



NOUVEAU QUARTIER SUD-EST

Plan municipal secondaire

2026

Fredericton



Le Service de l'urbanisme de la Ville de Fredericton a piloté l'élaboration du plan municipal secondaire du Nouveau quartier sud-est, en collaboration avec les cabinets zzap Architecture + Planning et EXP Services.

Outre le temps qu'elles y ont consacré, les équipes de nombreux services municipaux ont apporté leur expertise et leurs conseils tout au long de ce travail. La Ville de Fredericton remercie les habitantes et les habitants qui, par leur participation aux consultations publiques, ont enrichi la réflexion.

RECONNAISSANCE DU TERRITOIRE

Nous reconnaissons que la Ville de Fredericton est située sur le territoire traditionnel wolastoqey. Le territoire du peuple des Wolastoqiyik est consigné dans les traités de paix et d'amitié visant à établir une relation permanente de paix, d'amitié et de respect mutuel entre des nations égales. Le fleuve qui traverse notre ville est connu sous le nom de Wolastoq, le long duquel vivent les Wolastoqiyik, « le peuple de la belle et généreuse rivière ».

TABLE DES MATIÈRES

1. Planifier la croissance	4		
1.1 Contexte	4		
1.2 Objectif	4		
1.3 Zone du plan	6		
1.4 Vision pour le Nouveau quartier sud-est	6		
1.5 Concrétiser les objectifs du Plan municipal	7		
2. Un développement maîtrisé	10		
2.1 Habitat	10		
2.1.1 Politiques en matière d'habitat	10		
2.1.2 Propositions en matière d'habitat	10		
2.2 Développement économique	11		
2.2.1 Politiques de développement économique	11		
2.3 Qualité urbaine	11		
2.3.1 Politiques de qualité urbaine	11		
2.4 Développement responsable	11		
2.4.1 Politiques de développement responsable	11		
2.5 Organisation spatiale	12		
2.5.1 Politiques générales d'occupation des sols	12		
2.5.2 Politiques relatives aux axes structurants	12		
2.5.3 Politiques relatives au cœur de quartier	13		
2.5.4 Politiques relatives aux zones d'activités	13		
2.5.5 Politiques relatives aux zones d'habitat	14		
		2.5.6 Politiques relatives aux parcs et espaces paysagers	14
		2.5.7 Propositions d'aménagement	15
3. Accompagner le développement	18		
3.1 Morphologie urbaine	18		
3.1.1 Politiques d'aménagement	18		
3.2 Mobilités	21		
3.2.1 Politiques générales de mobilité	21		
3.2.2 Politiques relatives aux axes structurants	21		
3.2.3 Aménagement des voies de desserte	22		
3.2.4 Transport actif et réseau de sentiers	22		
3.2.5 Transport en commun	22		
3.2.6 Orientations en matière de mobilité	22		
3.3 Services municipaux	24		
3.3.1 Politiques d'aménagement des réseaux	24		
3.3.2 Propositions opérationnelles	24		
4. Mise en œuvre	26		
4.1 Mise en œuvre	26		
4.1.1 Politiques de mise en œuvre	26		
4.2 Interprétation	26		
4.2.1 Règles d'interprétation	26		
4.3 Phasage	26		
4.3.1 Politiques de phasage	27		
4.3.2 Stratégie de phasage	27		

LISTE DES CARTES

Carte 1 : Zone du plan du Nouveau quartier sud-est 5
Carte 2 : Plan de démonstration du Nouveau quartier sud-est 8
Carte 3 : Plan de zonage et phasage 17
Carte 4 : Plan d'aménagement 19
Carte 5 : Réseau des mobilités 20

1. Planifier la croissance

Cette partie du Plan vise à présenter au lecteur et à la lectrice les fondements de ce Plan secondaire et à exposer la vision pour le nouveau quartier du sud-est.

1.1 CONTEXTE

La Stratégie de croissance de la Ville de Fredericton (2017) et le Plan municipal d'Imagine Fredericton (2020) visent à concentrer 75 % du développement urbain dans quatre secteurs prioritaires d'aménagement, désignés comme « nouveaux quartiers ». La mise à jour 2025 de l'Évaluation des besoins en logement révèle toutefois que la croissance réelle de la ville a été trois fois supérieure aux prévisions, creusant un écart considérable entre l'offre et la demande. Pour répondre aux besoins, Fredericton devra créer 19 680 logements supplémentaires d'ici 2044. Le Nouveau quartier sud-est apporte une réponse à deux enjeux majeurs : pallier l'insuffisance de développement du nouveau quartier Uptown et répondre à une croissance démographique supérieure aux prévisions. Ce projet structurant pour Fredericton s'inscrit comme un laboratoire d'innovation urbaine, en phase avec les ambitions du Plan municipal. À terme, ce secteur devrait accueillir entre 5 000 et 7 000 habitants d'ici 2046. Ce secteur n'étant pas initialement inscrit au Plan municipal, les terrains concernés relèvent aujourd'hui des zones d'activités et industrielles ainsi que des zones rurales et agricoles, une partie importante se situant hors du périmètre de développement. L'aménagement du secteur nécessite donc des modifications du Plan municipal, envisagées parallèlement à l'adoption du présent Plan.

Fredericton en 2044 :

POPULATION PRÉVISIONNELLE	109 275	habitants
BESOINS EN LOGEMENTS	13 670	logements au prix du marché
	4 305	logements sous le prix du marché
	1 705	logements à prix très abordable
	19 680	total des logements

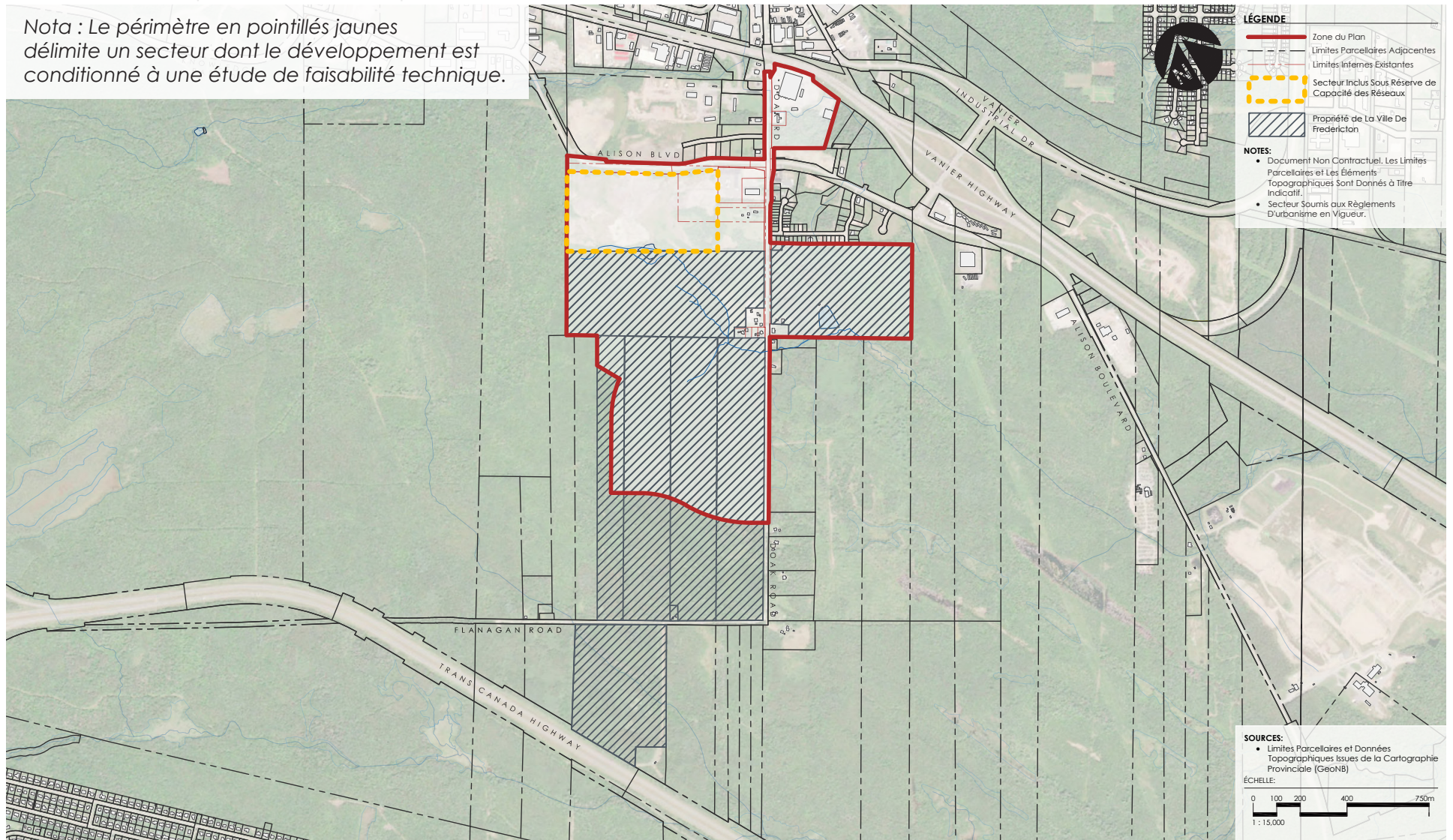
1.2 OBJECTIF

Le plan secondaire du Nouveau quartier sud-est définit la vision, les objectifs, les politiques et les propositions qui orienteront les décisions en matière de croissance, d'occupation des sols et d'investissements publics dans le secteur. Le périmètre d'intervention couvre notamment les transports, les services, l'occupation des sols, les équipements collectifs et l'environnement.

En complément du Plan municipal, le plan secondaire propose un cadre d'aménagement global adapté aux spécificités du site. Principal propriétaire foncier du secteur, la Ville entend mobiliser ce patrimoine pour concrétiser ses objectifs tout en stimulant l'investissement privé.

Carte 1 : Zone du plan du Nouveau quartier sud-est

Nota : Le périmètre en pointillés jaunes délimite un secteur dont le développement est conditionné à une étude de faisabilité technique.



1. Planifier la croissance

1.3 ZONE DU PLAN

Les dispositions du présent plan secondaire s'appliquent au périmètre identifié comme « Zone du plan » sur la carte 1 : **Zone du plan du Nouveau quartier sud-est**. Ce périmètre se situe globalement au sud de l'autoroute Vanier (Route 7) et à l'est de la promenade Knowledge Park. Il couvre environ 148,5 hectares (367,0 acres), dont la majeure partie n'est pas encore aménagée. La Ville de Fredericton détient environ 65 % des terrains de la zone du plan (96,6 hectares), le reste se répartissant entre propriétaires résidentiels, exploitants d'entreprises et promoteurs privés.

1.4 VISION POUR LE NOUVEAU QUARTIER SUD-EST

Ce plan secondaire décline la vision, les objectifs et les politiques énoncés dans le Plan municipal, ainsi que les dispositions régissant la désignation des nouveaux quartiers. La vision pour le Nouveau quartier sud-est s'appuie sur ces fondements tout en valorisant le potentiel unique du secteur.

Né du besoin d'un nouveau quartier dans le sud-est de Fredericton et des orientations du Plan municipal et de la Stratégie de croissance, ce secteur devrait accueillir jusqu'à 7000 résidents d'ici 20 ans. Il représente l'un des plus importants projets d'expansion des infrastructures et services publics de la Ville. Le Nouveau quartier sud-est constituera un ensemble urbain complet, abordable et inclusif, favorable aux déplacements piétons, relié aux principaux axes de transport et aux grands pôles d'emploi par des connexions bien pensées. Son développement compact, soutenu par un réseau de mobilité multimodal, établira une nouvelle référence en matière d'expansion urbaine et favorisera une utilisation raisonnée des terrains et des investissements publics. Au fil de son développement, la valorisation des terrains municipaux permettra de créer une offre de logements abordables, tant en location qu'en accession à la propriété, répondant aux besoins de tous les Frederictoniens. La coexistence des paysages naturels et urbains sera préservée, les caractéristiques environnementales étant mises en valeur pour enrichir la vie collective et forger l'identité du quartier.

1.5 CONCRÉTISER LES OBJECTIFS DU PLAN MUNICIPAL

Le Nouveau quartier sud-est offre à la Ville une occasion unique de mettre en œuvre ses objectifs dès l'origine du projet. La maîtrise du foncier public, associée à une démarche de planification anticipée et raisonnée, permet d'en faire un quartier exemplaire.

OBJECTIFS DU PLAN MUNICIPAL	ACTION DANS LE CADRE DU PLAN SECONDAIRE DU SUD-EST POUR SOUTENIR LES OBJECTIFS DE LA VILLE :
1. Un territoire accueillant et solidaire	<ul style="list-style-type: none"> Mobiliser le foncier municipal pour développer une offre de logements accessibles, tant en location qu'en accession à la propriété.
2. Une économie forte et diversifiée	<ul style="list-style-type: none"> Créer des logements à proximité des bassins d'emploi de Fredericton et sa région (notamment Oromocto, BFC Gagetown, etc.). Favoriser la création d'emplois locaux.
3. Une ville riche de sa diversité Culturelle	<ul style="list-style-type: none"> Diversifier l'offre de logements pour répondre à tous les besoins : proposer dans chaque secteur des habitations variées par leur taille, leur type, leur prix, leur forme et leur statut d'occupation, afin de créer des quartiers mixtes et inclusifs. Dynamiser l'espace public par des œuvres d'art, des lieux d'animation et des équipements collectifs. Aménager des espaces adaptés à la diversité des usages, des groupes sociaux et des pratiques culturelles.
4. Des quartiers complets aux identités affirmées	<ul style="list-style-type: none"> Conjuguer habitat, services, équipements et activités économiques. Privilégier le transport actif et le transport en commun. Prévoir l'implantation d'une nouvelle école publique.
5. Un centre-ville et un quartier riverain animés	<ul style="list-style-type: none"> Créer des liaisons de transport actif et des dessertes en transport en commun vers les points d'intérêt de Fredericton : centre-ville, quartier riverain et pôles d'activité (Centre Grant-Harvey, centre commercial Regent, établissements d'enseignement supérieur, etc.).
6. Un réseau de transport complet	<ul style="list-style-type: none"> Concevoir dès le premier jour un réseau de transport multimodal. Privilégier les mobilités durables, notamment le transport en commun.
7. Un espace public sûr et convivial	<ul style="list-style-type: none"> Placer l'expérience piétonne au cœur de l'aménagement des rues et favoriser l'animation des rez-de-chaussée. Soigner la qualité architecturale et paysagère des espaces publics, voirie comprise.
8. Une ville verte et favorable à la santé	<ul style="list-style-type: none"> Valoriser le patrimoine naturel (notamment les cours d'eau) comme élément identitaire du quartier. Protéger la végétation existante et maintenir des continuités boisées pour préserver la biodiversité et la canopée urbaine.
9. Un développement durable et maîtrisé	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en place un maillage de rues cohérent et adopter une forme urbaine dense et compacte, facilitant la desserte en réseaux et limitant l'impact environnemental.

1. Planifier la croissance

Carte 2 : Plan de démonstration du Nouveau quartier sud-est

« Nota : Ce plan de démonstration, sans portée réglementaire, illustre une hypothèse d'aménagement du Nouveau quartier sud-est. »



Planifier la croissance 1.



Figure 1 : Cœur de quartier



Figure 2 : Axe structurant



Figure 3 : Cours d'eau et sentiers



Figure 4 : Parc public

2. Un développement maîtrisé

Cette section du Plan encadre le développement du secteur et établit la réglementation en matière d'aménagement. L'approche municipale en matière d'encadrement du développement est essentielle pour garantir une croissance urbaine conforme à la vision, aux objectifs et aux politiques de la Ville. Les exigences réglementaires ayant un impact sur le coût et la faisabilité des projets, il est impératif, face à la crise du logement, que la réglementation prenne en compte leurs répercussions sur l'accessibilité financière.

2.1 HABITAT

Face à l'important besoin de diversification de l'offre de logements, la maîtrise foncière publique permet d'envisager des partenariats, notamment avec les opérateurs de logement social, pour développer une offre accessible tant en location qu'en accession à la propriété.

2.1.1 POLITIQUES EN MATIÈRE D'HABITAT

- (1) Le développement du Nouveau quartier sud-est doit favoriser l'habitat et le logement abordable par :
 - i. La cession ou le transfert de terrains publics pour le développement résidentiel;
 - ii. L'incitation à une densité plus élevée sur les terrains publics que dans les autres secteurs de la ville;
 - iii. La promotion de formes d'habitat innovantes et de logements avec services d'accompagnement.
- (2) Le développement doit contribuer à une mixité des types et des formes d'habitat dans tous les secteurs du quartier.
- (3) Le développement résidentiel doit être encouragé à offrir :
 - i. Des logements familiaux (3 chambres ou plus) dans les immeubles collectifs;
 - ii. Des unités de taille modérée en accession

- à la propriété (p. ex. maisons préfabriquées, copropriétés, maisons jumelées);
 - iii. Des logements adaptés aux besoins des aînés.
- (4) Les développements unifamiliaux sur grands terrains doivent être découragés.
- (5) Encourager une approche équilibrée du développement dans la zone du plan qui intègre une conception universellement accessible et adaptée aux différents âges, tenant compte des besoins variés des personnes handicapées dans l'accès à l'environnement bâti, et prenant en considération l'abordabilité.

2.1.2 PROPOSITIONS EN MATIÈRE D'HABITAT

- (1) Lors de la cession de terrains publics pour le développement résidentiel, viser à atteindre jusqu'à 20 % de logements abordables dans l'ensemble du secteur et encourager les projets intégrant des logements abordables en accession à la propriété et des logements sociaux.
- (2) Lors du lotissement des terrains municipaux, prévoir des parcelles de dimensions variées pour favoriser la diversité des formes bâties et élargir l'éventail des options de logement dans chaque secteur du quartier.

2.2 DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

La position stratégique du Nouveau quartier sud-est, à proximité du parc industriel Vanier, offre un accès privilégié à l'Aéroport international de Fredericton et à la BFC Gagetown via l'autoroute Vanier/Route 7. Cette localisation en fait un secteur résidentiel particulièrement attractif pour les actifs travaillant dans ces pôles d'emploi.

2.2.1 POLITIQUES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

- (1) Les nouveaux développements et l'extension des activités économiques seront encouragés le long des axes structurants et du boulevard Alison.
- (2) La cession des terrains publics dans le cœur de quartier devra favoriser l'implantation de services qui stimulent la demande et contribuent à un mode de vie sain et moins dépendant de l'automobile : services de garde d'enfants, commerces, loisirs et services professionnels notamment.

2.3 QUALITÉ URBAINE

L'aménagement des espaces privés structure l'espace public et façonne l'identité du quartier. Les règles d'urbanisme visent à créer des rues vivantes et accueillantes pour les piétons.

2.3.1 POLITIQUES DE QUALITÉ URBAINE

- (1) Le développement doit favoriser un espace public attractif et accessible en intégrant une diversité de végétation, une variété spatiale et des éléments de

conception à échelle humaine.

- (2) Le développement doit être encouragé à contribuer au paysage de rue par :
 - i. L'aménagement d'une surveillance passive de tous les espaces ouverts et flexibles, notamment par des vitrines importantes en rez-de-chaussée, des entrées fréquentes et/ou des logements en rez-de-chaussée avec leurs entrées principales sur rue;
 - ii. L'utilisation d'accès partagés pour limiter les entrées carrossables et permettre le chargement à l'arrière;
 - iii. L'implantation des bâtiments près de la rue et le stationnement en latéral ou à l'arrière, masqué depuis la voie publique.
- (3) La cession des terrains publics dans le cœur de quartier et à proximité des parcs et places publiques doit encourager une conception architecturale et paysagère de haute qualité.

2.4 DÉVELOPPEMENT RESPONSABLE

L'aménagement des terrains, qu'ils soient destinés à l'habitat, aux activités économiques ou aux équipements, doit s'inscrire dans une démarche globale de développement durable, intégrant les enjeux environnementaux, sociaux et culturels.

2.4.1 POLITIQUES DE DÉVELOPPEMENT RESPONSABLE

- (1) Encourager les promoteurs à suivre toutes les procédures appropriées en cas de découverte de ressources archéologiques.

2. Un développement maîtrisé

- (2) Le développement doit être encouragé à intégrer des initiatives de construction écologique et des stratégies d'aménagement à faible impact.
- (3) L'aménagement des terrains doit favoriser la conservation d'un réseau interconnecté d'espaces boisés et de végétation indigène visant à préserver les habitats naturels, assurer l'ombrage, gérer les eaux pluviales et apporter d'autres bénéfices écologiques et esthétiques.
- (4) Les ajustements apportés à ce Plan concernant les caractéristiques environnementales et tenant compte des avis des ministères provinciaux concernés ne nécessiteront pas de modification formelle du plan.

2.5 ORGANISATION SPATIALE

Le plan d'aménagement vise à créer un ensemble urbain complet, conjuguant habitat, commerces, équipements et activités économiques.

2.5.1 POLITIQUES GÉNÉRALES D'OCCUPATION DES SOLS

- (1) La carte 3 définit les limites approximatives de chaque zone d'occupation des sols.
- (2) De nouveaux équipements peuvent être autorisés dans toutes les zones, sous réserve de l'article 2.2.1 (43) du Plan municipal.
- (3) L'aménagement de nouveaux parcs, espaces paysagers et équipements de loisirs peut être autorisé dans toutes les zones sous réserve de l'article 2.2.1 (47) du Plan municipal.
- (4) L'implantation d'une ou plusieurs écoles publiques peut être envisagée dans la zone identifiée sur la Carte 3. Les modifications aux cartes de ce Plan nécessaires pour permettre l'implantation d'une école dans cette zone ne

- nécessiteront pas de modification du Plan.
- (5) L'implantation précise d'une école dans la zone identifiée doit être conçue pour minimiser la perte de terrain disponible pour les usages résidentiels et les axes structurants en :
 - i. Minimisant la taille du terrain scolaire tout en maintenant sa fonctionnalité;
 - ii. Limitant le linéaire de façade du terrain scolaire pour favoriser une façade active le long des rues publiques;
 - iii. Intégrant le site aux parcs et espaces verts adjacents pour permettre un accès partagé, des infrastructures communes et des équipements de loisirs mutualisés.
- (6) Si le projet d'école n'aboutit pas, la provision d'espaces verts dans la zone du plan devra être réexaminée pour garantir des équipements adaptés à la taille du quartier, en cohérence avec la Hiérarchie des parcs de la Ville et le Plan directeur des loisirs et des espaces verts.

2.5.2 POLITIQUES RELATIVES AUX AXES STRUCTURANTS

Les deux secteurs d'axes structurants, situés le long des voies principales d'accès au quartier, marqueront l'entrée du nouveau quartier sud-est depuis le boulevard Alison et l'autoroute Vanier. Ces zones mixtes, associant commerces et logements, contribueront à créer un paysage urbain dynamique.

- (1) La zone des axes structurants accueillera des constructions de hauteur moyenne et une variété d'usages résidentiels et économiques (notamment commerces, bureaux, activités industrielles légères).
- (2) Les plus grandes hauteurs doivent être encouragées sur

- les angles remarquables et en continuité du cœur de quartier.
- (3) Les constructions de faible hauteur peuvent être autorisées si elles font partie d'un projet d'ensemble incluant des formes bâties de moyenne hauteur.
 - (4) Un développement intégré combinant des usages résidentiels et économiques dans des bâtiments distincts peut être autorisé.
 - (5) Les rez-de-chaussée sur rue devront privilégier des usages animés, notamment des locaux mixtes habitat-travail, des commerces, des bureaux et des espaces collectifs.
 - (6) L'aménagement des cours avant devra être particulièrement soigné, en harmonie avec le traitement des rues et permettre l'extension des activités en rez-de-chaussée.
 - (7) Tout développement résidentiel devra assurer des cheminements piétons accessibles reliant l'entrée la plus proche du bâtiment aux sentiers ou trottoirs adjacents.

2.5.3 POLITIQUES RELATIVES AU CŒUR DE QUARTIER

Le cœur de quartier est pensé comme une centralité dynamique regroupant services, équipements et desserte en transport en commun. Malgré sa taille relativement modeste, ce secteur joue un rôle essentiel dans l'aménagement d'un quartier favorisant la marche et offrant tous les services de proximité.

- (1) Le cœur de quartier accueillira divers usages : habitation, commerces, bureaux de petite taille, hôtellerie, équipements, parcs et espaces paysagers, installations collectives.
- (2) Les constructions de moyenne à grande hauteur pourront y être autorisées, les plus grandes hauteurs étant

- privilegiées aux intersections des axes structurants.
- (3) La conception architecturale et l'aménagement des sites devront être de grande qualité, valoriser l'expérience piétonne et enrichir la qualité architecturale du cadre bâti.
 - (4) Les nouveaux développements dans le cœur de quartier devront :
 - i. Réserver les rez-de-chaussée aux commerces, équipements ou autres usages répondant principalement aux besoins des résidents;
 - ii. Intégrer des éléments architecturaux distinctifs contribuant à créer un cœur de quartier unique et attractif;
 - iii. Prévoir des entrées, fenêtres et cheminements piétons accessibles vers les sentiers et les parcs.
 - (5) Les nouveaux usages privilégiant l'automobile, tels que stations-service et services au volant, sont interdits. Les bornes de recharge pour véhicules électriques pourront faire exception.

2.5.4 POLITIQUES RELATIVES AUX ZONES D'ACTIVITÉS

La zone d'activités assure une transition avec le secteur industriel du boulevard Alison tout en renforçant la vocation économique du secteur.

- (1) La zone d'activités accueillira divers usages non résidentiels de faible hauteur, y compris des activités industrielles légères, sous réserve qu'elles ne génèrent ni nuisances ni risques pour les zones résidentielles voisines.

2. Un développement maîtrisé

2.5.5 POLITIQUES RELATIVES AUX ZONES D'HABITAT

La zone d'habitat vise à proposer une gamme diversifiée de logements à proximité des services et équipements.

- (1) La zone résidentielle permet la construction d'habitations de faible hauteur. Des immeubles de moyenne hauteur pourront également être envisagés aux emplacements appropriés, soit en façade de Doak Road, soit attenants au cœur de quartier, au corridor naturel ou aux zones désignées comme parcs et espaces paysagers.
- (2) Une diversité de formes et de types de logements sera recherchée : mini-maisons, maisons individuelles, habitat groupé, logements accessoires, duplex/maisons jumelées, petits collectifs et maisons en rangée.
- (3) Les lots d'angle et les abords des parcs accueilleront de préférence des commerces de proximité tels que cafés et commerces de détail.
- (4) En cœur d'îlot, les activités commerciales se limiteront aux activités professionnelles à domicile.
- (5) Pour les logements en rez-de-chaussée, privilégier les accès directs sur rue et l'aménagement d'espaces paysagers privatifs en façade avant et latérale. Les immeubles collectifs devront présenter des façades animées sur rue, avec entrées et fenêtres, et assurer des liaisons piétonnes accessibles vers l'espace public.
- (6) Rechercher une continuité entre les immeubles collectifs et les parcs et espaces paysagers attenants.

2.5.6 POLITIQUES RELATIVES AUX PARCS ET ESPACES PAYSAGERS

La trame verte joue un rôle structurant dans l'organisation du Nouveau quartier sud-est.

- (1) L'aménagement des parcs et espaces paysagers suivra les principes illustrés sur la carte 4, avec une programmation diversifiée qui contribuera à forger l'identité de chaque secteur.
- (2) Une planification d'ensemble assurera une répartition équilibrée entre espaces de loisirs actifs et espaces naturels dans tout le quartier, conformément au Plan directeur des loisirs et des espaces verts de la Ville et à sa hiérarchie des parcs.
- (3) Les parcs seront implantés à proximité des zones résidentielles pour être :
 - i. Très visibles grâce à un linéaire maximal sur les voies publiques;
 - ii. Facilement accessibles et sécurisés;
 - iii. Des points de repère pour les résidents;
 - iv. Des marqueurs de l'identité du quartier.
- (4) Les parcs et espaces paysagers seront connectés aux aménagements piétons et cyclables pour former un réseau protégé d'habitats naturels et d'équipements de loisirs.
- (5) Le plan définit quatre espaces verts et récréatifs majeurs :



Figure 5 : Zone de conservation de Findlay Creek, Ottawa (Ontario) (Photo : Conservation de la Nation Sud)



Figure 6 : Aire de jeux Lian Valcour



Figure 7 : Parc linéaire Willingdon, Burnaby (C.-B.) (Image : ISL Engineering)



Figure 8 : Mill Creek Ravine, Edmonton (Alberta) (Image : Edmonton Nature Centres Foundation)

- i. La zone 1, au sud de l'axe Est et à l'est du chemin Doak, comprend des zones humides et un plan d'eau. Les contraintes topographiques y limitent la viabilisation. Cette zone sera dédiée à la gestion des eaux pluviales et conservée comme espace naturel.
- ii. La zone 2, en limite ouest du secteur, accueillera un futur château d'eau et un parc aménagé. Des liaisons piétonnes vers les terres de dotation de l'UNB pourront être envisagées.
- iii. La zone 3, parc central attenant au cœur de quartier et connecté à la voie verte, proposera un itinéraire sûr et confortable pour les mobilités actives, des équipements de loisirs centralisés et une programmation diversifiée.
- iv. La zone 4 s'articule autour du cours d'eau qui traverse le secteur. Elle relie les autres espaces verts et forme un corridor boisé continu, préservant les habitats naturels et les fonctions écologiques tout en facilitant les déplacements de la faune et des habitants à travers le Nouveau quartier sud-est.

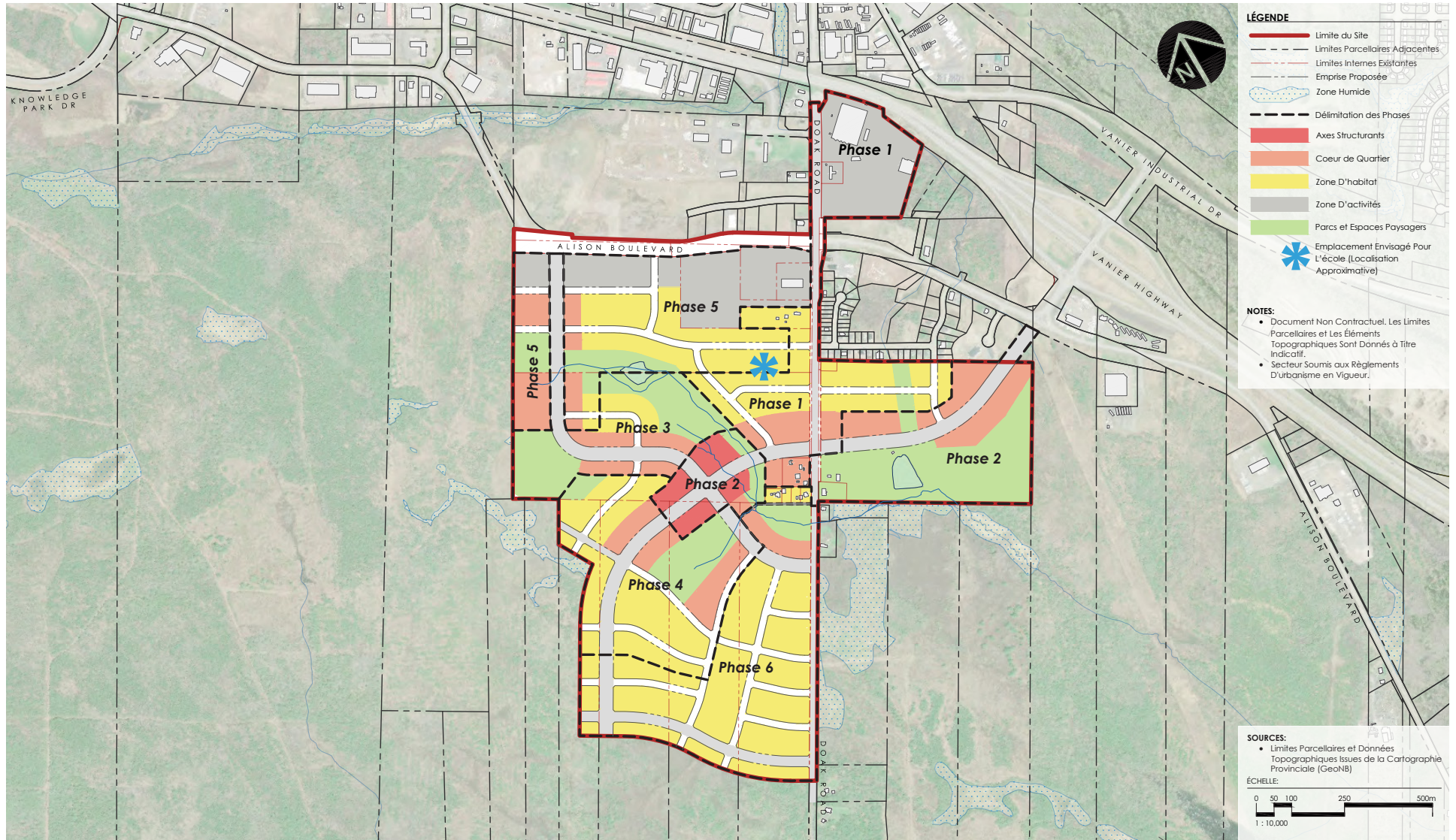
2.5.7 PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT

- (1) Maintenir des échanges réguliers avec la coopérative de district de Fredericton afin d'anticiper ses besoins d'expansion en tant que pôle commercial majeur du secteur sud-est.
- (2) Étudier la possibilité d'implanter un ouvrage de stationnement public ou privé en superstructure près du cœur de quartier pour :
 - i. Satisfaire les besoins en stationnement pendant le déploiement des modes de transport alternatifs;
 - ii. Limiter le recours aux coûteux parkings souterrains dans les projets privés;
 - iii. Permettre une reconversion future de l'ouvrage quand l'usage de la voiture diminuera. *use in the neighbourhood is reduced.*
- (3) Prévoir l'aménagement de places ombragées et de petits espaces verts reliés aux commerces et équipements, dans le cœur de quartier ou à ses abords. Ces espaces publics pourront accueillir événements collectifs, rassemblements informels et activités de loisirs urbains.
- (4) Examiner la possibilité d'intégrer des logements pour actifs dans la zone d'activités, sous réserve d'études techniques et conformément à l'arrêté de zonage.
- (5) Engager un dialogue avec les constructeurs locaux pour accélérer la production de logements via des modèles préapprouvés, des engagements d'achat minimum ou d'autres solutions innovantes.
- (6) Rechercher des opportunités d'intégrer des équipements collectifs (installations sportives, centres communautaires, infrastructures de transport en commun) comme éléments structurants des axes principaux et du cœur de quartier.

2. Un développement maîtrisé

- (7) Évaluer l'opportunité d'aménager rapidement la parcelle déjà zonée en parc dans le lotissement existant à l'est du chemin Doak pour faciliter la mise en place des services nécessaires au développement.
- (8) Un schéma directeur des espaces verts de quartier pourra affiner la programmation, le phasage et la réalisation des parcs et espaces paysagers, en cohérence avec le Plan directeur des loisirs et des espaces verts de la Ville et le rythme de développement.

Carte 3 : Plan de zonage et phasage



3. Accompagner le développement

Cette partie du Plan définit les orientations concernant le domaine public et les infrastructures publiques, notamment tous les équipements dont la Ville (ou autre entité publique) assure la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien (voirie, canalisations, établissements scolaires, espaces verts). Ces éléments sont essentiels pour créer un quartier viable et durable pour les habitants. Les terrains municipaux du sud-est offrent une grande autonomie pour mettre en œuvre une approche novatrice favorisant la croissance dans ce secteur.

3.1 MORPHOLOGIE URBAINE

La structure d'un quartier découle de l'organisation de ses rues et équipements publics, créant une trame qui s'inscrit durablement dans le paysage urbain. À Fredericton, le plan orthogonal établi au XIXe siècle demeure largement préservé, de même que l'implantation des institutions publiques (hôtel de ville), des parcs (Wilmot et Queen's Square) et des infrastructures (usine de traitement des eaux). Pour ce nouveau quartier, il est donc essentiel d'adopter une organisation spatiale viable tant sur le plan économique qu'environnemental, en accord avec les objectifs municipaux.

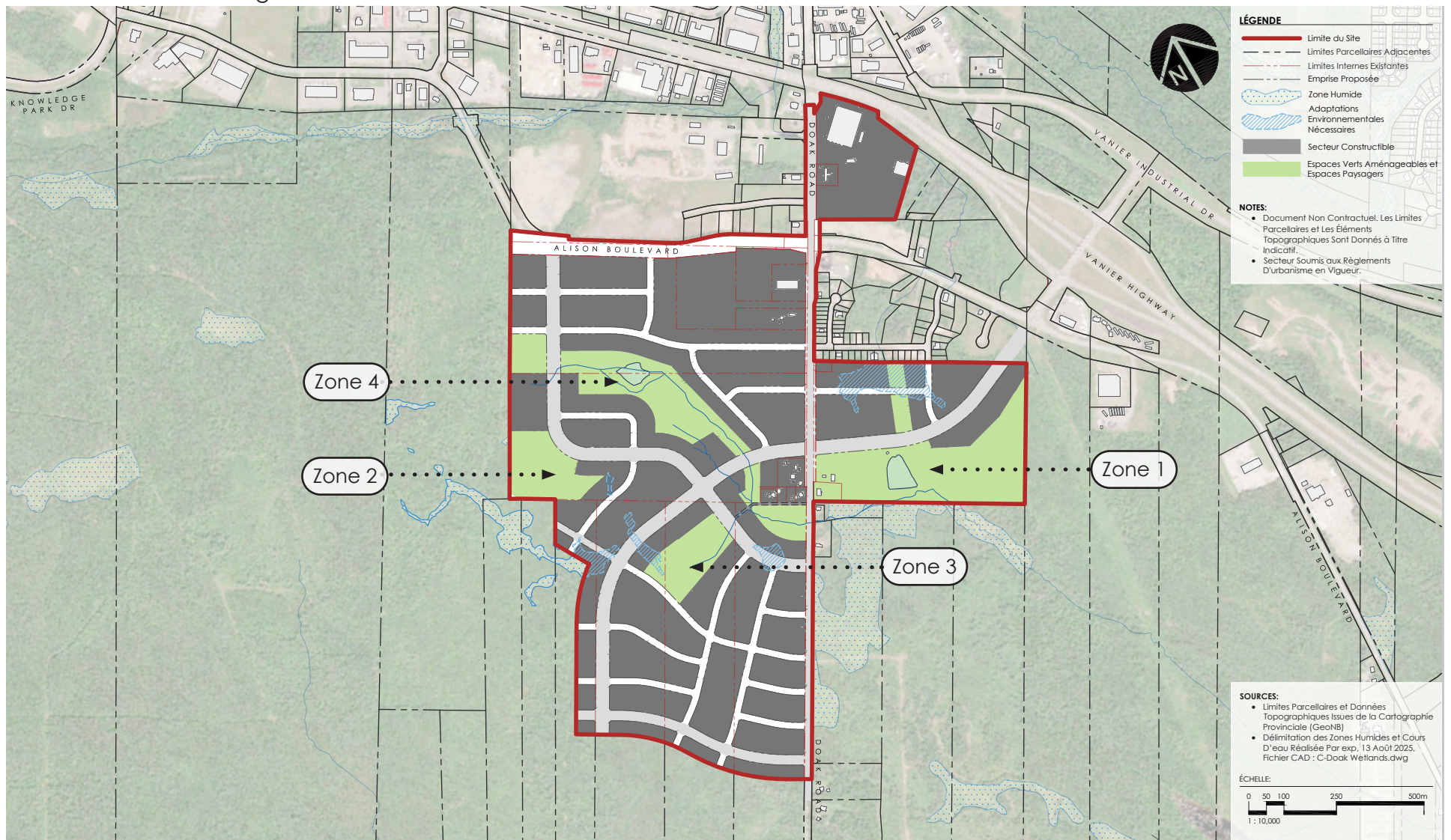
3.1.1 POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT

- (1) Le Nouveau quartier sud-est sera structuré par un maillage cohérent de rues et d'espaces paysagers, comme illustré sur la carte 4, pour favoriser un développement durable privilégiant les déplacements piétons.
- (2) Le tracé des voies publiques doit généralement :
 - i. Favoriser un découpage régulier en îlots propice aux connexions et à la marche;
 - ii. Éviter les voies en impasse;
 - iii. Prévoir de futures connexions routières ou piétonnes vers les terres de dotation de l'UNB et la route Transcanadienne.



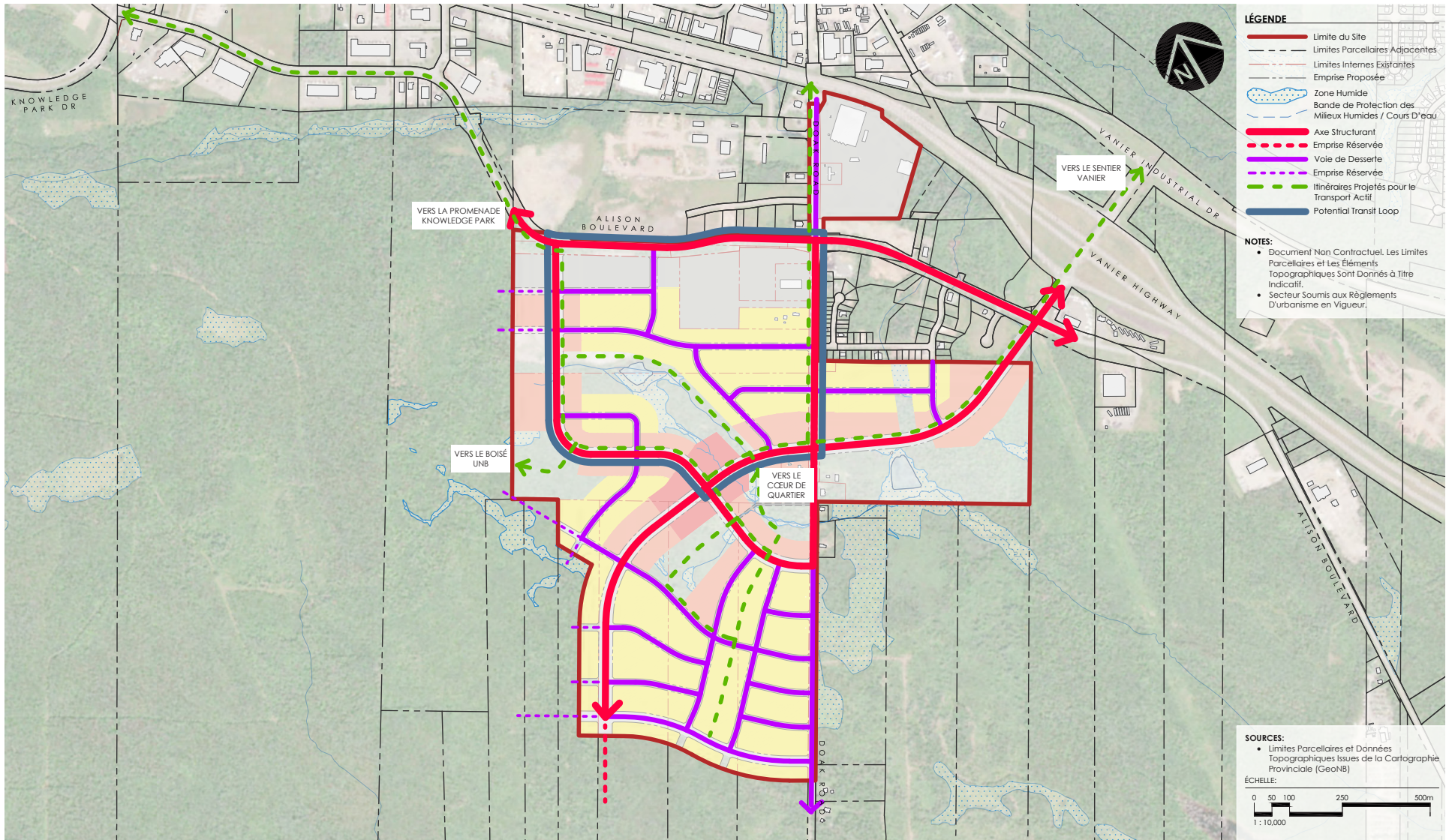
Figure 9 : Le quadrillage des rues du centre-ville de Fredericton

Carte 4 : Plan d'aménagement



3. Accompagner le développement

Carte 5 : Réseau des mobilités



3.2 MOBILITÉS

Un quartier ne peut être inclusif et accessible que si chaque habitant peut s'y déplacer aisément et en toute sécurité. Un réseau des mobilités complet et interconnecté dans le secteur sud-est favorisera un développement urbain maîtrisé et durable.

3.2.1 POLITIQUES GÉNÉRAUX DE MOBILITÉ

- (1) Le réseau des mobilités, illustré sur la carte 5, donnera la priorité aux modes de déplacement durables.
- (2) Des réserves foncières seront conservées en extrémité des rues et sentiers planifiés pour permettre de futures connexions.
- (3) L'aménagement des rues privilégiera la sécurité et le confort des usagers les plus vulnérables (piétons et cyclistes), tout en assurant une circulation fluide des transports en commun et des véhicules, notamment par :
 - i. L'implantation de ronds-points et de carrefours giratoires pour réguler les flux et modérer la vitesse;
 - ii. La création de traversées piétonnes sûres et pratiques à intervalles réguliers le long de la rue.
- (4) Les rues et espaces publics doivent être conçus pour permettre le déneigement et le stockage de la neige, tout en maintenant la priorité aux déplacements piétons.
- (5) Favoriser un aménagement universellement accessible et adaptés à tous les âges, prenant en compte les différents besoins des personnes en situation de handicap dans l'accès à l'espace public.

3.2.2 POLITIQUES RELATIVES AUX AXES STRUCTURANTS

Les axes structurants constitueront les artères principales du quartier et assureront la connexion avec les pôles d'activité voisins (Centre Grant-Harvey, Centre Corbett, BFC Gagetown) via le boulevard Alison et l'autoroute Vanier. En tant que portes d'entrée du quartier, ces voies accueilleront tous les modes de transport et contribueront à forger l'identité du Nouveau quartier sud-est. Elles permettront également d'intégrer les transports en commun et de développer un urbanisme orienté vers les mobilités collectives.

- (1) Ces axes intégreront des éléments distinctifs (art public, végétation, signalétique, terre-pleins, repères) pour créer des entrées de quartier marquantes et renforcer le sentiment d'appartenance.
- (2) Leur conception anticipera le développement des transports en commun en :
 - i. Réservant l'espace nécessaire aux infrastructures (voies d'arrêt, abris);
 - ii. Garantissant que ces emprises ne seront pas détournées au profit des véhicules particuliers (circulation, stationnement).
- (3) Les axes doivent être adaptés à leur fonction et conçus pour privilégier la sécurité et le confort des piétons.
- (4) Le stationnement sur voirie et les structures de stationnement aérien pourront être envisagés pour répondre aux besoins des commerces et des logements.

3. Accompagner le développement

3.2.3 AMÉNAGEMENT DES VOIES DE DESSERTE

Dans les zones résidentielles, la conception des rues vise à modérer la circulation et à créer un environnement paisible.

- (1) Dans les zones résidentielles, la conception des rues vise à modérer la circulation et à créer un environnement paisible.
- (2) Leur aménagement renforcera l'ambiance résidentielle par des éléments comme des alignements d'arbres et des courbes douces.

3.2.4 TRANSPORT ACTIF ET RÉSEAU DE SENTIERS

- (1) Les sentiers constitueront des équipements structurants, conjuguant parcours naturels et cheminements praticables toute l'année, avec éclairage et mobilier adapté.
- (2) Les rues intégreront des aménagements cyclables sécurisés et bien identifiés, avec une signalétique claire et un entretien toute l'année.
- (3) La priorité sera donnée aux liaisons de transport actif sur la voirie existante et aux connexions vers les équipements de proximité et le réseau régional de sentiers.

3.2.5 TRANSPORT EN COMMUN

- (1) La desserte du quartier sud-est respectera les normes de service de Transport en commun Fredericton.

3.2.6 ORIENTATIONS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

- (1) Étudier les moyens d'accélérer le déploiement du transport en commun : programmes de financement, service à la demande et autres solutions innovantes.
- (2) Évaluer les emplacements des futurs arrêts de transport en commun le long des axes structurants et aux carrefours principaux avant la cession des terrains publics. Privilégier une coordination avec les équipements de loisirs, les espaces paysagers, les places et autres lieux de vie collective permettant l'aménagement de zones ombragées, de bancs et d'autres commodités.
- (3) Évaluer les différentes options pour créer un second accès de secours desservant le cœur de quartier, afin de permettre son développement avant l'achèvement de la connexion routière au boulevard Alison.
- (4) Envisager l'élaboration et l'expérimentation de lignes directrices d'aménagement des rues pour les nouveaux quartiers, afin de garantir la cohérence et la qualité des espaces publics et du réseau de transport dans l'ensemble des secteurs de développement de Fredericton.
- (5) Étudier les options possibles et la faisabilité de liaisons en transport actif avec le réseau étendu, notamment vers la promenade Knowledge Park et le sentier Vanier, pour permettre aux résidents d'accéder aux zones de loisirs, aux pôles d'emploi et aux commerces.
- (6) Envisager de réaliser une étude d'impact sur la circulation routière afin d'évaluer les effets de la croissance urbaine sur le réseau de transport municipal.



Figure 10 : Artère commerciale, Village de Griesbach, Edmonton (Alberta) (Image : Forum Properties)



Figure 11 : Voie de desserte, Garrison Crossing, Chilliwack (C.-B.) (Image : Ankenman Associates Architects Inc.)



Figure 12 : Artère résidentielle, Village de Griesbach, Edmonton (Alberta) (Image : Village at Griesbach)



Figure 13 : Voie verte, Garrison Crossing, Chilliwack (C.-B.) (Image : Société immobilière du Canada)

3. Accompagner le développement

3.3 SERVICES MUNICIPAUX

Le Nouveau quartier sud-est se situe en périphérie des réseaux techniques existants (eau potable, assainissement, eaux pluviales). La programmation des infrastructures et des services urbains est essentielle pour garantir un développement qualitatif et pérenne. Le schéma directeur des réseaux vise à doter le quartier d'équipements répondant aux besoins d'un ensemble urbain complet.

3.3.1 POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT DES RÉSEAUX

- (1) La planification des nouvelles infrastructures s'appuiera sur les recommandations des études techniques antérieures concernant le déploiement des réseaux d'eau potable, d'eaux pluviales et d'assainissement. L'implantation et le tracé définitifs des infrastructures pourront être ajustés selon les conclusions des études détaillées et la conception finale.
- (2) La gestion des eaux pluviales devra être performante et durable en :
 - i. Privilégiant une approche régionale de la gestion des eaux pluviales;
 - ii. Préservant une continuité végétale sur chaque îlot pour faciliter la rétention et la gestion des eaux pluviales;
 - iii. Envisageant l'intégration de solutions d'aménagement à faible impact environnemental, comme les jardins de pluie, qui optimisent la gestion des eaux pluviales dans l'espace public;
 - iv. Imposant des plans de gestion des eaux pluviales et, si nécessaire, des dispositifs souterrains de rétention pour les aménagements le long des axes

- v. Conservant, dans la mesure du possible, les parcs publics, les espaces paysagers et les terre-pleins comme zones tampons pour le stockage de la neige et l'infiltration des eaux pluviales.
- (3) Favoriser le recours aux énergies alternatives et la réduction des émissions par l'installation de panneaux solaires et la rénovation énergétique des bâtiments.
- (4) Privilégier l'intégration paysagère des équipements techniques (postes de transformation, installations mécaniques) depuis le domaine public.
- (5) Les nouvelles constructions dans le périmètre du Plan devront être raccordées aux réseaux municipaux, hormis les installations industrielles autorisées le long du boulevard Alison. Les constructions existantes pourront se raccorder aux extensions de réseaux, cette obligation ne s'appliquant qu'en cas de réaménagement de la propriété.

3.3.2 SERVICING PROPOSALS

- (1) Élaborer une planification d'ensemble pour la mise en place des services municipaux.
- (2) Explorer en phase de conception les possibilités d'intégration créative des infrastructures municipales (château d'eau, bassins de rétention) dans le quartier, en privilégiant des solutions naturelles d'aménagement et en les associant à des œuvres d'art public et à des équipements collectifs.
- (3) Collaborer avec les services publics pour l'enfouissement des lignes électriques et de télécommunication et la desserte par l'arrière des parcelles le long des axes structurants et dans le cœur de quartier.
- (4) Évaluer les impacts du corridor d'Énergie NB limitrophe.



Figure 14 : Un jardin de pluie intégré à l'aménagement de rue à Vancouver (C.-B.) (Image : Ville de Vancouver)



Figure 15 : Un parc conçu pour servir de bassin sec de rétention à Edmonton (Alberta) (Image : EPCOR)



Figure 16 : Silo Park, à Auckland (Nouvelle-Zélande), conjugue infrastructure et espace public (Image : Silo Park)



Figure 17 : Une aire de jeux d'eau à Montréal (Québec), aménagée pour gérer le ruissellement et les eaux pluviales (Image : Ville de Montréal)

4. Mise en œuvre

Cette section présente les modalités d'interprétation et d'application permettant une mise en œuvre efficace du Plan et de ses orientations.

4.1 MISE EN ŒUVRE

4.1.1 POLITIQUES DE MISE EN ŒUVRE

- (1) Le développement des infrastructures, des modes de transport durables et des équipements publics, notamment les parcs et espaces paysagers, accompagnera et soutiendra la croissance du secteur.
- (2) La Ville pourra mobiliser différents outils, dont l'acquisition foncière et l'inscription de servitudes restrictives lors des cessions de terrains, pour atteindre les objectifs du Plan.

4.2 INTERPRÉTATION

Les futurs aménagements du secteur devront respecter la vision, les objectifs et les règles d'occupation des sols définis par le Plan secondaire.

4.2.1 RÈGLES D'INTERPRÉTATION

- (1) L'interprétation du Plan s'appuie sur les définitions de la législation provinciale applicable, du Plan municipal et de l'arrêt municipal de zonage.
- (2) Les cartes du Plan sont données à titre indicatif, sauf lorsqu'elles suivent des voies existantes ou d'autres éléments physiques clairement identifiables. Des

ajustements mineurs de périmètre ne nécessiteront pas de modification du Plan dès lors qu'ils respectent la vision et les orientations générales du Plan secondaire sud-est.

- (3) Les modifications du Plan secondaire devront s'inscrire dans la vision, les objectifs et l'esprit du Plan, et tenir compte des critères énoncés dans la Politique 4.1 (3) du Plan municipal.
- (4) Encourager la relocalisation des usages non conformes ou incompatibles vers des sites appropriés, désignés ou planifiés, selon les besoins.
- (5) Tout usage légalement existant avant l'adoption du Plan conserve son statut d'usage légalement non conforme.

4.3 PHASAGE

L'aménagement des terrains s'effectuera par phases cohérentes, articulant le déploiement des nouveaux services et infrastructures avec le développement du secteur. Les premières phases détermineront l'identité du quartier. Il est donc essentiel d'y privilégier dès le départ la marchabilité et l'accès aux transports en commun, afin d'éviter d'ancrer des habitudes de déplacement centrées sur l'automobile qui compromettraient le développement ultérieur des mobilités actives et des transports collectifs.

4.3.1 POLITIQUES DE PHASAGE

- (1) Le phasage des services et du développement suivra généralement la carte 3, mais peut évoluer selon les conditions du marché ou d'autres facteurs.
 - (2) Le rythme de déploiement des services et de réalisation des aménagements étant susceptible d'évoluer, les ajustements des périmètres de phase ne nécessiteront pas de modification du Plan.
 - (3) Afin de garantir souplesse et adaptabilité au fil des études détaillées et de la conception, la modification de l'ordre des phases ne nécessitera pas d'amendement du Plan, sauf en cas de proposition de report du cœur de quartier à une phase ultérieure.
 - (4) Pendant toute intervention sur le chemin Doak affectant la circulation, un accès alternatif sera aménagé pour les résidents concernés.
 - (5) Pour les secteurs de la phase 5 dont la desserte n'a pas été étudiée dans les analyses de faisabilité antérieures, l'autorisation d'aménagement sera conditionnée à une étude complémentaire de faisabilité technique et financière.
 - (6) Un suivi régulier des permis délivrés et de l'évolution démographique permettra d'évaluer le développement du Nouveau quartier sud-est.
- habitants.
 - (2) Privilégier lors des Phases 1 et 2 la réalisation des équipements et services publics, notamment les parcs, les transports en commun et les itinéraires de transport actif.
 - (3) Poursuivre les échanges avec le ministère de l'Éducation et du Développement de la petite enfance et le ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick pour intégrer un site scolaire en phase 1, si les conditions le permettent.

4.3.2 STRATÉGIE DE PHASAGE

- (1) Engager dès la Phase 1 un développement qualitatif et diversifié pour façonner l'identité du secteur et renforcer son attractivité auprès des promoteurs comme des futurs

GLOSSAIRE

TERME	DESCRIPTION
Activités économiques	Activités non résidentielles générant des emplois et, dans le cadre de ce Plan, compatibles avec la proximité de l'habitat. Peuvent inclure bureaux, commerces, services de santé, centres de recherche, logistique, industrie légère, hôtellerie, enseignement et équipements de loisirs.
Aménagement à faible impact (AFI)	Approche minimisant l'impact environnemental, notamment sur les ressources hydriques, en s'inspirant des processus naturels pour la gestion des eaux pluviales.
Attenants	se dit de terrains ou parcelles directement contigus ou physiquement en contact, partageant une limite cadastrale commune.
Ensemble urbain complet	Environnement urbain répondant aux besoins quotidiens des habitants tout au long de leur vie grâce à une mixité adaptée d'emplois, services de proximité, types de logements et équipements collectifs (logements abordables, écoles, loisirs et espaces paysagers). L'accès aux transports en commun et aux modes de transport actif y est facilité.
Espace public	Lieux accessibles à tous entre les bâtiments - rues, places et parcs.
Forme bâtie	Caractérise la configuration spatiale du bâti et son rapport aux rues et espaces paysagers. Englobe également les aspects architecturaux : hauteurs, volumétrie et qualité des matériaux et de la construction.
Habitat accompagné	Association d'une solution de logement et de services permettant aux personnes de vivre de manière autonome dans leur quartier.
Hauteurs des bâtiments	Dans le cadre de ce Plan, les constructions sont classées selon trois catégories : <ul style="list-style-type: none"> • Faible hauteur = 1-3 étages • Moyenne hauteur = 4-7 étages • Grande hauteur = 8 étages et plus
Logement abordable	Dans le cadre de ce Plan, désigne les logements construits dans le cadre de programmes d'aide au logement municipaux, provinciaux ou fédéraux.
Logement en accession à la propriété	Dans le cadre de ce Plan, une unité d'habitation dans laquelle le propriétaire réside, sous diverses formes juridiques : pleine propriété, bail emphytéotique, copropriété et coopérative.

GLOSSAIRE

Logements pour actifs	Opérations de densification mixte en zone d'activités, offrant un cadre de vie abordable à proximité des services essentiels (commerces alimentaires, écoles, loisirs, espaces paysagers, emplois, santé) et bien desservi en transports collectifs et mobilités actives.
Multimodalité	Possibilité d'utiliser différents modes de transport.
Paysage urbain	Environnement perceptible depuis l'espace public, composé d'éléments naturels et bâtis : constructions, revêtements, végétation, mobilier urbain et équipements divers.
Signalétique	Dispositifs d'information guidant les usagers et facilitant leur compréhension et leur appropriation de l'espace.
Transport actif	Modes de déplacement utilisant l'énergie humaine plutôt que mécanique, comme le vélo, la marche, la course à pied ou la planche à roulettes.
Transport durable	Modes de déplacement à faible impact (marche, vélo, transports collectifs, covoiturage et autopartage).
Usage mixte	Présence dans un même bâtiment ou ensemble immobilier d'activités résidentielles et non résidentielles.



Fredericton

NOUVEAU QUARTIER SUD-EST

Plan municipal secondaire