

# **Les documents annexés**



## TABLE DES MATIÈRES

- Annexe 1      Le règlement de zonage de l'aéroport de Baie-Comeau approuvé en vertu de la Loi sur l'aéronautique
- Annexe 2      Les zones à risques d'érosion : unité de gestion et cartographie
- Ragueneau
  - Chute-aux-Outardes
  - Pointe-aux-Outardes
  - Pointe-Lebel
  - Baie-Comeau
  - Franquelin
  - Godbout
  - Baie-Trinité
- Annexe 3      Les terres publiques intramunicipales



## **ANNEXE I**

### **Le règlement de zonage de l'aéroport de Baie-Comeau approuvé en vertu de la Loi sur l'aéronautique**



## RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE BAIE-COMEAU

Note : Le présent règlement s'applique à la bande 10-28 (piste) seulement; est exclue la bande 16-34.

### Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre : *Règlement de zonage de l'aéroport de Baie-Comeau*.

2. Dans le présent règlement,

« aéroport »

"airport"

« aéroport » désigne l'aéroport de Baie-Comeau dans le canton de Manicouagan, comté de Saguenay, dans la province de Québec;

« bande »

"strip"

« bande » désigne la partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport comprenant la piste spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; cette bande est décrite de façon plus détaillée à la partie V de l'annexe;

« point de repère de l'aéroport »

"airport reference point"

« point de repère de l'aéroport » désigne le point déterminé de la manière indiquée à la partie I de l'annexe;

« surface d'approche »

"approach surface"

« surface d'approche » désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers l'extérieur et vers le haut à partir de l'extrémité d'une bande dans le sens du prolongement de l'axe de cette bande et perpendiculairement à ce prolongement, cette surface d'approche est décrite de façon plus détaillée à la partie III de l'annexe;

« surface de transition »

"transitional surface"

« surface de transition » désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers l'extérieur et vers le haut à partir des limites latérales d'une bande et de ses surfaces d'approche; cette surface de transition est décrite de façon plus détaillée à la partie IV de l'annexe;

« surface extérieure »

"outer surface"

« surface extérieure » désigne une surface imaginaire située au-dessus de l'aéroport et dans ses alentours immédiats; cette surface est décrite de façon plus détaillée à la partie IV de l'annexe.

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est censé être à 67 pieds au-dessus du niveau de la mer.

### **Application**

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains et terrains immergés, y compris les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou située dans ses alentours immédiats, dont les limites extérieures sont définies à la partie II de l'annexe, sauf les terrains qui, à l'occasion, font partie de l'aéroport.



## Dispositions générales

5. Il est interdit d'ériger ou de construire, sur un terrain ou un terrain immergé auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet ou un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet déjà existant, dont le point le plus élevé dépasserait en hauteur, à l'endroit où se trouverait ledit point, le niveau de l'une des surfaces définies ci-après qui surplombent la surface du terrain de cet endroit, à savoir :

- a) les surfaces d'approche;
- b) la surface extérieure, ou
- c) les surfaces de transition.

**ANNEXE**

(art. 2 et 4)

**PARTIE I****Point de repère de l'aéroport**

Posant en prémisses que les relèvements mentionnés ci-après sont astronomiques et se rapportent à l'axe de la bande 10-28 de l'aéroport de Baie-Comeau, Baie-Comeau, province de Québec, comme étant nord soixante-dix-neuf degrés, quarante-huit minutes, vingt secondes est (N.  $79^{\circ}48'20''$ E.).

COMMENÇANT à l'intersection de l'axe de la bande 10-28 et de l'axe de la bande projetée 16-34; de là, jusqu'à un point situé nord  $79^{\circ}48'20''$  est le long de l'axe de la bande 10-28, à une distance de deux cent quatre-vingt-un pieds et un dixième (281.1);

DE LÀ, à angle droit, dans une direction générale nord-ouest, à une distance de cinq cents (500) pieds jusqu'au point de référence de l'aéroport; ledit point de référence de l'aéroport étant aussi à deux mille cinq cent quarante-six pieds et un dixième (2,546.1) mesurés le long d'une ligne ayant un relèvement sud  $27^{\circ}05'$  est à partir d'un point situé à l'angle nord-ouest du lot 16-1, Rang Manicouagan, où se trouve un poteau de bornage en fer.

## PARTIE II

### Description des limites extérieures des terrains

L'ensemble et chacun des terrains ou non bâtis comprenant une partie du canton de Manicouagan, division cadastrale de Saguenay, comté de Saguenay, province de Québec et définis de façon plus précise comme suit :

COMMENÇANT au point d'intersection de la limite entre les lots 11 et 12, Rang IV et de la limite sud du lot 51, Rang IV :

DE LÀ, en suivant la limite sud du lot 51, Rang IV, dans une direction générale est, jusqu'à l'intersection avec une ligne N.  $50^{\circ}02'09''$ O. qui constitue l'une des limites de la surface d'approche de la bande projetée 16-34;

DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, N.  $50^{\circ}02'09''$ O.; jusqu'à l'intersection avec une ligne N.  $48^{\circ}29'41''$ E., située à dix mille (10,000) pieds mesurés le long du prolongement nord-ouest de l'axe de la bande projetée 16-34 à partir de l'extrémité de ladite bande projetée;

DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, N.  $48^{\circ}29'41''$ E., sur une distance de quatre mille (4,000) pieds jusqu'à intersection avec une ligne S.  $32^{\circ}58'29''$ E. qui constitue l'une des limites de la surface d'approche de la bande projetée 16-34;

DE LÀ, en suivant cette dernière ligne S.  $32^{\circ}58'29''$ E., jusqu'à intersection avec une ligne S.  $40^{\circ}55'56''$ E. qui constitue l'une des limites de la surface de transition de la bande projetée 16-34;

DE LÀ, en suivant cette dernière ligne S.  $40^{\circ}55'56''$ E., jusqu'à intersection avec le rivage de la rivière Manicouagan;

DE LÃ, en suivant le rivage de la rivière Manicouagan et du fleuve St-Laurent, dans une direction générale est, nord-est et sud-est, jusqu'à intersection avec une ligne N.  $79^{\circ}13'57''$ E. qui constitue l'une des limites de la surface de transition de la bande 10-28;

DE LÃ, en suivant cette dernière ligne, N.  $79^{\circ}13'57''$  E., jusqu'à intersection avec une ligne N.  $71^{\circ}16'30''$  E. qui constitue l'une des limites de la surface d'approche de la bande 10-28;

DE LÃ, en suivant cette dernière ligne, N.  $71^{\circ}16'30''$  E., jusqu'à intersection avec une ligne S.  $10^{\circ}11'40''$  E., situ e à dix mille (10,000) pieds mesurés le long du prolongement nord-est de l'axe de la bande 10-28, à partir de l'extrémité de ladite bande;

DE LÃ, en suivant cette dernière ligne, S.  $10^{\circ}11'40''$  E., sur une distance de quatre mille (4,000) pieds jusqu'à intersection avec une ligne S.  $88^{\circ}20'10''$  O. qui constitue l'une des limites de la surface d'approche de la bande 10-28;

DE LÃ, en suivant cette dernière ligne, S.  $10^{\circ}11'40''$  E., jusqu'à intersection avec une ligne S.  $80^{\circ}22'43''$  O. qui constitue l'une des limites de la surface de transition de la bande 10-28;

DE LÃ, en suivant cette dernière ligne,  $80^{\circ}22'43''$  O., jusqu'à intersection avec le rivage du fleuve St-Laurent;

DE LÃ, en suivant le rivage du fleuve St-Laurent, dans une direction générale sud, jusqu'à intersection avec une ligne S.  $42^{\circ}04'42''$  E. qui constitue l'une des limites de la surface de transition de la bande projetée 16-34;

DE LÃ, en suivant cette dernière ligne, S.  $42^{\circ}04'42''$  E. jusqu'à intersection avec une ligne S.  $50^{\circ}02'09''$  E. qui constitue l'une des limites de la surface d'approche de la bande projetée 16-34;

DE LÃ, en suivant cette dernière ligne, S. 50°02'09" E., jusqu'à intersection avec une ligne S. 48°29'41" O., située à dix mille (10,000) pieds mesurés le long du prolongement sud-est de l'axe de la bande projetée 16-34, à partir de l'extrémité de ladite bande;

DE LÃ, en suivant cette dernière ligne, S. 48°29'41" O., sur une distance de quatre mille (4,000) pieds jusqu'à intersection avec une ligne N. 32°58'29" O. qui constitue l'une des limites de la surface d'approche de la bande projetée 16-34;

DE LÃ, en suivant cette dernière ligne, N. 32°58'29" O., jusqu'à intersection avec une ligne 40°55'56" O. qui constitue l'une des limites de la surface de transition de la bande projetée 16-34;

DE LÃ, en suivant cette dernière ligne, N. 40°55'56" O., jusqu'à intersection avec le rivage du fleuve St-Laurent;

DE LÃ, en suivant le rivage du fleuve St-Laurent, dans une direction générale sud-ouest et ouest, jusqu'à intersection avec la limite entre le lot III et le bloc A, rang I;

DE LÃ, en suivant cette dernière limite entre le lot III et le bloc A, rang I, dans une direction générale nord, jusqu'à intersection avec la ligne séparant les rangs I et II; de là, en suivant la ligne séparant les rangs I et II, dans une direction générale ouest, nord-ouest et ouest, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 10, rang I;

DE LÃ, en suivant une ligne, dans une direction générale nord-ouest, jusqu'à intersection avec une ligne S. 71°16'30" O. qui constitue l'une des limites de la surface d'approche de la bande 10-28;

DE LÃ, en suivant cette dernière ligne S. 71°16'30" O., jusqu'à intersection avec une ligne N. 10°11'40" O., située à dix mille (10,000) pieds mesurés le long du prolongement sud-ouest de l'axe de la bande 10-28, à partir de l'extrémité de ladite bande;

DE LÂ, en suivant cette dernière ligne, N. 10°11'40" O., sur une distance de quatre mille (4,000) pieds jusqu'à intersection avec une ligne N. 88°20'10" E. qui constitue l'une des limites de la surface d'approche de la bande 10-28;

DE LÂ, en suivant cette dernière ligne, N. 88°20'10" E., jusqu'à intersection avec une ligne N. 80°22'43" E. qui constitue l'une des limites de la surface de transition de la bande 10-28;

DE LÂ, en suivant une ligne, dans une direction générale nord-est, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 11, rang IV;

DE LÂ, en suivant la limite entre les lots 11 et 12, rang IV, dans une direction générale nord, jusqu'au point de départ. Ces terrains et cette partie du fleuve St-Laurent et de la rivière Manicouagan sont indiqués sur le plan n° M-3908 du ministère des Transports, daté du 15 mars 1973.

Lesdits terrains bâtis ou non bâtis, dont les limites extérieures sont décrites ci-dessus, se composent d'un bloc, d'une partie de terrains qui ne portent pas de numéro cadastral, des lots et/ou d'une partie des lots qui suivent.

**Bloc A**  
**Canton de Manicouagan**

<b>RANG I, LOTS :</b>	
VI	1 à 6
<b>RANG II :</b>	
Parties de terrains qui ne portent pas de numéro cadastral	
<b>RANG III, LOTS :</b>	<b>RANG A :</b>
1A	1 à 23
1B	24-1
2A	24-2
2A-1 à 2A-3	25 à 116
2A-3-1	
2A-3-2	<b>RANG MANICOUAGAN :</b>
2A-4	6 à 20
2A-4-1	20-1 à 20-8
2A-5	21
2A-6	22A
2B	22A-1-1
3A	22A-1-2
3B	22A-1-3
4A	22A-2 à 22A-5
4A-3	22A-6-1
4A-4	22A-6-2
4B	22A-7 à 22A-23
5 à 11	22B
51	23A
51-59 à 51-64	23A-1 à 23A-8
23A-9-1	24A-24-19 à 24A-24-25
23A-9-2	24A-24-29 à 24A-24-32
23A-10 à 23A-16	24A-24-40
23B	24A-24-43 à 24A-24-45
24A	24A-24-47
24A-1 à 24A-10	24A-24-49
24A-13-1	24A-24-50
24A-13-2	24A-24-53
24A-41-1	24A-24-55 à 24A-24-71
24A-14-2	24A-25 et 24A-26
24A-15 à 24A-32	24A-28 à 24A-36
24A-24	24B
24A-24-6	24B-1 à 24B-9
24A-24-9 à 24A-24-11	24B-10-1 et 24B-10-2
24A-24-13	24B-11
24A-24-15 à 24A-24-17	24B-12

### **PARTIE III**

#### **Description de chacune des surfaces d'approche**

Soit une surface qui aboutit à chacune des extrémités des bandes correspondant aux pistes 10-28 et 16-34, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de chaque bande, à deux cents (200) pies de hauteur par rapport au niveau de l'extrémité de chaque bande dans le sens vertical et à dix mille (10,000) pieds de l'extrémité de chaque bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de chaque ligne horizontale imaginaire étant à deux mille (2,000) pieds du prolongement de chacun des axes. La surface d'approche est indiquée sur le plan n° M-3908 du ministère des Transports, daté du 15 mars 1973.



## **PARTIE IV**

### **Description de la surface extérieure**

Soit une surface imaginaire constituée :

- a) d'un plan commun établi à une hauteur constante de cent cinquante (150) pieds au-dessus de l'altitude désignée du point de repère de l'aéroport, et
- b) d'une surface imaginaire située à trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol, lorsque le plan commun décrit à l'alinéa a) est à moins de trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol,

Cette surface extérieure est indiquée sur le plan n° M-3908 du ministère des Transports, daté du 15 mars 1973.

## **PARTIE V**

### **Description de chaque bande**

Les bandes associées à la piste existante 10-28 et à la piste proposée 16-34 sont larges de mille (1,000) pieds, soit cinq cents (500) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et sont longues de huit mille quatre cents (8,400) pieds; ces bandes sont indiquées sur le plan n° M-3908 du ministère des Transports, daté du 15 mars 1973.

## **PARTIE VI**

### **Description de chaque surface de transition**

Soit une surface constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre sept (7) pieds dans le sens horizontal, suivant une direction perpendiculaire à l'axe et au prolongement de l'axe de chaque bande, qui s'étend vers l'extérieur et vers le haut à partir des limites latérales de chaque bande et de ses surfaces d'approche jusqu'à intersection avec la surface extérieure ou une autre surface de transition d'une bande adjacente; ces surfaces de transition sont indiquées sur le plan n° M-3908 du ministère des Transports, daté du 15 mars 1973.

**Établi par la CODIFICATION DES RÈGLEMENTS DU CANADA, 1978.**

C.R.C., Vol. I, ch. 75

#### **Modifié par**

DORS-93-401 21 juillet 1993 en vertu de l'article 5.4 de la Loi sur l'aéronautique

L'article 2.



## **ANNEXE II**

### **Les zones exposées aux glissements de terrain et à l'érosion des berges**



**LES ZONES EXPOSÉES AUX GLISSEMENTS DE TERRAIN  
ET À L'ÉROSION DES BERGES**

**Ragueneau**

Baie Barthélémy	C22F02-050-0207	Version 1.0 (décembre 2011)
Baie chez Phydime	C22F02-050-0308	Version 1.0 (décembre 2011)
Chute-aux-Outardes	C22F01-050-0402	Version 1.0 (décembre 2011)
Île des Branches	C22F01-050-0302	Version 1.0 (décembre 2011)
Ruisseau Vert	C22F01-050-0301	Version 1.0 (décembre 2011)
Rivière à la Truite	C22F01-050-0401	Version 1.0 (décembre 2011)
Rivière Saint-Athanase Ouest	C22F01-050-0403	Version 1.0 (décembre 2011)

**Chute-aux-Outardes**

Chute-aux-Outardes	C22F01-050-0402	Version 1.0 (décembre 2011)
Lac Lagacé	C22F01-050-0503	Version 1.0 (décembre 2011)
Rivière Saint-Athanase Ouest	C22F01-050-0403	Version 1.0 (décembre 2011)

**Pointe-aux-Outardes**

Anse des Petites Rivières	C22F01-050-0304	Version 1.0 (décembre 2011)
Baie-Saint-Ludger	C22F01-050-0303	Version 1.0 (décembre 2011)
Complexe Manic-Outardes	C22F01-050-0603	Version 1.0 (décembre 2011)
Île des Branches	C22F01-050-0302	Version 1.0 (décembre 2011)
La Grosse Pointe	C22F01-050-0202	Version 1.0 (décembre 2011)
Lac Castor	C22F01-050-0504	Version 1.0 (décembre 2011)
Lac Lagacé	C22F01-050-0503	Version 1.0 (décembre 2011)
Pointe du Bout	C22F01-050-0201	Version 1.0 (décembre 2011)
Rivière Saint-Athanase	C22F01-050-0404	Version 1.0 (décembre 2011)
Rivière Saint-Athanase Ouest	C22F01-050-0403	Version 1.0 (décembre 2011)

**Pointe-Lebel**

Complexe Manic-Outardes	C22F01-050-0603	Version 1.0 (décembre 2011)
Coulée Père Babel	C22F01-050-0505	Version 1.0 (décembre 2011)
La Sablonnière	C22F01-050-0605	Version 1.0 (décembre 2011)
Lac du Gibier	C22F01-050-0405	Version 1.0 (décembre 2011)
Lac Castor	C22F01-050-0504	Version 1.0 (décembre 2011)
Pointe des Booms	C22F01-050-0604	Version 1.0 (décembre 2011)
Pointe Lebel	C22F01-050-0506	Version 1.0 (décembre 2011)
Pointe Manicouagan	C22F01-050-0406	Version 1.0 (décembre 2011)
Pointe Paradis	C22F01-050-0305	Version 1.0 (décembre 2011)
Rivière Saint-Athanase	C22F01-050-0404	Version 1.0 (décembre 2011)

**Baie-Comeau**

Anse du Moulin	-	Version 1.0 (janvier 2012)
Anse Saint-Pancrace	-	Version 1.0 (janvier 2012)
Baie des Anglais	-	Version 1.0 (janvier 2012)
Baie-Comeau	-	Version 1.0 (janvier 2012)
Baie-Comeau	C22F01-050-0704	Version 1.0 (décembre 2011)

Baie-Comeau (Marquette)	-	Version 1.0 (janvier 2012)
Barrage Mc Cormick	C22F01-050-0703	Version 1.0 (décembre 2011)
Complexe Manic-Outardes	C22F01-050-0603	Version 1.0 (décembre 2011)
La Sablonnière	C22F01-050-0605	Version 1.0 (décembre 2011)
Lac Provencher	C22F01-050-0705	Version 1.0 (décembre 2011)
Pointe des Booms	C22F01-050-0604	Version 1.0 (décembre 2011)
<b>Franquelin</b>		
Anse Saint-Pancrease	-	Version 1.0 (janvier 2012)
Baie des Loups Marins	-	Version 1.0 (janvier 2012)
Franquelin	-	Version 1.0 (janvier 2012)
<b>Godbout</b>		
Baie des Molson	-	Version 1.0 (janvier 2012)
Godbout	-	Version 1.0 (janvier 2012)
<b>Baie-Trinité</b>		
Anse de Sable	-	Version 1.0 (janvier 2012)
Anse des Îlets Caribou	-	Version 1.0 (janvier 2012)
Baie-Trinité	-	Version 1.0 (janvier 2012)
Caye du Brick	-	Version 1.0 (janvier 2012)
Grande anse Saint-Augustin	-	Version 1.0 (janvier 2012)
Île du Vieux Phare	-	Version 1.0 (janvier 2012)
Petite rivière de la Trinité	-	Version 1.0 (janvier 2012)
Petit-Mai	-	Version 1.0 (janvier 2012)
Pointe à Poulin	-	Version 1.0 (janvier 2012)
Ruisseau de l'Ours	-	Version 1.0 (janvier 2012)



## **ANNEXE III**

### **Les terres publiques intramunicipales**



## LA CONVENTION DE GESTION TERRITORIALE

Le 31 mars 2004, le gouvernement et la MRC de Manicouagan ont signé une convention de gestion territoriale à l'égard des terres publiques situées dans les limites territoriales des municipalités de la MRC.

Cette convention délègue à la MRC des pouvoirs et des responsabilités en matière de planification, de mise en valeur et de gestion foncière et forestière des terres publiques intramunicipales (TPI) de son territoire.

À cette fin, la MRC doit entre autres adopter et mettre en vigueur dans ses TPI un plan d'aménagement intégré (PAI) pour les 201,75 km<sup>2</sup> de TPI réparties dans les territoires municipaux (8).

Une version préliminaire de la PAI a été déposée au MRNF – Territoire en octobre 2007, laquelle contient les orientations, objectifs, enjeux et résultats attendus de la MRC de Manicouagan. La PAI respecte les grandes affectations du territoire identifiées au schéma d'aménagement et de développement de la MRC et précise les diverses interventions en matière de développement durable du territoire délégué.

Tel que précisé dans la convention de gestion territoriale, la PAI adoptée est intégrée au schéma d'aménagement et de développement.