par les réseaux de voirie, d'aqueduc et d'égout.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cartographie des terrains vacants desservis;</li> <li>- Approcher les propriétaires de terrains vacants.</li> </ul>
Prolonger les réseaux de voirie, d'aqueduc et d'égout selon une configuration et une capacité	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Planification de nouvelles configurations de rues optimales;</li> <li>- Détermination des secteurs à desservir de</li> </ul>

fonctionnelle à long terme.	façon prioritaire; - Estimation de la capacité d'accueil des étangs aérés en place.
-----------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------

## 2.2.6 EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT ET DE SÉCURITÉ PUBLIQUE

### a) Problématique

Le territoire de Sainte-Flavie est confronté, comme plusieurs municipalités de l'estuaire du Saint-Laurent, à une problématique d'érosion et d'inondation. Incidemment, un nombre important de résidences sont construites en bordure du fleuve et sont menacées par les changements climatiques. Des programmes d'étude sur l'érosion à l'échelle du Bas-Saint-Laurent ont été amorcés alors qu'un relevé des berges par propriété a été effectué en 2005. Malgré l'aggravation de l'érosion, la pression pour la construction, la rénovation et l'achat de propriétés en bordure du fleuve Saint-Laurent est à son apogée depuis une dizaine d'années.

À l'érosion causée par les vagues, s'ajoute un secteur à risque de mouvement de sol correspondant au talus argileux qui s'étend parallèlement au fleuve. Ce secteur doit faire l'objet d'une attention particulière et les interventions affectant la stabilité du sol doivent être limitées au minimum. Ainsi, la construction, le déboisement, le déblai et le remblai doivent donc être soumis à une réglementation plus sévère et faire l'objet d'études géotechniques dans certains cas.

En plus des impacts écologiques, certaines interventions ont des impacts sur les aspects visuels de l'environnement. En effet, les travaux de stabilisation de berges effectués de manière aléatoires par plusieurs propriétaires riverains engendrent aussi une dégradation visuelle pour les gens qui circulent sur la plage.

### b) Grande orientation

***APPLIQUER UN PRINCIPE DE PRÉCAUTION DANS LES SECTEURS SOUMIS À DES RISQUES D'INONDATION, D'ÉROSION OU DE GLISSEMENT DE TERRAIN***

## c) Objectifs spécifiques et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	MOYENS DE MISE EN OEUVRE
Promouvoir, auprès des propriétaires riverains, un aménagement respectueux des berges du fleuve et des cours d'eau.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Instauration d'un programme de sensibilisation de la population riveraine;</li> <li>- Munir la municipalité des outils réglementaires permettant une application stricte et une gestion efficace des cas d'infraction.</li> </ul>
Collaborer, avec les diverses instances concernées, à la recherche de solutions concertées à long terme face aux risques d'inondation, d'érosion et de glissement de terrain.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Suivre l'évolution de l'érosion dans le temps;</li> <li>- Régir le déboisement dans les zones à risque de mouvement de sol et dans les terrains à forte pente.</li> </ul>
Ajuster les normes de protection des zones à risques d'inondation, d'érosion ou d'éboulis selon l'évolution des phénomènes et des connaissances scientifiques sur le sujet.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utiliser les ressources compétentes œuvrant dans le domaine.</li> </ul>





## CHAPITRE 3

### LES GRANDES AFFECTATIONS DU SOL

#### 3.1 Détermination des grandes affectations du sol et leur densité d'occupation au sol

La délimitation de grandes affectations du sol et de la densité d'occupation au sol est un exercice visant à accorder différentes vocations aux diverses parties du territoire. L'attribution de ces affectations est basée sur une démarche d'analyse considérant les utilisations du sol actuelles, les potentiels et contraintes des lieux ainsi que les volontés du conseil en corrélation avec les grandes orientations exposées au chapitre précédant. De plus, cette délimitation des affectations au niveau local doit être conforme aux affectations spécifiées au niveau régional à l'intérieur du schéma d'aménagement et de développement révisé.

Les grandes affectations délimitées sur le territoire de Sainte-Flavie sont :

- Agricole (AGC);
- Récréative (RCT);
- Villégiature (VLG);
- Conservation (CSV);
- Habitation de faible densité (HBF);
- Habitation de forte densité (HFD);
- Multifonctionnelle (MTF);
- Commerciale (CMC);
- Industrielle légère (ILG);
- Industrielle lourde (ILD);
- Expansion résidentielle (EXR).

Le plan numéro 9085-2011-A intitulé « Plan des affectations du sol » montre la distribution territoriale de ces affectations pour la municipalité de Sainte-Flavie. Ce plan est joint en un feuillet au présent plan d'urbanisme et en fait partie intégrante.

### 3.2 Grandes affectations du sol et densité d'occupation au sol

#### 3.2.1 AFFECTATION AGRICOLE (AGC)

##### a) Utilisation du sol et localisation

L'affectation agricole correspond à une vaste étendue de terres agricoles d'environ 3 600 hectares s'étendant sur la majorité du territoire. Les sols y sont de bonne qualité et intensément cultivés. L'agriculture y est très dynamique, comprenant à la fois des cultures maraîchères et des établissements d'élevage d'animaux.

##### b) Problématique

Il s'agit des meilleures terres agricoles de la municipalité et l'endroit où la pratique de l'agriculture est la plus homogène. Conformément aux orientations du gouvernement, cette prédominance de l'agriculture comme utilisation du sol doit être perpétuée. La perspective réglementaire à envisager est alors de limiter les activités pouvant la contraindre. À l'inverse toutefois, l'agriculture doit se développer en tenant compte de la présence d'usages hors de la zone agricole, lesquels usages peuvent parfois être affectés par certaines pratiques agricoles. Cet idéal de cohabitation harmonieuse doit donc être promu.

##### c) Objectifs spécifiques

- ***Privilégier l'utilisation du sol à des fins agricoles;***
- ***Promouvoir une cohabitation harmonieuse entre les pratiques agricoles et non agricoles.***

##### d) Usages compatibles

- habitation de faible densité en complément de l'agriculture, ou bénéficiant des droits et privilèges prévus à la LPTAA;
- services et métiers domestiques en complément à une habitation;
- services professionnels en complément à une habitation;
- équipement et infrastructure de transport;
- équipement et infrastructure d'utilité publique;
- observation et interprétation de la nature;
- culture du sol et des végétaux;
- élevage d'animaux;
- agrotourisme en complément de l'agriculture;
- activités forestières et sylviculture;
- chasse et pêche;
- exploitation minière.

### 3.2.2 AFFECTATION RÉCRÉATIVE (RCT)

#### a) Utilisation du sol et localisation

L'affectation récréative correspond à un endroit réservé à des fins d'activités récréotouristiques, principalement associées à l'observation et à l'interprétation de la nature. Le Parc de la rivière Mitis possède cette vocation et est par conséquent retenu dans cette affectation. Les abords de la rivière sont aussi inclus dans cette affectation. Sa superficie représente environ 43 hectares au total.

#### b) Problématique

L'affectation ainsi délimitée se caractérise par la présence d'activités de plein air, de contemplation de la nature, d'expositions relatives aux sciences naturelles et d'accueil touristique. Le site du Parc de la rivière Mitis se démarque par des accès physiques et visuels au fleuve et à la rivière Mitis. On y retrouve un pavillon de services et d'exposition, un amphithéâtre extérieur, des sentiers pédestres, une tour d'observation et un camping rustique. Il s'agit également d'une halte de la route Bleue, un itinéraire pour petites embarcations. Ce parc pourrait éventuellement être intégré à un ensemble plus vaste, de part et d'autre de l'embouchure de la rivière et constituer ainsi un parc régional.

#### c) Objectif spécifique

- ***Encourager la mise en valeur de l'embouchure de la rivière Mitis.***

#### d) Usages compatibles

- service de divertissement ou de restauration en complément d'une activité de plein air ou de sport, culture et loisirs;
- stationnement public;
- équipement et infrastructure d'utilité publique;
- sport, culture et loisirs d'intérieur ;
- sport, culture et loisirs d'extérieur;
- activité de plein air;
- observation et interprétation de la nature.

### 3.2.3 AFFECTATION DE VILLÉGIATURE (VLG)

#### a) Utilisation du sol et localisation

L'affectation de villégiature s'étend en une grande lisière au bord du fleuve Saint-Laurent, de part et d'autre du village. Elle cible des portions de territoire majoritairement occupées par des chalets de villégiature, de l'hébergement touristique et, dans les circonstances, par des résidences unifamiliales habitée à l'année. Cette affectation totalise près de 87 hectares.

## b) Problématique

Le littoral fluvial attire depuis longtemps les villégiateurs et les touristes. La bande d'espace entre la route de la Mer et le fleuve est intensément convoitée par cette clientèle : chalets, habitations unifamiliales, gîtes, camping, restaurants, motels, etc. Ce littoral est de plus en plus densément occupé et subit une transformation d'un caractère saisonnier vers un caractère résidentiel permanent. Les constructions gagnent en hauteur et en largeur, créant une barrière visuelle de plus en plus massive par rapport au fleuve. Cette mutation crée aussi une anarchie dans la volumétrie relative des bâtiments, dégradant l'impression visuelle. Ce constat est plus accentué dans la frange ouest du territoire.

## c) Objectifs spécifiques

- **Conserver le caractère de villégiature de ces secteurs;**
- **Favoriser la consolidation des infrastructures d'accueil touristiques.**

## d) Usages compatibles

- habitation de faible densité;
- chalet;
- services et métiers domestiques;
- services de restauration;
- services d'hôtellerie;
- service de divertissement ou de restauration en complément d'une activité de plein air ou de sport, culture et loisirs d'extérieur;
- sport, culture et loisirs d'extérieur;
- activité de plein air;
- observation et interprétation de la nature;
- culture du sol;
- élevage d'animaux, seulement dans les secteurs situés en zone agricole protégée;
- agrotourisme.

## 3.2.4 AFFECTATION DE CONSERVATION (CSV)

## a) Utilisation du sol et localisation

L'affectation de conservation comprend le fleuve Saint-Laurent et vise à limiter au minimum les interventions sur la faune, la flore et le plan d'eau lui-même ainsi que les constructions en bordure. La proximité des plans d'eau attire les gens à s'y établir, à les observer, à les utiliser et à profiter de la nature à proximité. Cette affectation correspond à une superficie d'environ 0,10 hectare.

## b) Problématique

Les activités exercées en ces lieux doivent s'effectuer en prévenant les risques de pollution, d'érosion ou de menace pour les espèces vivant dans ou près du fleuve.

## c) Objectif spécifique

- **Assurer la conservation environnementale du fleuve.**

## d) Usages compatibles

- observation et interprétation de la nature;
- pêche.

## 3.2.5 AFFECTATION D'HABITATION DE FAIBLE DENSITÉ (HBF)

## a) Utilisation du sol et localisation

Il s'agit d'une affectation accordant l'exclusivité aux habitations de faible densité d'occupation au sol (10 à 20 logements à l'hectare net). Deux ensembles résidentiels de maisons unifamiliales sont identifiés : le secteur des rues Chouinard et Pelletier ainsi que la rue Bellevue et les rues projetées au sud de celle-ci. Cette affectation représente une superficie totale d'environ 18 hectares.

## b) Problématique

Ce sont des secteurs assez uniformes aux niveaux de l'usage, de l'implantation et du gabarit des constructions. La maison unifamiliale étant toujours le type d'habitation le plus prisé, et incidemment le plus construit, suffisamment d'espaces doit être prévu à son égard. C'est pourquoi des espaces substantiels méritent d'être mis en disponibilité à cette fin; des endroits se démarquant toutefois l'un par rapport à l'autre par le paysage environnant et le coût des terrains.

## c) Objectif spécifique

- **Offrir une gamme d'espaces pour les habitations d'un ou deux unités de logement.**

## d) Densité d'occupation

- Bâtiments d'un à deux unités d'habitation, selon une faible densité d'occupation au sol (10 à 20 logements à l'hectare net).

## e) Usages compatibles

- habitation unifamiliale isolée;
- habitation unifamiliale jumelée;
- habitation unifamiliale en rangée;

- habitation bifamiliale isolée;
- services et métiers domestiques en complément d'une habitation;
- services professionnels en complément à une habitation;
- observation et interprétation de la nature;
- culture du sol et des végétaux.

### 3.2.6 AFFECTATION D'HABITATION DE FORTE DENSITÉ (HFD)

#### a) Utilisation du sol et localisation

Cette affectation couvrant 0,44 hectare détermine les espaces les plus appropriés pour l'implantation d'habitations de trois logements et plus de manière monofonctionnelle et de façon assez concentrée. Un endroit est ciblé : en bordure de la route Flavie-Drapeau au sud de la rue Bellevue.

#### b) Problématique

Les secteurs offrant une densité d'occupation plus élevée nécessitent un traitement particulier en raison de la volumétrie des bâtiments et de la concentration de la population, engendrant parfois des problèmes de promiscuité. Les résidences unifamiliales y sont moins appropriées puisqu'elles sont de dimension plus réduite et peuvent perdre de la valeur foncière en raison de la densité du voisinage.

#### c) Objectif spécifique

- ***Planifier des espaces pour les habitations de trois unités de logements et plus.***

#### d) Densité d'occupation

- Bâtiments de trois unités de logements et plus, selon une densité élevée d'occupation au sol (30 logements et plus à l'hectare net).

#### e) Usages compatibles

- habitation bifamiliale jumelée;
- habitation bifamiliale en rangée;
- habitation multifamiliale isolée;
- habitation multifamiliale jumelée;
- habitation multifamiliale en rangée;
- habitation en commun.

### 3.2.7 AFFECTATION MULTIFONCTIONNELLE (MTF)

#### a) Utilisation du sol et localisation

L'affectation multifonctionnelle circonscrit le noyau du village caractérisé par une concentration d'institutions publiques, des commerces et des services sans entreposage ainsi que des habitations de dimensions variables, en mixité ou en juxtaposition avec les autres usages.

Cette affectation longe les axes principaux au centre du village. Elle englobe des bâtiments à vocation communautaire (église, édifice municipal), commerciale (motels, auberges, restaurants, boutiques) et habitations à logements simples ou multiples. La superficie de cette aire d'affectation est de 40 hectares.

#### b) Problématique

En positionnant au centre du village les services à la population et des commerces à caractère touristique, on facilite leur accessibilité et favorise une densité favorable à la fréquentation à pied. Il faut reconnaître que l'hébergement et la restauration à des fins touristiques constituent des apports économiques importants qui méritent d'être consolidés. Le cadre bâti et les aménagements paysagers définissent également une image de marque qu'il est préférable de soigner. Actuellement, l'absence d'un marché d'alimentation de proximité est une carence à combler.

#### c) Objectifs spécifiques

- **Maintenir une densité élevée d'occupation et une mixité des fonctions au centre du village;**
- **Favoriser l'activité commerciale et les services de base courants et semi-courants, sans entreposage ni contraintes au voisinage;**
- **Susciter une consolidation de l'offre en hébergement, restauration et activités touristiques;**
- **Améliorer la convivialité et l'esthétisme des abords de la chaussée.**

#### d) Densité d'occupation

- Bâtiments d'un ou plusieurs unités d'habitation, selon une densité élevée d'occupation au sol (30 logements et plus à l'hectare net);
- Possibilité de mixité des fonctions résidentielles et commerciales à l'intérieur d'un bâtiment.

#### e) Usages compatibles

- habitation unifamiliale isolée;
- habitation bifamiliale isolée;
- habitation bifamiliale jumelée;
- habitation bifamiliale en rangée;

- habitation multifamiliale isolée;
- habitation multifamiliale jumelée;
- habitation multifamiliale en rangée;
- habitation dans un bâtiment mixte;
- habitation en commun;
- services et métiers domestiques;
- services professionnels;
- services personnels et d'affaires;
- services de divertissement;
- services de restauration;
- services d'hôtellerie;
- vente au détail de produits divers;
- vente au détail de produits alimentaires;
- industrie manufacturière légère;
- culte, santé, éducation;
- administration et protection;
- équipement et infrastructure de transport;
- stationnement public;
- équipement et infrastructure d'utilité publique;
- sports, culture et loisirs d'intérieur;
- sports, culture et loisirs d'extérieur;
- activité de plein air;
- observation et interprétation de la nature.

### 3.2.8 AFFECTATION COMMERCIALE (CMC)

#### a) Utilisation du sol et localisation

L'affectation commerciale vise l'utilisation d'un espace essentiellement à des fins commerciales et de services qui génèrent modérément des inconvénients au voisinage. Un seul endroit est assigné à cette vocation soit à l'entrée sud du village et contigu au terrain de l'aéroport. Cette aire couvre 2,4 hectares.

#### b) Problématique

Les espaces visés par cette affectation se caractérisent par une faible densité d'occupation au sol ainsi qu'une variété des usages, des modes d'implantation, de la volumétrie des bâtiments et de l'aménagement des terrains. Puisque l'aire visée se situe à la porte d'entrée du village, un souci doit être apporté à son esthétisme.

#### c) Objectifs spécifiques

- ***Prévoir des zones commerciales accessibles par les grands axes routiers;***
- ***Contrôler l'aspect visuel des accès à la route, des stationnements et de l'affichage.***



## e) Usages compatibles

- services et métiers domestiques;
- services professionnels;
- services personnels et d'affaires;
- services de divertissement;
- services de restauration;
- services d'hôtellerie;
- vente au détail de produits divers;
- vente au détail de produits alimentaires;
- vente et location de véhicules;
- service de réparation de véhicules;
- station-service;
- équipement et infrastructure de transport;
- stationnement public;
- équipement et infrastructure d'utilité publique;
- observation et interprétation de la nature.

## 3.2.9 AFFECTATION INDUSTRIELLE LÉGÈRE (ILG)

## a) Utilisation du sol et localisation

L'affectation industrielle légère détermine un espace où l'on retrouve en concomitance de petites et moyennes entreprises œuvrant dans le domaine de la fabrication de produits à petite échelle, du transport de marchandises et des commerces de catégories diverses. Deux aires sont ciblées : près de l'aéroport et à l'entrée du village à l'ouest de la route Flavie-Drapeau, totalisant 17,2 hectares. Une troisième aire à vocation maritime est présente sur le lot contigu situé à l'ouest de l'IML.

## b) Problématique

Les aires affectées à des fins industrielles légères sont propices à l'accueil d'entreprises démontrant un besoin d'accès aux grandes voies de transport en raison de la matière première ou des produits manufacturés. De plus, de telles activités induisent des inconvénients modérés de bruit, de poussière, de lumière ou d'odeur. Les usages vulnérables à ces inconvénients ne s'avèrent pas appropriés.

## c) Objectifs spécifiques

- ***Prévoir des espaces appropriés pour des commerces et industries pouvant générer des nuisances;***
- ***Contrôler la disposition de l'entreposage.***

## d) Usages compatibles

- vente au détail de produits divers;
- vente et location de véhicules;
- service de réparation de véhicules;
- station-service;
- vente et services reliés à la construction;
- vente en gros;
- service de transport et d'entreposage;
- industrie manufacturière légère;
- industrie manufacturière intermédiaire;
- administration et protection;
- équipement et infrastructure de transport;
- stationnement public;
- équipement et infrastructure d'utilité publique.

## 3.2.10 AFFECTATION INDUSTRIELLE LOURDE (ILD)

## a) Utilisation du sol et localisation

Cette affectation reconnaît une aire industrielle de la municipalité propice à l'accueil d'imposantes industries de transformation ou encore, les industries qui peuvent impliquer des inconvénients de voisinage plus substantiels. Il s'agit d'un espace d'une superficie de 3,8 hectares à proximité des étangs d'épuration des eaux usées.

## b) Problématique

Ce secteur industriel est en retrait des pôles touristiques et résidentiels, minimisant les conflits de voisinage. En raison de la proximité des étangs d'épuration, seule cette catégorie d'usage apparaît compatible.

## c) Objectifs spécifiques

- **Concentrer l'industrie lourde dans un secteur de moindre impact;**
- **Prévoir des mesures d'atténuation des impacts par rapport aux secteurs résidentiels.**

## d) Usages compatibles

- service de divertissement;
- vente au détail de produits fabriqués à l'usine;
- service de réparation de véhicules;
- station-service;
- vente et services reliés à la construction;
- vente en gros;
- service de transport et d'entreposage;
- industrie manufacturière légère;

- industrie manufacturière intermédiaire;
- industrie manufacturière lourde;
- administration et protection;
- équipement et infrastructure de transport;
- stationnement public;
- équipement et infrastructure d'utilité publique;
- exploitation minière.

### 3.2.11 AFFECTATION EXPANSION RÉSIDENTIELLE (EXR)

#### a) Utilisation du sol et localisation

Conformément au schéma d'aménagement et de développement de la MRC, cette aire d'affectation constitue une réserve d'espaces à urbaniser à long terme, soit postérieurement à 2020, si les tendances actuelles se maintiennent. Aucun investissement en infrastructures de voirie, d'aqueduc et d'égout n'est donc à prévoir à court et moyen terme dans cette aire d'expansion.

#### b) Problématique

Bien que la vocation de cette affectation soit arrêtée, il reste que les formes et les composantes de leur développement devront être précisées ultérieurement. Avant leur développement, ces aires doivent faire l'objet d'un zonage différé où seuls des usages à caractère extensif (ex. culture du sol, observation et interprétation de la nature) sont autorisés.



## CHAPITRE 4

### LES VOIES DE CIRCULATION

#### 4.1 Réseaux de transport

##### a) Structure et hiérarchie

Le réseau routier de Sainte-Flavie est d'abord caractérisé par l'arrivée récente de l'autoroute Jean-Lesage (autoroute 20) qui permet une liaison rapide vers Rimouski et le reste du Québec. La route 132 structure également l'organisation du territoire de la municipalité. Effectivement, cette route, qui s'avère être une route d'importance nationale, suit le littoral et traverse le cœur du village d'est en ouest. La route 132 ceinture également la péninsule gaspésienne, reliant ainsi le Bas-Saint-Laurent à la Gaspésie. C'est dans la municipalité même que la boucle de la route 132 se ferme. Sainte-Flavie est donc, à juste titre, appelée *La porte de la Gaspésie*. Vers le sud, la route 132 relie la municipalité au chemin Perreault, à l'autoroute 20 et à Mont-Joli. Le chemin Perreault (2<sup>e</sup> rang) est une route également très fréquentée puisqu'elle offre une alternative à la route 132 et à l'autoroute 20 pour le transit entre Rimouski et Matane.

En complément à ces artères principales, on relève la présence de petites rues locales à l'intérieur du périmètre urbain. En bordure du fleuve, certains tronçons de l'ancienne voie de communication vers la Gaspésie demeurent et servent de rues locales (Poirier et Langlois).

Le réseau routier est classifié de la façon suivante :

Catégorie	Rue ou route
<b>Autoroute</b>	Jean-Lesage (autoroute 20)
<b>Route nationale</b>	route de la Mer (route 132 Est et Ouest) route Flavie-Drapeau (route 132 Sud)
<b>Route collectrice</b>	chemin Perreault (2 <sup>ième</sup> rang Est)
<b>Routes secondaires</b>	chemin Perreault (2 <sup>ième</sup> rang Ouest) route de l'Aéroport (route 132 Sud)
<b>Routes locales</b>	route Langlois
<b>Rues locales</b>	rue Bellevue rue Boutet rue Chouinard rue Duguay rue de l'Expansion rue Pelletier rue Poirier

Un autre axe de circulation important est formé par le chemin de fer du Canadien National qui traverse la municipalité d'est en ouest, au sud du chemin Perreault Ouest.

À un autre niveau, Sainte-Flavie est également touché par le trafic aérien. Effectivement, en raison de l'aéroport régional situé sur le territoire de la Ville de Mont-Joli, des aires d'approche et de décollage sont localisées au-dessus du territoire de la municipalité.

En complément à ce réseau à caractère utilitaire, on note l'existence de réseaux à caractère récréatif comme les voies cyclables (route Verte), le sentier maritime (route Bleue), les sentiers de motoneige, les sentiers de VTT et les sentiers pédestres. Ceux-ci sont aussi configurés de manière hiérarchique et positionnés bien souvent en parallèle avec les autres voies de circulation.

#### b) Problématique

La municipalité contient quelques rues se terminant en cul-de-sac. Quoique peu nombreuses, ces voies sans issue causent quelques inconvénients quant au déneigement. Elles ont également comme incidence de rendre difficile les communications entre les sous-ensembles résidentiels et le pôle de services au centre du village; entre autre, les enfants doivent effectuer des détours sur des routes achalandées pour accéder aux résidences d'amis ou aux équipements de loisirs. La configuration de certaines intersections, comme celle des deux 132, peut occasionner des circonstances susceptibles d'engendrer des accidents. Des véhicules lourds, dont ceux transportant des éoliennes ont parfois de la difficulté à manœuvrer.

La configuration des nouvelles rues devrait tenter, dans la mesure du possible, de raccorder les sections de rues sans issue. De plus, elles devraient être suffisamment larges et présenter des rayons de courbures facilitant la circulation des différents types de véhicules et de la machinerie d'aujourd'hui. Leurs positionnements devraient être mis en relation avec le relief ainsi que les possibilités de lotissement de terrains de part et d'autre.

Outre les questions de configuration, Sainte-Flavie subit des contraintes inhérentes au passage de grandes voies de circulation. L'autoroute 20 implique des modifications dans la circulation de la machinerie pour la culture des terres agricoles situées à proximité. La traversée de la route 132 sur le territoire de la municipalité représente une source de danger potentiel et un générateur de bruit pour les nombreux résidents sis en bordure de la route. En plus du bruit qu'elle engendre, la voie ferrée cause certaines contraintes aux exploitations agricoles. Effectivement, elle constitue une barrière traversant les superficies cultivées des terres.

Même si situé à l'intérieur des limites de la Ville de Mont-Joli, l'aéroport influence l'aménagement du territoire de Sainte-Flavie en raison de sa contiguïté. En effet,

certaines normes visant la protection du trafic aérien sont édictées par Transport Canada sont à considérer. De même, les impacts d'un tel trafic sont à évaluer pour l'implantation de certains usages et constructions, par rapport à leur hauteur par exemple. Certains équipements dont les tours de contrôle ou de communication sont sur le territoire de Saint-Flavie. Plusieurs sont le long de la route 132, au sud du périmètre urbain, en haut du talus et une autre le long du chemin Perreault.

L'importance du trafic de transit qui utilise le réseau routier de Sainte-Flavie ajoute au défi de l'entretien hivernal et de la réfection des routes. La réalisation de l'autoroute 20 a d'ailleurs fait en sorte que la portion du 2<sup>e</sup> rang Ouest devenue adjacente a été rétrocédée par le Ministère des Transports à la municipalité, ce qui ajoute à la responsabilité de la municipalité. Cette route, par ailleurs très fréquentée, nécessite un entretien hivernal rigoureux et consciencieux. Le chemin Perreault a toutefois fait l'objet d'une réfection et n'exigera pas de travaux à court et moyen terme.

Pendant la saison estivale, la portion de la route de la Mer aux abords de la promenade et de la route des Arts est très achalandée. De plus, cette route est empruntée par divers types de transport, ce qui peut occasionner quelques conflits d'utilisation. Effectivement, cyclistes, piétons et automobilistes se partagent la route par manque d'infrastructures leur étant réservées, comme par exemple une piste cyclable et des passages piétonniers à intervalle régulier.

c) Objectifs spécifiques

- ***Assurer une efficacité d'entretien des rues et des routes;***
- ***Sécuriser les intersections à la route 132;***
- ***Aménager des rues locales fonctionnelles pour les nouveaux secteurs résidentiels;***
- ***Améliorer les liens pédestres et cyclables entre les sous-ensembles résidentiels, le centre du village et Mont-Joli;***
- ***Atténuer les contraintes de danger, de bruit et de vibration liées à la présence de voies majeures de transport.***

#### **4.2 Détermination du tracé projeté et le type des principales voies de circulation**

Pour les secteurs en développement, le conseil détermine la configuration des rues, ruelles, pistes cyclables, sentiers piétonniers et places publiques projetées, à savoir les parcelles de terrain qui seront converties à terme en emprise de voie publique. Ces ramifications de futures voies de circulation sont représentées sur le plan des affectations du sol joint au présent plan d'urbanisme. Lors d'un lotissement, les tracés de voies de circulation devront être respectés. Toutefois,

leur configuration pourrait différer légèrement de ce qui est représenté sur le plan si l'alternative envisagée permet de maximiser davantage l'utilisation de l'espace.

Également, dans un avenir rapproché et lointain, il serait important que la greffe de nouvelles rues au réseau existant demeure possible aux endroits où l'on prévoit une expansion urbaine. Des liens pédestres et cyclables sont à établir entre les rues Pelletier et Chouinard et le centre du village, ainsi qu'entre le développement Ouellet, la rue Bellevue, le centre du village et Mont-Joli.

Le tracé des rues doit éviter les terrains marécageux, mal drainés, instables, érodés ou inondables. Il doit également éviter, autant que possible, les affleurements rocheux et les sols qui n'offrent pas une épaisseur suffisante de dépôts meubles et de roches friables pour qu'on puisse y creuser à un coût raisonnable les tranchées nécessaires au passage des infrastructures d'utilité publique. Le tracé des rues doit également suivre la topographie naturelle du terrain en évitant d'ériger des courbes et des intersections en bas de pente.

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) envisage l'érection d'un nouveau pont enjambant la rivière Mitis, en amont du pont actuel (pont Bergeron). Les études d'impact ont été réalisées en 2010. Le pont Bergeron pourrait être cédé à un organisme. Sa vocation deviendrait récréative, en étant sur le tracé de la route Verte (itinéraire cyclable) et en faisant un lien pédestre entre les pôles touristiques des deux rives, soit le Parc de la rivière Mitis et Les Jardins de Métis.

La poursuite d'une voie de transit, de la fin de l'autoroute jusqu'au pont Bergeron viendrait régler plusieurs problématiques ci-haut mentionnées. Une emprise prévue à cette fin a fait l'objet d'expropriations il y a plus de trente ans. Quoiqu'il en soit, c'est également le MTQ qui est porteur du projet puisqu'il s'agit d'un axe national.

### **4.3 Engagement des propriétaires fonciers**

Les emprises de nouvelles voies de circulation retenues au présent plan d'urbanisme impliquent un engagement de la part des propriétaires fonciers concernés, actuels et futurs, à préserver lesdits espaces libres de toute construction pouvant contraindre l'aménagement éventuel de ces voies publique.



## CHAPITRE 5

### LES ZONES À PROTÉGER

#### 5.1 La détermination des zones à protéger

La détermination de zones à protéger est un exercice visant à cibler des lieux méritant une attention particulière en raison de l'intérêt ou de l'incidence qu'ils peuvent représenter aux niveaux historique, culturel, esthétique, écologique ou environnemental. Les sites qui démontrent un intérêt ou une incidence à l'échelle régionale ont d'ailleurs déjà été identifiés au schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de La Mitis.

Le plan numéro 9085-2011-B intitulé « Les sites d'intérêt et de contraintes » montre la distribution territoriale des endroits et éléments visés par le présent chapitre. Ce plan est joint au présent plan d'urbanisme et en fait partie intégrante.

#### 5.2 Les sites d'intérêt historique et culturel

##### a) Sites visés

- Site du patrimoine (ancien presbytère, ancienne grange à dîme, église, cimetière et place Flavie-Drapeau)
- Anciennes tours de guet (108, rue Poirier et 690, route de la Mer)
- Vieux Moulin (141, route de la Mer)
- Maison et ancienne laiterie-glacière (267, route de la Mer)
- Ancien presbytère de Saint-Joseph-de-Lepage (164, route de la Mer)
- Maison Arsenault (166, route de la Mer)
- Pont Joseph-Arthur-Bergeron

##### b) Problématique

Ces lieux, constructions ou ensemble de constructions possèdent une valeur patrimoniale qui favorise une reconnaissance et une appartenance de la part de la population de Sainte-Flavie et de la région. En effet, ce sont des témoins de l'histoire et des symboles concrets de la culture locale. Le maintien de cet héritage s'avère souvent une tâche difficile en raison de leur âge, de leur fragilité ainsi que du temps et du coût d'entretien qu'ils exigent.

La municipalité a décrété en 2008 un site du patrimoine en vertu de la Loi sur les biens culturels. Le périmètre comprend l'ancien presbytère, l'ancienne grange à dîme, l'église, le cimetière et la place Flavie-Drapeau. L'ancien presbytère, construit en 1853, est de style néoclassique et apparaît imposant par ses deux

étages et demi ainsi que ses deux galeries superposées. On y retrouve une bibliothèque et des salles multifonctionnelles, servant de galerie d'art en période estivale. La grange à dîme servait autrefois d'entrepôt pour la contribution des paroissiens aux besoins du culte. Elle fut déplacée et restaurée en 2006 pour y accueillir un Centre d'interprétation de la dîme et une exposition du Club de paléontologues du Bas-Saint-Laurent.

L'église, qui s'impose visuellement au centre du village, possède les caractéristiques suivantes :

### FICHE D'UN LIEU DE CULTE



1	2
3	4



Cliquez sur une image pour l'agrandir

Illustrations :

1. Lieu de culte : vue d'angle 2 - angle façade latérale gauche et façade arrière.
2. Lieu de culte : vue d'angle 4 - angle façade latérale droite et façade principale.
3. Vue d'ensemble vers le cœur depuis le revers de façade.
4. Vue d'ensemble de revers de façade depuis le chœur ou le centre de la nef.

Source : © Fondation du patrimoine religieux du Québec


### ÉGLISE SAINTE-FLAVIE

<b>Adresse :</b>	507, route de la Mer G0J 2L0
<b>Municipalité :</b>	Sainte-Flavie
<b>MRC :</b>	La Mitis
<b>Région administrative :</b>	région du Bas-Saint-Laurent (01)
<b>Tradition religieuse actuelle :</b>	Catholique
<b>Construction :</b>	1948 - 1949
<b>Concepteurs :</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Albert Leclerc, Architecte</li> <li>• Eliud Pelletier, Entrepreneur</li> </ul>
<b>Éléments du site :</b>	Calvaire, charnier, cimetière, enclos, hangar à grain, presbytère

#### EXTÉRIEUR

<b>Revêtement dominant façade principale :</b>	Pierre
<b>murs :</b>	Pierre
<b>toiture :</b>	Asphalte (bardeau)

#### INTÉRIEUR

<b>Revêtement dominant des murs :</b>	Béton
<b>de la voûte ou du plafond :</b>	Plâtre
<b>Forme de la voûte :</b>	Plafond plat
<b>Plan au sol :</b>	 Croix latine chœur en saillie abside chevet plat
<b>Plan intérieur :</b>	Nef à 3 vaisseaux, tribune (s) arrière
<b>Autres éléments :</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Orgue : Casavant Frères Ltée ; 1962 ; opus 2673</li> </ul>

Les anciennes tours de guets marquent de manière insolite le paysage flavien. La motivation quant à leur construction lors de la deuxième guerre mondiale repose sur l'hypothèse qu'elles étaient des équipements servant de repères pour les aéronefs lors des entraînements de militaires de l'armée de l'air canadienne. Il s'agit probablement des deux derniers exemplaires de ce type de bâtiments au Québec, si ce n'est au Canada. Ces tours transformées en résidences d'été bénéficient d'un statut de citation en vertu de la Loi sur les biens culturels.

Le Vieux Moulin constitue un témoin important de nature industriel et artisanat. Cet ancien moulin à farine abrite aujourd'hui une collection privée qui fait référence à la mémoire des premières nations amérindiennes et à la grande aventure française en Amérique. De plus, on y retrouve une fabrique artisanale de produits à base de miel.

La maison sise au 267 route de la Mer est l'une des plus anciennes encore existante sur le territoire de la municipalité. Elle représente un grand potentiel de mise en valeur malgré sa mauvaise condition physique actuelle. Ses murs de bardeaux, sa toiture en tôle à baguette, ses larmiers cintrés et sa lucarne sont d'origine. Il s'agit du seul bâtiment de La Mitis avec des larmiers cintrés. Ce bâtiment principal est accompagné d'une remise et d'une laiterie ayant aussi leurs caractéristiques d'origine.

L'ancien presbytère de Saint-Joseph-de-Lepage fut déménagé en bordure du Fleuve et restauré par ses nouveaux propriétaires. Elle reprend le caractère d'origine des maisons québécoises d'inspiration néoclassique.

La résidence voisine, le 166 route de la Mer, est la plus ancienne du territoire flavien. Elle jouit du même style et des mêmes proportions. Sa restauration a mérité un prix du patrimoine en l'an 2008.

La richesse du patrimoine bâti de Sainte-Flavie est indéniable. En plus des éléments décrits précédemment, on remarque l'existence de plusieurs autres bâtiments d'intérêt moyen à supérieur. En voici une liste non limitative à titre indicatif :

<b>Adresse du bâtiment</b>	<b>Remarque</b>
292 route de la Mer	Ancienne école de rang
392 route de la Mer	Maison néo-gothique
411 route de la Mer	Maison néo-coloniale
477 route de la Mer	Maison néo-classique
481 route de la Mer	Maison
483 route de la Mer	Maison néo-coloniale
484 route de la Mer	Maison néo-classique
486 route de la Mer	Maison néo-classique
492 route de la Mer	Maison-commerce néo-coloniale
494 route de la Mer	Maison-commerce second empire
502 route de la Mer	Maison néo-classique
518 route de la Mer	Maison

520	route de la Mer	Maison néo-coloniale
525	route de la Mer	Maison néo-gothique
530	route de la Mer	Maison néo-classique
565	route de la Mer	Maison néo-classique
595	route de la Mer	Maison néo-classique
621	route de la Mer	Maison néo-classique
627	route de la Mer	Maison néo-classique
655	route de la Mer	Maison néo-classique
667	route de la Mer	Maison néo-coloniale
685	route de la Mer	Maison néo-classique et dépendance
755	route de la Mer	Maison
770	route de la Mer	Maison néo-classique
805	route de la Mer	Maison néo-gothique

Outre les bâtiments, le pont Joseph-Arthur-Bergeron, qui traverse la rivière Mitis à l'extrémité est du territoire, s'avère une construction d'intérêt patrimonial selon une étude du MTQ. En 1860, un premier pont est construit afin d'enjamber la rivière Mitis qui délimite les municipalités actuelles de Grand-Métis et de Sainte-Flavie. Cette construction découle de la contrainte importante imposée par la traversée de la rivière, effectuée à gué ou à l'aide d'une embarcation de fortune, lors de déplacements entre Matane et Rimouski. Cette structure fut remplacée, en 1895, par un pont de bois. Ce dernier étant « non couvert », les intempéries ont eu raison de sa viabilité. En plus du fait que l'aspect sécuritaire de la structure est déficient, le gouvernement est conscient qu'un pont possédant une grande qualité esthétique convient davantage à cette route panoramique et touristique, la première au Québec. Pour ces raisons, le pont Joseph-Arthur-Bergeron (en l'honneur du docteur et député de Matane de l'époque), tel que connu aujourd'hui est construit en 1929. Sa conception est unique et son esthétisme est relativement intéressant en raison de ses piliers en forme de voûte et de certains ornements. Sa cession à la municipalité ou à un organisme est envisagée.

#### c) Objectifs spécifiques

- ***Assurer la conservation des bâtiments et constructions patrimoniaux;***
- ***Maintenir le caractère architectural de la route de la Mer.***

#### d) Stratégie de mise en œuvre

Différents outils légaux sont à la disposition de la municipalité pour protéger son patrimoine bâti et encadrer l'insertion de nouvelles constructions. Voici une brève description des caractéristiques relatives aux outils réglementaires de la *Loi sur les biens culturels* :

- Raisons identifiant un site du patrimoine potentiel :
  - ✓ Intérêt historique ou architectural;
  - ✓ Ancienneté, représentativité et rareté;

- ✓ Lien avec un personnage important, un événement ou une activité traditionnelle;
  - ✓ État de conservation et degré d'authenticité;
  - ✓ Harmonie entre le bâti et le paysage;
  - ✓ Qualité de l'environnement;
  - ✓ Menace de démolition;
  - ✓ Volonté de la communauté.
- Avantage de l'application de la Loi sur les biens culturels :
- ✓ Aucune modification des règlements d'urbanisme cependant, la municipalité peut ajouter des conditions supplémentaires au niveau :
    - Du lotissement de terrain;
    - De l'érection de nouvelle construction;
    - De l'affichage;
    - Des travaux touchant l'apparence extérieure de bâtiments.
  - ✓ Pouvoir municipal :
    - Refuser la démolition ou le déplacement du bâtiment;
    - Droit d'acquisition et d'expropriation;
    - Possibilité d'offrir une aide technique et financière.

Le cœur du village de Sainte-Flavie a été décrété site du patrimoine par la municipalité; un règlement encadre les modifications qui peuvent être apportées à l'intérieur de ce site. Les tours de guet ont quant à elles fait l'objet d'une citation.

Pour les secteurs caractérisés par une certaine concentration de bâtiments d'intérêt moyen à supérieur, comme c'est le cas pour la route de la Mer, l'application d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) peut s'avérer un moyen de sauvegarde minimal contre les transformations inappropriées. Ce règlement assure un encadrement des projets de construction par une analyse discrétionnaire basée sur des objectifs et critères.

### 5.3 Les sites d'intérêt esthétique

#### a) Sites visés

- Aire d'observation du Gros Ruisseau
- Place Clément-Chouinard (promenade et quai)
- Places Flavie-Drapeau et Victor-Pelletier
- Parc de la rivière Mitis
- Corridors panoramiques de la route de la Mer, du chemin Perreault, de la route Verte et de la route Bleue

#### b) Problématique

Une aire d'observation est aménagée à l'embouchure du Gros Ruisseau, dans la partie ouest du territoire. Ce terrain public se prête particulièrement bien à l'observation et à l'interprétation de la faune aviaire (des oiseaux). Cette halte permet également un contact privilégié avec la mer et sa côte.

Dans la partie ouest du village, la Place Clément-Chouinard, correspondant au quai et à la promenade qui le jouxte, constitue aussi un excellent lieu de contemplation de la mer et de son rivage. On peut assister de cet endroit à de magnifiques couchers de soleil. Le quai était autrefois très animé grâce à l'activité maritime. Aujourd'hui, sa dimension est plus réduite et sa vocation est davantage touristique. La municipalité entrevoit améliorer son aménagement à caractère touristique et de relancer son rôle maritime par le biais d'une marina.

La place Flavie-Drapeau est située au cœur du village, en face de l'église, où se dressait autrefois un couvent. Il s'agit d'un terrain municipal servant de parc public et de halte pour les voyageurs. Il comprend des espaces de stationnement, des aménagements floraux, des espaces verts et des services sanitaires de base. La place Victor-Pelletier est un espace vert un peu plus à l'est de celle-ci. Encore une fois, l'attrait de ces lieux réside du fait qu'ils s'avèrent des grandes fenêtres ouvertes sur la mer.

À l'extrémité est du territoire, se trouve le Parc de la rivière Mitis. Cet espace essentiellement naturel est adjacent au fleuve et à la rivière Mitis, à son embouchure. Ce parc est un endroit privilégié pour l'observation et l'interprétation de la nature. Sa gestion relève d'un organisme à but non lucratif. Un pavillon d'accueil permet aux visiteurs de s'enquérir d'information sur le parc et de parfaire ses connaissances par le biais d'expositions thématiques à saveur régionale. Le volet interprétation est complété par la tenue de visites guidées et de conférences de nature scientifique.

Les sites d'intérêt esthétique sont des endroits où les paysages observables sont à la fois remarquables et représentatifs. En plus d'être le décor quotidien des résidents, ils constituent une image distinctive renforçant le sentiment d'appartenance.

Considéré au schéma d'aménagement et de développement, le corridor de la route 132 est l'ensemble du territoire visible de cette route qui est l'axe touristique principal de la région ainsi qu'une voie de transit utilisée par la majorité de la population. En plus de son intérêt historique et touristique, le corridor de la route de la Mer présente plusieurs unités de paysages distinctifs. Le tronçon flavien de cette route peut se caractériser en quatre unités de paysages :

- Partie littorale ouest :
  - ❖ parcours linéaire sans relief avec emprise de route très large;
  - ❖ densité d'occupation contrastée entre le côté nord et le côté sud
  - ❖ champ visuel réduit du côté nord (10 à 15 mètres) avec peu de percées visuelles au fleuve;
  - ❖ champ visuel généralement ouvert du côté sud sur une plaine littorale de 200 à 300 mètres cernée par un talus boisé.
  
- Partie village
  - ❖ parcours linéaire sans relief avec emprise de route plus réduite;
  - ❖ densité d'occupation élevée;
  - ❖ champ visuel réduit des deux côtés (5 à 10 mètres) avec quelques percées visuelles au fleuve.
  
- Partie littorale est
  - ❖ parcours sinueux avec emprise de route plus réduite;
  - ❖ densité d'occupation modérée;
  - ❖ champ visuel généralement ouvert des deux côtés avec de grandes percées visuelles au fleuve et une plaine littorale de 100 à 200 mètres cernée par un talus en partie boisé;
  - ❖ poteaux électriques très apparents.
  
- Partie de la Baie-de-Mitis
  - ❖ parcours rectiligne avec emprise de route de largeur modérée;
  - ❖ densité d'occupation faible;
  - ❖ champ visuel généralement ouvert des deux côtés avec de grandes percées visuelles sur la baie et des terres en friche de l'autre côté;
  - ❖ panorama remarquable à l'arrivée de la côte près de l'IML.

L'implantation des bâtiments par rapport à leur terrain (marges de recul) est très variable selon les endroits. L'exiguïté des terrains entre le fleuve et la route incite les propriétaires à s'agrandir en largeur ou en hauteur. Le phénomène est accentué par la mutation d'une vocation de villégiature saisonnière en une vocation d'habitation permanente.

La construction de garages, parfois double, est recherchée, ce qui allonge démesurément la façade des bâtiments, obstruant les percées visuelles au fleuve.

L'architecture des bâtiments se révèle excessivement hétérogène sur l'ensemble du territoire. Il existe toutefois quelques exemplaires des modèles typiques à l'origine de la municipalité :

- Néoclassique québécoise :
  - ❖ moyen volume (1½ étage), plan rectangulaire;
  - ❖ toiture à forte inclinaison, à versants avant-arrière;
  - ❖ ouvertures symétriques, porte d'entrée centrale, fenêtres à carreaux;
  - ❖ revêtement de déclin de bois ou de briques;
  - ❖ galerie et plusieurs éléments d'ornementation.
  
- Néogothique gaspésienne :
  - ❖ moyen volume (1½ étage), plan rectangulaire;
  - ❖ toiture à forte inclinaison, à versants avant-arrière avec lucarne-pignon;
  - ❖ ouvertures symétriques, porte d'entrée centrale, fenêtres à carreaux
  - ❖ revêtement de déclin de bois ou de briques;
  - ❖ galerie et plusieurs éléments d'ornementation.
  
- Cubique :
  - ❖ fort volume (2 étages), plan carré;
  - ❖ toiture à faible inclinaison, en pavillon (quatre versants) avec petites lucarnes;
  - ❖ ouvertures symétriques, porte d'entrée centrale;
  - ❖ revêtement de déclin de bois ou de matériaux composites (bois, amiante, ...);
  - ❖ galerie et plusieurs éléments d'ornementation.
  
- Chalet de villégiature :
  - ❖ faible volume (1 étage; plan carré), absence de sous-sol
  - ❖ toiture à faible inclinaison, à versants avant-arrière, latérales ou à quatre versants
  - ❖ ouvertures diverses, portes d'entrée avants ou latérales
  - ❖ revêtement de déclin de bois ou composite;
  - ❖ galerie et quelques éléments d'ornementation.

On retrouve également un nombre important de bungalow des années 1960 à 1990 ainsi que des cottages modernes. Ces bâtiments sont intercalés d'innombrables bâtiments issus d'une multitude de styles ou d'amalgames de styles inclassables.

Plusieurs bâtiments ont subi des transformations altérant l'esthétisme des façades. Certains bâtiments sont abandonnés, d'autres peu entretenus, voire vétustes.

En termes de volumétrie des bâtiments, les problèmes de contrastes de hauteur sont très apparents. Le surhaussement et l'érection de nouvelles constructions engendrent des décrochements de hauteur en saillie dans le paysage.



En matière d'affichage, on remarque à plusieurs endroits une surcharge visuelle qui laisse une impression d'anarchie. La qualité de la représentation graphique (matériaux, design, couleur) donne parfois une perception de mauvaise qualité du produit.

Quant aux aménagements paysagers, les aménagements floraux prédominent sur les aménagements arborescents (peu d'arbres ou arbustes). Plusieurs propriétaires démontrent beaucoup d'originalité dans le choix des aménagements paysagers extérieurs, mais il est difficile d'y retrouver un fil conducteur. Les clôtures sont généralement sobres et de faible hauteur.

Les constats généraux concernant les paysages visibles de la route de la Mer sont donc les suivants :

- Banalisation des paysages distinctifs et rétrécissement des percées visuelles vers le fleuve;
- Modifications malencontreuses de façades de bâtiments d'intérêt architectural;
- Hausse de la valeur foncière des propriétés qui suscite une rentabilisation du terrain par des bâtiments d'envergure non conventionnelle;
- Lots de faible profondeur inadaptés à la construction de bâtiments à fort volume;
- Insertion de nouveaux bâtiments ou transformation de bâtiments dont le style, l'implantation et le volume sont incompatibles avec les bâtiments voisins;
- Mutation peu contrôlée d'un caractère de villégiature vers un caractère de banlieue;
- Surcharge visuelle au niveau de l'affichage dans certains secteurs;
- Aménagements paysagers originaux mais parfois hétéroclites.

Le chemin Perreault, sur presque la totalité de son parcours, est considéré comme possédant une très grande qualité paysagère, selon l'étude sur les paysages bas-laurentiens de l'entreprise Ruralys. Se situant sur un relief plat et étagé, particularité de la famille paysagère « Les-Terrasses », ce rang offre des perspectives visuelles incroyables sur le fleuve Saint-Laurent. Ce panorama est également caractérisé par de nombreuses terres agricoles de bonne qualité, distinctement délimitées par des haies ou des clôtures et ponctuées de fermes laitières dont les silos font partie intégrante du remarquable paysage agricole.

La municipalité est également traversée par des corridors récréotouristiques utilisés par d'autres modes de transport que l'automobile : la motoneige, la route Verte dans le cas du vélo et la route Bleue dans le cas des embarcations à faible tirant d'eau (kayaks). Afin de parfaire leur niveau d'attraction, il faut se soucier de la qualité du produit offert, soit le paysage, ainsi des modalités d'accueil

correspondant à leurs attentes. La pérennité des tracés de sentiers de motoneige représente actuellement une problématique, particulièrement quant elle concerne des terres agricoles.

Les accès visuels au fleuve Saint-Laurent sont des atouts marquants de ces corridors et méritent par conséquent un traitement parcimonieux; il faut éviter leurs obstructions. Les perspectives visuelles à partir de la route de la Mer et de la côte de la route Flavie-Drapeau sont particulièrement sensibles puisqu'ils constituent une image de marque pour Sainte-Flavie. Les accès publics à la berge représentent aussi un enjeu d'importance puisqu'ils sont en nombre limité.

c) Objectifs spécifiques

- ***Prévenir la perte d'authenticité et la dégradation visuelle des corridors panoramiques;***
- ***Maintenir une image positive pour les visiteurs;***
- ***Favoriser l'accessibilité visuelle et physique au fleuve.***

d) Stratégie de mise en œuvre

Pour le corridor panoramique de la route de la Mer :

- Prescription d'usages ne constituant pas de nuisances visuelles;
- Traitement adéquat de l'affichage;
- Personnalisation des dispositions normatives et/ou discrétionnaires sur l'aménagement des terrains (paysagement, clôtures, haies,et.);
- Application de dispositions normatives et/ou discrétionnaires (PIIA) concernant l'architecture des bâtiments.

Pour le corridor panoramique du chemin Perreault :

- Intégration visuelle des bâtiments et des installations agricoles;
- Prescription d'usages ne constituant pas de nuisances visuelles et en interrelation avec l'agriculture;
- Application de dispositions normatives et/ou discrétionnaires (PIIA) concernant l'architecture des bâtiments.

Pour les perspectives visuelles et accès au fleuve :

- Application de dispositions normatives et/ou discrétionnaires sur la densité d'occupation des terrains riverains au fleuve.

## 5.4 Les sites d'intérêt écologique

### a) Sites visés

- Lit du fleuve Saint-Laurent
- Bandes riveraines des cours d'eau
- Rivière à saumon (rivière Mitis)
- Aires de repos et de reproduction de la sauvagine
- Marais

### b) Problématique

Les sites considérés comme d'intérêt écologique correspondent à des habitats de plantes et d'animaux qui sont vulnérables aux interventions humaines. L'écologie des lieux joue un rôle prépondérant dans la croissance et la survie d'espèces végétales et animales se démarquant par leur rareté ou leur sensibilité.

Le milieu marin est relativement méconnu, à la fois des citoyens et des visiteurs. Pourtant, le lit et la rive du fleuve sont les hôtes de remarquables écosystèmes propres à l'estuaire maritime du Saint-Laurent. Les eaux sont fréquentées par de nombreux mammifères marins tels que les différentes espèces de baleines. La zone intertidale (balayée par les marées) est quant à elle colonisée par des plantes et des micro-organismes variés. L'embouchure de la rivière Mitis représente un lieu à la fois riche et sensible d'un point de vue écosystémique; c'est d'ailleurs un laboratoire international pour le suivi des changements climatiques sur un type de moule. La rive sud du Saint-Laurent est en phase d'érosion depuis plus d'un siècle, mais les changements climatiques en cours semblent accentuer le phénomène.

L'état des berges des ruisseaux et rivières se révèle un facteur déterminant dans la santé environnementale des cours d'eau, particulièrement quand il s'agit du saumon de l'Atlantique. En effet, la dégradation ou la destruction de la végétation riveraine peut engendrer les phénomènes suivants :

- risques d'érosion accentués;
- apport de substances par ruissellement;
- présence de particules fines et risques de sédimentation dans les frayères;
- croissance des algues;
- augmentation de la température des eaux;
- diminution de l'oxygène dissout;
- disparition d'habitats ;
- contamination de sources d'approvisionnement en eau potable.

L'estran du fleuve s'avère un lieu de prédilection pour la faune ailée. Il constitue une halte privilégiée dans la migration de différentes espèces aviaires. Les rochers et affleurements rocheux sont aussi l'hôte de colonies d'oiseaux.

Le plateau de la première terrasse comprend quelques milieux humides (marais) représentant une source d'eau potable pour des résidants en plus d'être des lieux écologiquement sensibles. Leurs localisations et leurs caractéristiques mériteraient d'être connues davantage.

c) Objectif spécifique

- ***Assurer la conservation des milieux écologiquement singuliers ou sensibles.***

d) Stratégie de mise en œuvre

Pour le lit du fleuve Saint-Laurent :

- Activités de sensibilisation et panneaux d'interprétation du milieu marin;
- Éradication des sources de pollution : empiètements, déversement d'eaux usées et dépôt de déchets.

Pour les bandes riveraines des cours d'eau dont la rivière Mitis :

- Intégration des nouvelles dispositions concernant la protection des rives et du littoral (inspirée de la Politique provinciale inscrite au schéma).

Pour les aires de repos et de reproduction de la sauvagine ainsi que les milieux humides :

- Recensement et caractérisation;
- Diffusion des règles de protection provinciales;
- Sensibilisation des citoyens et visiteurs sur l'habitat de ces espèces;
- Interdiction de chasse à proximité de l'aire du Gros ruisseau.

## 5.5 Les sites de contraintes naturelles ou anthropiques

### a) Sites visés

- Zones inondables de crues de 20 et 100 ans;
- Zones à risque de mouvements de sol;
- Zones à risque d'érosion et de submersion côtière;
- Environnement immédiat des principales voies de circulation (autoroute 20 et route 132);
- Environnement immédiat du chemin de fer;
- Environnement immédiat des carrières et sablières;
- Environnement immédiat des industries contraignantes et des aires d'entreposage;
- Environnement immédiat des étangs d'épuration des eaux usées;
- Environnement immédiat des anciens dépotoirs;
- Environnement immédiat des installations d'élevage et aires d'épandage des fumiers.

### b) Problématique

Les secteurs ou ensemble de secteurs énumérés dans la présente rubrique sont des espaces soumis à des contraintes de danger ou de nuisances d'origine naturelle ou humaine. Il s'agit de lieux ou activités constituant un risque pour la sécurité publique, la santé publique ou un inconfort pour le bien-être général de la population. Cette situation justifie donc des restrictions quant à l'occupation du sol environnante.

Les municipalités ont le devoir de réduire les risques et impacts éventuels de catastrophes naturelles. Pour ce faire, toute activité dans les zones inondables, à risque d'érosion et de submersion ou propices aux éboulis doit être régie rigoureusement. Le cadre réglementaire doit être conforme à celui du schéma, qui est lui-même conforme à celui du gouvernement. Les zones inondables en bordure du fleuve correspondent à des cotes d'élévations selon des récurrences de montée des eaux aux vingt ans et cent ans. En raison des risques de plus en plus élevés de submersion, le principe de précaution est de mise; une cartographie plus précise des zones à risques devrait être intégrée de façon imminente.

Les principales voies de circulation, routières ou ferroviaires, constituent des sources de nuisances sonores. De plus, la marchandise transportée peut comprendre des produits dangereux ou inflammables, d'où un risque pour la sécurité publique. Des distances d'éloignement doivent par conséquent être énoncées entre ces sources de contraintes et les résidences. De plus, le projet de voie de transit serait une excellente alternative pour désencombrer le centre du village du camionnage, en déviant au sud du territoire le trafic lourd transitant par la route 132.

Certaines activités peuvent être des sources d'inconvénients pour le voisinage, soit par le bruit, la poussière, les odeurs ou le risque d'accidents. Des espaces tampons sont donc à prévoir autour des carrières, sablières, industries contraignantes, aires d'entreposage, étangs d'épuration des eaux usées, installations d'élevage, aires d'épandage des fumiers et éoliennes domestiques.

c) Objectif spécifique

- ***Prémunir les personnes et leurs biens de cataclysmes ou nuisances potentielles.***

d) Stratégie de mise en œuvre

Pour les zones inondables de crues de 20 et 100 ans :

- Intégration au règlement de zonage des normes relatives aux zones inondables identifiées au schéma d'aménagement et de développement de la MRC.

Pour les zones à risque de mouvements de sol :

- Intégration au règlement de zonage des normes et de la cartographie des zones à risque de mouvements de sol identifiées au schéma d'aménagement et de développement de la MRC.

Pour les zones à risque d'érosion et de submersion :

- Intégration au règlement de zonage des normes et de la cartographie des zones à risque d'érosion et de submersion identifiées au schéma d'aménagement et de développement de la MRC.

Pour l'environnement immédiat des principales voies de circulation :

- Intégration des normes définies au schéma d'aménagement et de développement de la MRC.

Pour l'environnement immédiat du chemin de fer :

- Intégration des normes de distances séparatrices définies au schéma d'aménagement et de développement de la MRC.

Pour l'environnement immédiat des carrières et sablières :

- Intégration des normes de distances séparatrices définies au schéma d'aménagement et de développement de la MRC.

Pour l'environnement immédiat des industries contraignantes et des aires d'entreposage :

- Intégration des normes de distances séparatrices définies au schéma d'aménagement et de développement de la MRC.

Pour l'environnement immédiat des étangs d'épuration des eaux usées :

- Intégration des normes de distances séparatrices définies au schéma d'aménagement et de développement de la MRC.

Pour l'environnement immédiat des anciens dépotoirs :

- Intégration des normes de requalification des sites définies au schéma d'aménagement et de développement de la MRC.

Pour l'environnement immédiat installations d'élevage et aires d'épandage des fumiers :

- Intégration des normes de distances séparatrices relatives aux odeurs définies au schéma d'aménagement et de développement de la MRC.





## CHAPITRE 6

### LES INTERVENTIONS PUBLIQUES PROJETÉES

Cette section du plan d'urbanisme expose, à titre indicatif, les principaux projets d'équipements, d'infrastructures ou de services publics ou communautaires envisagés sur le territoire de la municipalité de Sainte-Flavie. Bien que la réalisation de certains de ces projets ne relève qu'en partie de la compétence ou de la juridiction du conseil municipal, cette présentation permet malgré tout aux citoyens de prendre connaissance des projets structurants à caractère public. Les interventions publiques projetées sont regroupées au tableau 6.1 qui spécifie, pour chacune de celles-ci, s'il y a lieu, la localisation, les maîtres d'œuvre et les intervenants les plus près concernés, les coûts estimés ainsi que l'échéancier prévu pour la réalisation du projet.

Tableau 6.1 Interventions publiques projetées

Projet	Localisation	Maîtres d'œuvre et intervenants	Coûts estimés	Échéancier
Réfection du quai	Quai	- Municipalité - Pêches et Océans Canada	À déterminer	À déterminer
Prolongement du quai	Quai	- Municipalité - Agence de développement économique du Canada	À déterminer	À déterminer
Aménagement d'une marina	À l'est du quai prolongé	- Municipalité - Pêches et Océans Canada	À déterminer	À déterminer
Voirie, aqueduc et égout	Développement Pelletier Développement Chouinard	- Municipalité	À déterminer	À déterminer
Voirie, aqueduc et égout de rue d'un nouveau développement	À l'est de la route Flavie-Drapeau, en face de la rue de l'Expansion	- Promoteur privé - Municipalité	À déterminer	À déterminer
Abris pour le marché public	Centre du village	- Marché public de La Mitis (Organisme gestionnaire du marché) - Municipalité	À déterminer	À déterminer
Nouveau pont sur la rivière Mitis	En amont du pont Joseph-Arthur-Bergeron	- Ministère des Transports du Québec	À déterminer	À déterminer
Réfection du pont Joseph-Arthur-Bergeron	pont Joseph-Arthur-Bergeron	- Ministère des Transports du Québec	À déterminer	À déterminer
Construction d'une voie routière de transit	Entre la fin de l'autoroute et le nouveau pont sur la rivière Mitis	- Ministère des Transports du Québec	À déterminer	À déterminer
Réaménagement des abords du tronçon urbain de la route de la Mer (trottoir, aménagements paysagers)	Route de la Mer dans le village	- Ministère des Transports du Québec - Municipalité - Projet ACCORD	À déterminer	À déterminer

## CHAPITRE 7

### LES DISPOSITIONS TRANSITOIRES

#### 7.1 Abrogation de règlement

Ce règlement remplace et abroge le règlement suivant :

Plan d'urbanisme numéro 4-90 et ses amendements.

RÈGLEMENT 2011-03

#### 7.2 Disposition transitoire

L'abrogation de règlements n'affecte pas les *droits acquis*, les infractions commises, les peines encourues et les procédures intentées; les *droits acquis* peuvent être exercés, les infractions peuvent être poursuivies, les peines imposées et les procédures continuées et ce malgré l'abrogation.

RÈGLEMENT 2011-03

#### 7.3 Entrée en vigueur

Ce règlement relatif au plan d'urbanisme entre en vigueur selon les dispositions de la Loi.

RÈGLEMENT 2011-03

Adopté à Sainte-Flavie, ce sixième jour de décembre 2011

\_\_\_\_\_  
Damien Ruest  
Maire

\_\_\_\_\_  
Francine Roy  
Directrice générale  
et secrétaire-trésorière