

The background is an aerial photograph of the Fredericton city center, showing a grid of streets, various buildings, and green spaces. A large, stylized graphic is overlaid on the top right, consisting of a blue and green circular shape with a white outline, and a grid of colored squares (red, green, orange, yellow) to its right.

PLAN DU CENTRE-VILLE DE FREDERICTON

2015



PLAN DU CENTRE-VILLE DE FREDERICTON

2015

Smart. Sustainable.
Fredericton
Ingéniosité. Durabilité.

DOWNTOWN
FREDERICTON
INCORPORATED



The **Planning** Partnership

/TABLE DES MATIÈRES

- Table des matières
- Remerciements
- Sommaire

1.0	Introduction	1	5.0	Cadre des espaces publics	47	Cartes et figures		
1.1	But et objectifs		5.1	Stratégies de circulation		1	Limites du secteur d'étude	2
1.2	Définir le secteur d'étude		5.2	Paysages de rue		2	Utilisation actuelle du sol	11
1.3	Structure du document		5.3	Espace ouvert et liaisons		3	Principaux sites sous-exploités	16
			5.4	Éléments civiques		4	Quartiers à usage mixte et quartiers résidentiels	26
2.0	Contexte	5	6.0	Cadre de la forme bâtie	77	5	Circulation	48
2.1	Survol historique		6.1	Caractère de la forme bâtie		6	Hierarchie du paysage de rue	56
2.2	Processus de mobilisation du public et résultats		6.2	Éléments de la forme bâtie		7	Espaces ouverts et liaisons	68
2.3	Conditions existantes et nouvelles					8	Éléments civiques	74
3.0	Vision et stratégies clés	17	7.0	Ressources et quartiers patrimoniaux	89	9	Secteurs à caractère de la forme bâtie	78
3.1	Contexte		7.1	Ressources et quartiers patrimoniaux		10	Éléments de la forme bâtie	86
3.2	Énoncé de vision révisé		8.0	Stratégies de mise en œuvre	95	11	Inventaire des ressources patrimoniales	90
3.3	Vision et concepts directeurs		8.1	Initiatives immédiates		12	Zones de sauvegarde du patrimoine recommandées	92
3.4	Principes clés		8.2	Initiatives à court terme				
3.5	Stratégies clés de visualisation de l'avenir		8.3	Initiatives à moyen terme				
			8.4	Initiatives à long terme				
4.0	Quartiers à usage mixte et quartiers résidentiels	25	8.5	Initiatives permanentes				
4.1	Quartier de la cathédrale							
4.2	Quartier de la capitale							
4.3	Quartier du marché							
4.4	Quartier de la rue King							
4.5	Quartier de la rue Queen							
4.6	Quartier historique de garnison							
4.7	Quartier Frederick Square							
4.8	Quartier du rond-point Victoria							
4.9	Quartier riverain ouest							

/REMERCIEMENTS

Le présent plan a été préparé grâce à la collaboration de personnes et d'organismes de divers milieux. De nombreux résidents, propriétaires d'entreprise, représentants de gouvernement, conseillers municipaux, propriétaires fonciers et employés municipaux ont donné de leur temps, déployé des efforts et mis à profit leur expérience, leurs compétences particulières et leurs connaissances tout au long du processus. Que cette participation de la collectivité locale et générale ait été obtenue au kiosque établi au festival Harvest Jazz & Blues, dans les médias sociaux ou lors d'ateliers de visualisation de l'avenir, elle s'est avérée d'une valeur inestimable et s'est révélée fort utile.

Nous aimerions remercier Downtown Fredericton Inc., et plus particulièrement Bruce McCormack, pour avoir lancé le Plan du centre-ville de Fredericton en partenariat avec la Ville de Fredericton. Nous aimerions reconnaître la contribution essentielle et le soutien des employés municipaux Ken Forrest, Juan Estepa et Sebastián Salazar.

Comité directeur du Plan du centre-ville

Juan Estepa	Gestionnaire du patrimoine et de la conception urbaine, Ville de Fredericton
Sean Lee	Gestionnaire de l'ingénierie, Ville de Fredericton
Bruce McCormack	Directeur général de Downtown Fredericton Inc.
Marty Mockler	Directeur de Downtown Fredericton Inc.
Kate Rogers	Conseillère, quartier 11
Sebastián Salazar	Planificateur, Ville de Fredericton
Dave Seabrook	Directeur adjoint, Croissance et services communautaires, Ville de Fredericton
Wes Ward	Downtown Fredericton Inc., Capital Complex
Tim Yerxa	Gestionnaire de The Playhouse

Le Plan du centre-ville a été préparé par :

Partenariat de planification

Harold Madi	Planificateur, concepteur d'urbanisme, chef de projet
David Leinster	Architecte paysagiste
Ron Palmer	Planificateur
Rick Merrill	Planificateur, concepteur d'urbanisme
Lucas Van Meer-Mass	Planificateur
Jessica Donaldson	Planificatrice
Evan Truong	Planificateur, concepteur d'urbanisme
Max Kerrigan	Architecte paysagiste
Rob Chubb	Planificateur, concepteur d'urbanisme

Poulos & Chung

Nick Poulos	Ingénieur de la circulation
-------------	-----------------------------

/SOM

/SOMMAIRE

Fredericton est née de la forêt acadienne, où la forêt boréale du Nord vient se mêler aux feuillus du Sud, à un tournant de l'histoire nord-américaine. Fondée par des Loyalistes de l'Empire-Uni le long d'un méandre de la rivière Saint-Jean, la nouvelle ville jouissait des fondations nécessaires pour en faire la fière capitale de la province. Elle était, et reste encore aujourd'hui, le centre du gouvernement, de l'éducation, de l'armée et de l'église anglicane. La ville a tout de même grandi et gagné en maturité. Accueillant de jeunes entreprises dans le domaine de la haute technologie et des institutions culturelles distinguées, la ville prospère dans la structure de ses rues et de ses bâtiments historiques.

Le Plan du centre-ville a été conçu en gardant à l'esprit ces éléments de l'identité de Fredericton. Le Plan tient compte des qualités et des valeurs qui caractérisent l'histoire de la ville et définit les étapes à suivre pour que Fredericton puisse tirer le meilleur parti de son troisième siècle d'existence.

Le Plan du centre-ville contient des recommandations sur les espaces publics et les espaces ouverts, sur les bâtiments existants et les nouveaux, et sur toutes les formes de circulation. Il a pour but de refaçonner l'expérience des Frédérictonnais dans leur centre-ville en mettant davantage l'accent sur la qualité de l'environnement urbain. En améliorant les rues afin de mieux accueillir les différents modes de transport, en rehaussant la qualité de la conception des espaces ouverts et des rues, en privilégiant le patrimoine, en insistant sur la qualité des nouveaux aménagements et en favorisant la santé et l'inclusion sociale grâce à l'investissement dans les espaces publics, entre autres mesures, la Ville permettra à ses résidents de redécouvrir le centre-ville pour le plaisir de s'y promener, d'y travailler, d'y vivre et d'y magasiner.

Les avantages que présente le nouveau Plan du centre-ville sont nombreux : l'augmentation du nombre de touristes, l'attrait du centre-ville pour les nouvelles entreprises et les nouveaux aménagements, l'accroissement du sentiment d'identité et d'appartenance et un hommage au passé glorieux de Fredericton, pour n'en citer que quelques-uns.

Nous vous encourageons à lire le présent document et à découvrir en quoi chaque recommandation contribue à la vision d'un nouveau centre-ville. Les changements ne se feront pas du jour au lendemain mais, au cours des années à venir, le centre-ville se transformera selon la vision et les principes que les Frédérictonnais ont exprimés. Le Plan du centre-ville sera la feuille de route qui guidera ces changements.





/INTRODUCTION

/1.0

Le Plan du centre-ville de Fredericton jette les bases de la transformation et de l'enrichissement du centre-ville de Fredericton au cours des prochaines décennies. Ce plan porte sur l'utilisation des terres, la conception urbaine, les espaces publics, les espaces ouverts et les plans de circulation qui permettront au centre-ville de Fredericton de prospérer et de s'adapter aux circonstances changeantes tout en conservant son caractère historique et un mélange subtil des usages.

Le Plan du centre-ville servira de cadre général pour orienter les initiatives publiques, les études et les projets d'aménagement du secteur privé à venir. Il est conçu pour favoriser la création d'un centre-ville harmonieux, dynamique et jouant un rôle essentiel sur le plan économique. Par ailleurs, afin d'être compatible avec des objectifs plus larges, le plan s'harmonise avec de nombreuses études antérieures et en cours et propose une vision à long terme globale et audacieuse, susceptible de transformer le centre-ville et de profiter à Fredericton et à ses environs.

Une étude complémentaire sera nécessaire pour donner suite à certaines recommandations de ce rapport. Même s'il est important de conserver l'esprit et l'intention des recommandations, leur mise en œuvre peut faire l'objet d'une certaine flexibilité.



1.1/ BUT ET OBJECTIFS

Le Plan du centre-ville est un document complet et de grande envergure destiné à servir de guide et de « plan d'action » pour Fredericton au cours des 10 à 20 prochaines années. Le Plan du centre-ville vise à mettre à jour le Plan du centre-ville de Fredericton de 1997 et à établir une série de stratégies de mise en œuvre et de conception urbaine pour le centre-ville. Conçu à l'origine en tant que deux études distinctes, ce plan concilie les objectifs de la mise à jour du plan d'utilisation des terres et du plan de conception urbaine.

L'objectif central du plan est de fournir une vision pour le centre-ville qui oriente les lignes directrices, les politiques et les priorités concernant :

- l'utilisation des terres;
- la circulation, y compris la circulation automobile et le stationnement;
- les lieux patrimoniaux et à caractère distinct;
- le domaine public;
- les services et l'infrastructure;
- le développement économique, culturel et touristique;
- la mise en œuvre.

L'objectif du Plan du centre-ville est d'intégrer toutes ces recommandations en vue de créer un centre-ville dynamique et polyvalent qui préserve et enrichit son passé, tout en créant le patrimoine de demain.

1.2/ DÉFINIR LE SECTEUR D'ÉTUDE

Le centre-ville de Fredericton est généralement associé au secteur défini par le plan d'origine de la ville coloniale. Le plan d'origine de la ville correspond de façon générale au secteur d'étude du centre-ville.

Le secteur d'étude est défini par les limites du centre-ville indiquées dans le plan municipal de Fredericton. La rivière Saint-Jean le délimite au nord, la rue Saint John à l'est, la rue Smythe à l'ouest et la rue George au sud. Les limites proposées sont la rivière Saint-Jean au nord, le pont piétonnier Bill Thorpe à l'est, la résidence du lieutenant-gouverneur à l'ouest et à mi-chemin entre la rue Brunswick et la rue George, mais en incluant tous les îlots qui se trouvent entre la rue Sunbury et la rue Saint John. Le Plan propose un changement des limites du centre-ville afin de mieux englober les parties est du centre-ville et de mieux marquer la transition entre le centre-ville et les quartiers adjacents.

Tout au long de ce document, le terme « centre-ville » désigne les limites du centre-ville indiquées à la page ci-contre.

Le Plan du centre-ville a été préparé en partenariat avec Downtown Fredericton Inc., l'organisation chargée de l'amélioration des affaires au centre-ville.

Bien que le Plan du centre-ville porte principalement sur le centre-ville, il a été élaboré en tenant compte des liens et des relations du centre-ville avec le reste de la région de Fredericton. Au nombre des éléments importants en dehors du centre-ville, mentionnons :

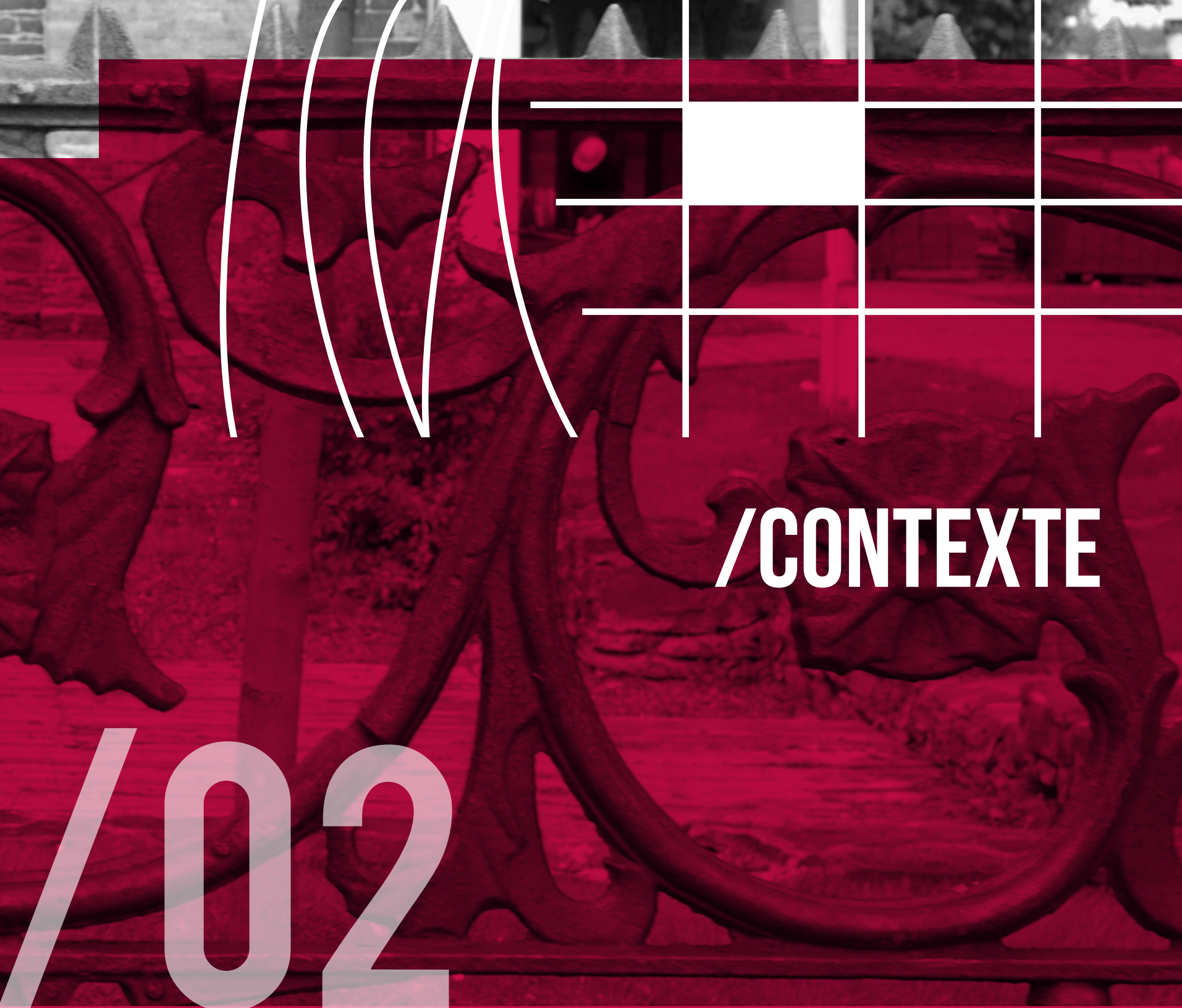
- les quartiers de lotissement résidentiel;
- les parcs Wilmot et Odell et le terrain d'exposition de Fredericton;
- l'Université du Nouveau-Brunswick;
- les quartiers du « côté nord ».

1.3/ STRUCTURE DU DOCUMENT

Le présent document est organisé selon une structure claire, lisible et hiérarchique.

La section 2 donne une description claire et concise du processus de consultation et de recherche qui a mené à l'élaboration de ce document.

Viennent ensuite une série de sections qui contiennent des recommandations de plus en plus détaillées et propres à chaque zone du centre-ville. Le rapport se termine par la présentation de stratégies de mise en œuvre qui fournissent une orientation pour l'avenir à court, à moyen et à long terme (y compris l'établissement des coûts) et qui donnent la priorité aux décisions qui visent plusieurs objectifs à la fois.



/2.0

L'efficacité d'un plan repose sur la compréhension approfondie de l'histoire du secteur en question, des conditions existantes et des pensées et aspirations des personnes qui l'utilisent. La présente section vise à fournir des renseignements généraux sur ces questions et sur d'autres. Cette information constitue la base du Plan du centre-ville.

Cette section permettra de décrire comment et pourquoi les décisions ont été prises, comment les intervenants et le public ont été sollicités et la façon dont ce plan s'inspire ou diffère du Plan du centre-ville précédent.

Pour obtenir des renseignements généraux supplémentaires, veuillez consulter le mémoire général du centre-ville de Fredericton et le mémoire de consultation et des ateliers sur le centre-ville de Fredericton. Vous trouverez le mémoire de consultation sur le site suivant : <http://www.fredericton.ca/fr/hotel-de-ville/plans-et-processus/plan-du-centre-ville>.

/CONTEXTE

/02

2.1/ SURVOL HISTORIQUE

Les Frédérictonnais sont fiers de leur histoire et de leur riche éventail de bâtiments patrimoniaux. L'histoire consigne tous les changements, et la structure urbaine de Fredericton, sa forme bâtie et ses espaces ouverts sont le reflet de différents aspects de sa longue histoire sur plus de deux siècles. En faisant état du passé de Fredericton pour mieux le comprendre, le Plan du centre-ville est en mesure d'élaborer des stratégies qui visent à préserver et à améliorer son tissu historique tout en offrant des possibilités de créer le patrimoine de demain.

Fredericton se trouve au point navigable le plus élevé de la rivière Saint-Jean. Que ce soit en raison du risque d'inondations lors des débâcles printanières ou du rôle de la rivière dans l'industrie du bois de sciage, jadis prospère, le quotidien de Fredericton est intimement lié à la rivière Saint-Jean.

Fredericton se trouve dans le territoire traditionnel des Malécites (Wolastoqiyik), peuple parlant l'algonquin associé à la rivière Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, dans le Maine et dans certaines régions du Québec. Tout comme les Frédérictonnais contemporains, les Malécites valorisent leur lien avec la rivière et se désignent eux-mêmes « Wolastoqiyik » ou « peuple de la belle rivière ».

La ville de Fredericton a été fondée sur un territoire malécite en 1783 par les Loyalistes de l'Empire-Uni qui fuyaient les colonies américaines après la guerre de l'Indépendance. Un plan de ville a été dressé en 1785, établissant la grille actuelle de la ville. Le plan de ville de Fredericton suivait les tendances courantes de la planification des villes coloniales britanniques. Il indiquait les places publiques, les cimetières et divisait les terres en blocs rectangulaires, eux-mêmes divisés en longues

parcelles rectangulaires. Dès le début de son histoire, Fredericton était dotée des fondements nécessaires à une capitale importante.

Bon nombre des premiers colons étaient des membres importants de la société coloniale américaine et ils ont rapidement positionné la ville en tant que capitale régionale. L'Université du Nouveau-Brunswick a été fondée en 1785 et la ville est devenue le siège du diocèse anglican en 1845. Moins d'un siècle après sa création, Fredericton jouissait du prestige militaire, universitaire et religieux de son statut de ville protestante coloniale.

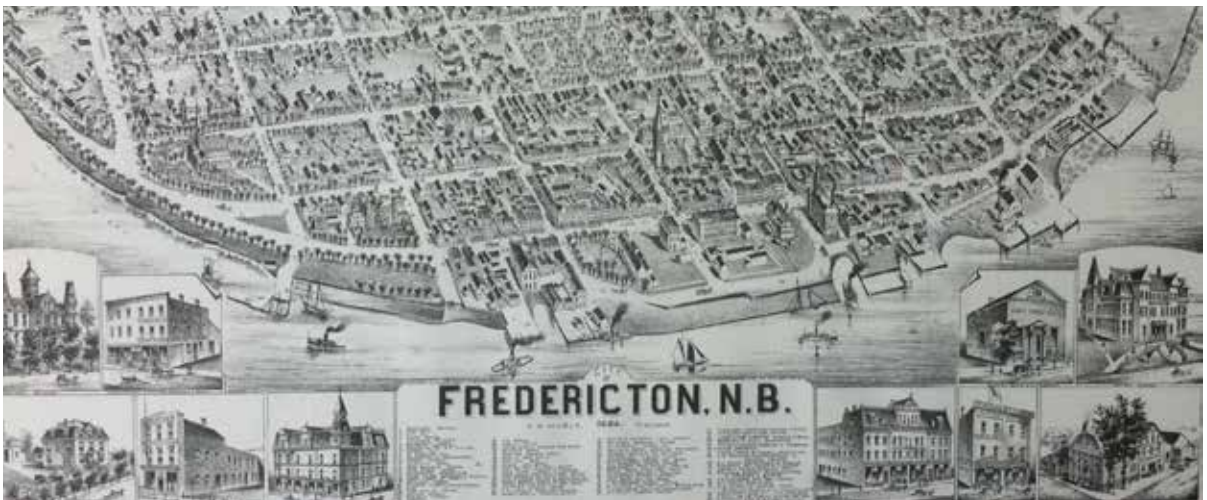
L'esthétique urbaine coloniale de Fredericton a laissé son empreinte sur la ville. L'emplacement de bâtiments institutionnels et municipaux importants dans le Quartier de la garnison, à la façon d'un campus, témoigne du statut de la ville

comme pôle administratif et militaire régional. Le caractère de la rue Queen aux usages mixtes et précis est typique de l'époque avant l'arrivée de l'automobile lorsqu'il fallait concentrer les biens et les services dans une zone compacte que l'on pouvait parcourir à pied.

La plupart des bâtiments de Fredericton ne font pas face à la rivière, en souvenir du temps où la fonction principale de la rivière était l'industrie et l'extraction des ressources. La nature temporaire des structures associées au commerce des ressources et le fait que la rivière aurait été le point de réception des déchets et des effluents de la ville expliquent pourquoi la ville semble « tourner le dos » à la rivière.



Première Nation malécite, premiers habitants de la région de Fredericton



Dessin du quadrillage et forme bâtie de Fredericton au XIX^e siècle

STRATÉGIES DE MISE EN ŒUVRE

Le centre-ville abrite une collection exemplaire de styles architecturaux qui couvrent toute l'histoire de la ville et toute l'étendue de la forme bâtie architecturale municipale, commerciale et résidentielle.

La ville compte encore aujourd'hui quelques exemples du style colonial conservateur des débuts, tout particulièrement dans le quartier de la cathédrale. Ces maisons à ossature de bois ont une forme simple sans ornement, étant le reflet à la fois de leur époque et des dispositions spirituelles de leurs constructeurs : à ses débuts, Fredericton était un lieu de dur labeur ne laissant place à aucune frivolité.

Le XIX^e siècle est la période architecturale qui définit le centre-ville. Son architecture domestique témoigne du riche mélange des styles architecturaux des années suivantes.



Hôtel de ville et place Phoenix au XIX^e siècle

Les grandes maisons bourgeoises de style reine Anne et Second Empire caractérisent l'est de la ville, tandis que les résidences unifamiliales plus modestes définissent le caractère résidentiel à mesure qu'on se déplace vers l'ouest.

Parmi les principaux bâtiments municipaux du XIX^e siècle du centre-ville, mentionnons la caserne des soldats (1826), la cathédrale Christ Church (1853), l'hôtel de ville de Fredericton (1876) et le bâtiment de l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick (1882). Ces bâtiments municipaux servent de points de repère. Chacun encadre un espace ouvert et confère au centre-ville ordre et structure. Il s'agit souvent de bâtiments dynamiques dont les formes et les fonctions ont sans cesse changé depuis leur construction. L'hôtel de ville, par exemple, a hébergé un marché au sous-sol pendant de nombreuses années, et le service de police y a aussi élu domicile pendant un certain temps.



Rue Queen au XIX^e siècle



Assemblée législative du Nouveau-Brunswick



Vente au détail sur la rue Queen aujourd'hui

2.2/ PROCESSUS DE MOBILISATION DU PUBLIC ET RÉSULTATS

Le Plan du centre-ville de Fredericton est le fruit d'un vaste processus de consultation publique visant à solliciter l'apport des gens qui vivent, travaillent, étudient et se divertissent au centre-ville. Des consultations approfondies ont été organisées pendant neuf mois avec des groupes d'intervenants locaux et de simples citoyens.

La présente section résume les résultats du processus de consultation du public et présente les principes et les stratégies clés qui ont été établis lors de l'atelier de visualisation de l'avenir et de la consultation du public.

CONSULTATION INITIALE

En juin 2013, l'équipe de consultants a rencontré de nombreux groupes d'intervenants de divers secteurs et a mené une évaluation exhaustive du centre-ville. Les personnes et groupes suivants ont participé aux réunions :

- Brad Woodside, maire;
- le Comité directeur du centre-ville;
- Downtown Fredericton Inc.;
- Fredericton Heritage Trust;
- la Chambre de commerce de Fredericton;
- les services sociaux et communautaires, y compris l'Association de logement sans but lucratif du Nouveau-Brunswick, la Société d'inclusion économique et sociale du Nouveau-Brunswick et la clinique de santé communautaire de l'UNB.

FESTIVAL HARVEST JAZZ AND BLUES

Le personnel de la Ville de Fredericton a aussi saisi l'occasion que représente l'incroyable affluence au festival Harvest Jazz and Blues pour demander aux citoyens de donner leur opinion sur le centre-ville. L'atmosphère festive a suscité des commentaires liés à l'utilisation active et piétonnière du centre-ville, notamment :

- la fermeture de rues pour réduire la circulation;
- les zones piétonnières;
- un plus grand nombre d'activités;
- un plus grand nombre de restaurants et de magasins.

ATELIER DE VISUALISATION DE L'AVENIR

À la fin de septembre 2013, l'équipe de consultants s'est réunie à nouveau pour un atelier intensif d'une semaine sur la planification et la conception. Voici quel a été le déroulement des activités :

Jour 1

- Réunions des intervenants
- Présentation au conseil

Jour 2

- Réunions des intervenants
- Détermination des « grands changements »
- Visite à pied du centre-ville
- Ébauche des « grands changements »
- Réunion de lancement publique et atelier



Discussion sur l'avenir éventuel du centre-ville au festival Harvest Jazz and Blues



Une visite à pied du centre-ville a été organisée pour entendre le point de vue et l'opinion des participants à l'atelier de visualisation de l'avenir.

Jour 3

- Réunions des intervenants
- Préparation des cadres de travail directeurs
- Réunion du comité directeur
- Précision des cadres de travail et des concepts
- Portes ouvertes et commentaires du public

Jour 4

- Réunions des intervenants
- Élaboration des concepts
- Présentation publique de clôture

Le public a eu l'occasion de participer au processus de planification pendant les ateliers ouverts au public. Les participants ont fait part de leurs réflexions et de leurs idées sur les travaux en cours et ont fait des observations fort utiles, d'un point de vue local. Voici les principaux exercices qui ont été effectués pendant ces séances :



Exercice 1 : Réécrire la vision

Les participants devaient poser un regard neuf sur l'énoncé de vision actuel pour le centre-ville et le revoir en fonction de ce qu'est le centre-ville aujourd'hui et de ce qu'il devrait devenir, selon eux. L'énoncé de vision révisé se trouve à la section 3.2. Les participants ont aussi formulé les commentaires généraux suivants sur l'énoncé de vision :

- L'énoncé de vision est redondant et verbeux.
- Il est trop long.
- La vision devrait mettre l'accent sur le sentiment d'appartenance. Un lieu pour tout le monde. Des magasins, des entreprises qui sortent de l'ordinaire, etc.
- Personne n'était d'accord, sauf sur le fait que l'énoncé actuel peut s'appliquer à pratiquement n'importe quelle autre ville.



Résultats

Les commentaires des participants ont montré qu'ils souhaitaient, dans l'ensemble, que l'énoncé soit moins général et qu'il porte sur les aspects propres à Fredericton qui ne sont pas mis en valeur à l'heure actuelle, comme son histoire et sa relation avec le secteur riverain. Il a aussi été recommandé que la formulation mette l'accent sur les arts et la culture de la ville.

Certaines personnes ont aussi exprimé le désir que l'énoncé de vision fasse valoir les nouveautés, qu'il s'agisse de montrer que Fredericton est une ville plus accessible aux nouveaux arrivants ou plus « progressiste », ou de mettre l'accent sur les nouveaux aménagements de grande qualité.

Exercice 2 : Imaginer le centre-ville

L'exercice consistait pour six groupes d'environ cinq personnes à imaginer le centre-ville à



l'aide d'une carte de base du centre-ville de Fredericton et d'un ensemble d'images de formes bâties et d'espaces ouverts qui existent dans toute l'Amérique du Nord. On a demandé aux participants de placer les images qu'ils aimaient à côté des endroits sur la carte où ils souhaitaient que quelque chose de semblable soit construit.

Résultats

Voici les thèmes qui sont ressortis. Les participants ont privilégié les éléments suivants :

- Plus d'activités dans le secteur riverain
- De petits espaces publics actifs dispersés dans tout le centre-ville
- Des aménagements à usage mixte et restreints
- Davantage d'aménagements dans le quartier ouest



Exercice 3 : Qu'est-ce qui est le plus Important pour vous?

On a demandé aux participants d'indiquer les éléments les plus importants qu'ils voudraient préserver, améliorer ou ajouter au centre-ville. Cette question s'appliquait à chacune des quatre catégories ci-dessous.

Circulation

- Accès au secteur riverain et ralentissement de la circulation sur le boulevard de la Pointe-Sainte-Anne
- Points de franchissement de la rivière
- Amélioration des options de transport non motorisé (vélo, marche)

Bâtiments

- Respecter le patrimoine existant, surtout lorsqu'il s'agit de nouveaux aménagements.
- Moderniser les bâtiments dont la façade n'est pas attrayante.

- Insister sur l'application de normes d'architecture plus rigoureuses.

Utilisation des terres

- Préserver les espaces verts et les espaces ouverts.
- Supprimer des stationnements ou les adapter à d'autres usages.
- Utilisation active des sols, comme des magasins de vente au détail, un marché amélioré, des installations de loisirs.

Rues et espaces ouverts

- Mettre l'accent sur les zones piétonnières au centre-ville.
- Éliminer les stationnements de surface.
- Accroître le nombre d'arbres et d'œuvres d'art civique et améliorer l'éclairage.

Résultats

Les résultats ont montré l'importance accordée aux aspects environnementaux ou écologiques au centre-ville. Ils témoignent du désir

d'améliorer la relation avec les ressources naturelles de Fredericton et de l'intérêt pour les activités qui se déroulent à l'extérieur, comme les marchés publics et les magasins de vente au détail, les loisirs et une zone piétonnière améliorée plutôt que des stationnements de surface.

Exercice 4 : Qu'aimeriez-vous ajouter et que manque-t-il?

Après la présentation publique à la fin de l'atelier, on a demandé aux participants de répondre à deux questions sur le Plan au stade actuel.

- Qu'aimez-vous le plus à propos du Plan jusqu'à présent?
- Selon vous, quels changements devraient être apportés au Plan actuel ou que faudrait-il y ajouter?

Résultats

Un vif enthousiasme a été exprimé à l'égard des éléments du Plan relatifs aux espaces publics, notamment les éléments de grande qualité du plan des espaces publics liés à la circulation qui, en particulier, offriront des liens supplémentaires avec le secteur riverain.

Les participants ont aussi dit qu'ils souhaitent que soient améliorés les éléments du Plan relatifs à la circulation non motorisée, surtout pour remplacer les stationnements de surface.

Les participants souhaitent que les réseaux de circulation soient présentés en détail et que des descriptions plus complètes de la qualité et de la forme des magasins de détail recommandés soient fournies. Les participants voulaient aussi en savoir davantage sur les recommandations relatives aux lieux importants du centre-ville, comme l'Édifice du Centenaire et le centre commercial de la Place Kings.



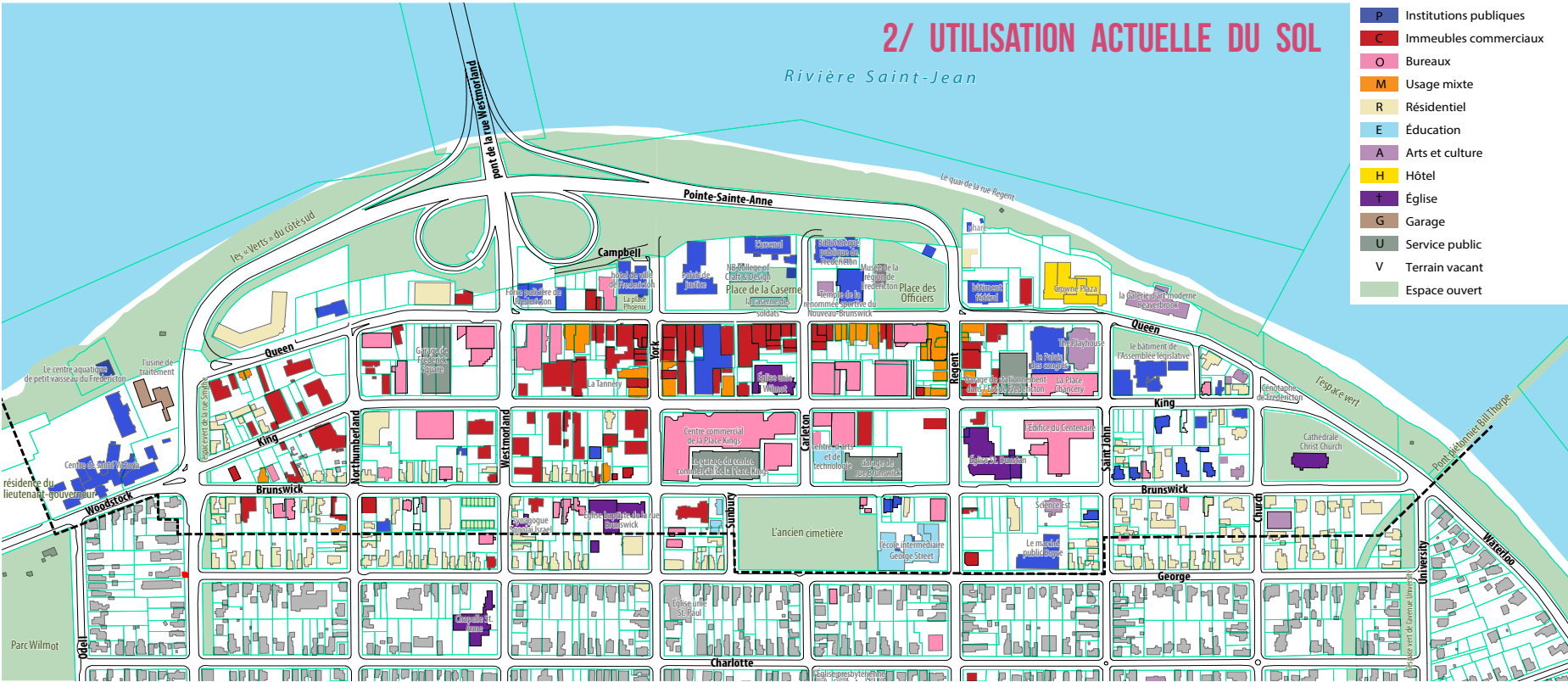
2.3 CONDITIONS EXISTANTES ET NOUVELLES

La présente section donne une vue d'ensemble des conditions existantes observées au début du processus d'élaboration du Plan du centre-ville. Voici les points clés qui ont été constatés :

- Fredericton est une ville prospère de taille moyenne, dotée de riches ressources patrimoniales et dont les usages institutionnels sont stables.
- La ville subit des pressions modérées en matière d'aménagement et présente un grand potentiel d'aménagement intercalaire.
- Les parcs de stationnement et les voies de circulation automobile empiètent sur les zones piétonnières.
- La ressource patrimoniale naturelle la plus importante de la ville, la rivière Saint-Jean, est sous-exploitée.

2.3.1 UTILISATION ACTUELLE DU SOL

- Le centre-ville de Fredericton est une zone diversifiée à usage mixte qui présente un ensemble compact d'usages commerciaux, résidentiels, institutionnels et de vente au détail. L'utilisation du sol du centre-ville reflète le rôle de la région comme capitale provinciale et grand centre économique du Nouveau-Brunswick et de la région des Maritimes.
- La rue Queen, entre les rues Westmorland et Saint John, est le cœur commercial et institutionnel de Fredericton.



Utilisation actuelle du sol à Fredericton

- Une série de grands bâtiments culturels, institutionnels et gouvernementaux longe le côté nord de la rue Queen, entre autres l'hôtel de ville, le New Brunswick College of Craft and Design et l'édifice du gouvernement du Canada.
- La rue King, entre la rue Northumberland et la rue Saint John, est une rue active où on trouve bureaux et magasins de vente au détail. Le centre commercial de la Place Kings se situe au centre de la rue King, occupant pratiquement un îlot au complet.
- Le réseau d'espaces ouverts du centre-ville présente deux caractéristiques qui le définissent : la première est l'ancien cimetière, situé à la limite sud du centre-

ville, entre les rues George et Brunswick; la deuxième est le secteur riverain les « Verts » qui longe la rivière Saint-Jean sur toute l'étendue du centre-ville.

2.3.2 UTILISATION CULTURELLE ET COMMUNAUTAIRE

- Le centre-ville de Fredericton abrite plusieurs institutions culturelles qui jouent un rôle important dans la vie de la ville, de la province et, parfois, du pays.
- La Galerie d'art Beaverbrook et le Playhouse de Fredericton sont des lieux d'exposition et de spectacles de grande qualité.

- Le New Brunswick College of Craft and Design est un élément important de l'inventaire culturel du centre-ville et ses étudiants, de même que ceux de l'Université du Nouveau-Brunswick et de l'Université St. Thomas, animent les établissements de divertissement du centre-ville.
- Les bars et restaurants de la Tannery et des lieux bien établis représentent la crème de la vie culturelle de Fredericton et accueillent des groupes en tournée.

2.3.3 CIRCULATION

CIRCULATION AUTOMOBILE

- Plusieurs artères principales et secondaires croisent le centre-ville. Les artères principales (la rue Regent et le pont de la rue Westmorland et ses bretelles) donnent accès au centre-ville, mais la rue Regent et, dans une moindre mesure, l'artère secondaire qu'est la rue Smythe sont aussi les routes de liaison nord-sud les plus importantes du côté sud de la ville. Les artères collectrices principales telles que la rue Queen, la rue King et le tandem des rues Westmorland et York assurent l'accès et la circulation au centre-ville.
- Le long des périphéries est et ouest du centre-ville se trouvent une artère secondaire (la rue Smythe) et une route collectrice (l'avenue University).



Boulevard de la Pointe-Sainte-Anne

- Au total, il y a 2 406 places de stationnement municipal au centre-ville, soit 460 dans les rues, 1 432 dans des parcs de stationnement hors rue et 514 dans des stationnements hors rue.

CIRCULATION PIÉTONNIÈRE

- L'état des trottoirs varie au centre-ville, mais toutes les rues ont des trottoirs.
- Des passages piétonniers sont aménagés aux carrefours à feux de circulation, et on compte un nombre limité de passages réservés aux piétons.
- Le centre-ville compte également de nombreux liens piétonniers identifiés ou non, qui traversent des parcs publics, des stationnements de surface, des places et des ruelles.

CYCLISME

- Il n'existe à ce jour aucune piste cyclable sur rue au centre-ville.
- La plupart des sentiers hors route longent et traversent les parcs, ou y donnent accès, bien qu'il existe une certaine liaison entre les sentiers est-ouest et nord-sud.
- Le principal sentier hors route au centre-ville est parallèle au secteur riverain, traversant les « Verts » du côté sud. Le Plan directeur des sentiers pédestres et voies cyclables présente d'éventuels trajets sur et hors route qui pourraient contribuer à créer un réseau plus complet.



The Tannery

TRANSPORT EN COMMUN

- Le centre-ville est bien desservi par le transport en commun. La plupart des circuits de transport en commun suivent les artères principales et les routes collectrices principales, et croisent ou contournent le cœur du centre-ville, avant de se diriger vers le pont de la rue Westmorland ou d'en revenir.
- La principale gare d'autobus urbains de la ville se trouve au centre commercial de la Place Kings.



Rue Queen

2.3.4 DOMAINE PUBLIC

PAYSAGES DE RUE

L'état des paysages de rue de Fredericton varie considérablement, par exemple entre la rue Queen (nommée « grande rue du Canada » en 2012 par l'Institut canadien des urbanistes) et certaines parties de la rue Brunswick, où le paysage de rue est dominé en grande partie par les fonctions liées à la circulation automobile. Voici d'autres secteurs clés :

- La rue Queen et la rue King, des rues Saint John à Northumberland, ainsi que les rues nord-sud de la rue Saint John à la rue Westmorland jusqu'à la rue Brunswick au sud présentent un paysage de rue plutôt uniforme qui comprend des bandes de briques, un mobilier urbain et un éclairage de style patrimonial.
- Dans certains secteurs, la construction et les modifications ont supprimé des éléments de la conception des paysages de rue. Des terrasses sur trottoir sont aussi présentes dans certaines parties du centre-ville.

PARCS ET ESPACES OUVERTS

Le centre-ville de Fredericton jouit d'un bon réseau de parcs et d'espaces ouverts. Voici quelques aspects clés :

- Le plus grand espace ouvert, ce sont les « Verts » du secteur riverain, qui s'étendent sur toute la longueur du centre-ville, le long de la rive sud de la rivière Saint-Jean.

- Il s'agit d'un vaste espace vert, généralement non structuré, auquel il est possible d'accéder à partir de quelques points seulement du centre-ville.
- L'ancien cimetière de Fredericton est un élément unique du réseau d'espaces ouverts du centre-ville. L'aménagement y est limité, mais un sentier divisant le cimetière en deux permet aux cyclistes et aux piétons d'y accéder et donne du caractère et une certaine diversité au centre-ville. Outre son importance patrimoniale associée aux Loyalistes qui y sont ensevelis, ce site fait partie du patrimoine du centre-ville en tant qu'élément incontesté de l'aménagement urbain colonial.
- La place des Officiers offre un centre d'intérêt public au centre-ville de Fredericton. C'est sur la place des Officiers, qui fait partie du Quartier

historique de garnison, que se déroulent de nombreuses activités publiques pendant l'été et l'automne. Encerclé d'un mur de pierres, d'arbres matures et de bâtiments de la garnison, le parc est doté d'un éclairage et d'un mobilier urbain.

- Autre centre d'intérêt public du centre-ville, la place Phoenix fait aussi partie de l'ensemble historique de la garnison et se situe entre la rue Queen et l'hôtel de ville.

ART CIVIQUE, POINTS D'ACCÈS ET POINTS D'INTÉRÊT

- De nombreux points d'intérêt et éléments d'art civique du centre-ville de Fredericton sont disposés avec élégance pour former un point d'accès aménagé à l'extrémité est, lorsqu'on se dirige vers l'ouest le long de la rue Queen

en direction du centre-ville. Le point d'accès de la rue Queen commence sous l'ancien pont ferroviaire et on peut y voir la cathédrale Christ Church et le cénotaphe de Fredericton, la statue de Robbie Burns, la Galerie d'art Beaverbrook, le jardin de sculptures et l'édifice de l'Assemblée législative.

- Les piliers de l'ancien pont de la rue Carleton, un ensemble d'ouvrages de maçonnerie s'étendant d'une rive à l'autre de la rivière Saint-Jean, constituent un point d'intérêt de Fredericton aux caractéristiques uniques.
- L'ancien pont ferroviaire, maintenant réservé aux piétons et aux cyclistes, est un point d'intérêt particulier.



Place des Officiers



Cénotaphe de Fredericton

2.3.5 FORME BÂTIE

- Le caractère du centre-ville de Fredericton est défini par la forme et le style de son architecture abondante du XVIII^e siècle au début du XX^e siècle. Les styles architecturaux vont des maisons austères de style géorgien du début de la colonisation aux détails plus ouvragés de l'édifice de l'Assemblée législative provinciale de style Second Empire.
- À cela s'ajoutent de nombreuses zones importantes de la forme bâtie d'après-guerre partout au centre-ville. Ces bâtiments se conforment généralement à une certaine forme de style « moderne », allant du style international de l'Édifice du Centenaire, avec sa façade de verre, au centre commercial de la Place Kings, caractérisé par l'utilisation à grande échelle de béton préfabriqué.
- La forme bâtie du XIX^e siècle de la rue King et du côté sud de la rue Queen



Forme bâtie contemporaine

(principaux couloirs commerciaux de Fredericton au centre-ville) se caractérise par des bâtiments en briques et en bois à deux ou trois étages placés à l'avant de la propriété et occupant en grande partie la largeur du terrain. Cela crée une façade de rue uniforme et perméable dans de nombreux secteurs du centre-ville. Les espaces entre ces bâtiments ont créé des liens piétonniers identifiés ou non.

- La forme et la qualité de l'aménagement intercalaire varient considérablement.
- Avec ses neuf étages (47 mètres de haut), le bâtiment d'Énergie NB de 1983 au 515, rue King est le plus haut de Fredericton.
- Les bâtiments en périphérie du centre-ville sont principalement des bâtiments résidentiels à deux étages et sont regroupés dans les zones suivantes : les rues Brunswick et George et la zone résidentielle du secteur est, à l'est de la rue St. John.



Forme bâtie de style suburbain

PATRIMOINE

- Fredericton possède un vaste parc de bâtiments d'importance historique et architecturale.
- Les bâtiments et les regroupements de bâtiments, ainsi que le milieu environnant, ont une identité et un caractère particuliers, à l'image de l'histoire de la ville, et ils doivent être préservés.
- L'Arrêté de The City of Fredericton concernant la sauvegarde du patrimoine municipal (arrêté no L-4) de 2005 régit la conception esthétique de tous les changements ou travaux relatifs à l'extérieur des bâtiments existants et la conception esthétique extérieure et le choix de l'emplacement des nouveaux bâtiments dans une zone désignée. Il régit aussi la démolition, l'enlèvement et le déplacement de bâtiments dans une zone désignée.
- Les zones actuellement visées par l'arrêté



Forme bâtie résidentielle

- sont la zone de sauvegarde du patrimoine de la Pointe-Sainte-Anne et les sites situés au 289, rue Westmorland, au 770, rue George, aux 240, 261 et 334, rue St. John et au 279, rue Regent. Dans le plan municipal, une grande partie du centre-ville est désignée zone potentielle de désignation patrimoniale.
- Un inventaire (classification) de la forme bâtie du centre-ville du point de vue du patrimoine a été établi et est à l'état d'ébauche. Il détermine :
 - les biens d'importance patrimoniale qui sont admissibles en soi à la désignation patrimoniale;
 - les biens qui ajoutent du caractère et qui ont une certaine valeur patrimoniale à apporter à une zone patrimoniale, mais qui ne sont pas admissibles en soi à la désignation patrimoniale;
 - les bâtiments qui n'ont aucune valeur patrimoniale.



Forme bâtie résidentielle

PROPRIÉTÉ DES TERRES PUBLIQUES

Le gouvernement provincial est un important propriétaire foncier du centre-ville : c'est à lui qu'appartiennent notamment un ensemble de bâtiments du quartier est et des infrastructures clés, comme les terrains entourant le boulevard de la Pointe-Sainte-Anne au pied du pont de la rue Westmorland. La Ville possède plusieurs biens et espaces ouverts, comme les terrains du secteur riverain. Le gouvernement fédéral possède deux sites au centre-ville.

SITES SOUS-EXPLOITÉS

Malgré le nombre considérable de bâtiments patrimoniaux au centre-ville de Fredericton, de nombreuses zones sont occupées par des sites sous-exploités. Il s'agit de terrains sous-utilisés qui sont vacants ou occupés par des stationnements de surface, des bâtiments à un étage, des bâtiments abandonnés ou de petits bâtiments qui n'utilisent pas pleinement leur terrain. Il s'agit de zones où de nouveaux aménagements pourraient être réalisés.

Le centre-ville est occupé à environ 15 % par d'importants sites sous-exploités. Ce chiffre a d'importantes répercussions sur le centre-ville de Fredericton.

Au centre-ville, la zone sous-utilisée la plus importante s'étend de la rue Smythe à la rue Regent, derrière les propriétés au nord de la rue Queen et jusqu'au boulevard de la Pointe-Sainte-Anne. Ces sites sous-exploités sont actuellement occupés par des stationnements de surface et des espaces verts non structurés.

D'autres sites sous-exploités se trouvent dans le réseau de rues existant. Ils sont concentrés à l'extrémité ouest du centre-ville, dans une zone délimitée par les rues Queen, Brunswick, York et Smythe.

Un autre site sous-exploité important comprend les biens centrés du côté ouest de la rue Regent, entre les rues King et Brunswick. Une partie de ce site se compose d'un ensemble de bâtiments abandonnés sur l'ancien site de SMT. Ce site sous-exploité comprend aussi un stationnement à trois étages donnant sur l'ancien cimetière.

Le centre-ville compte par ailleurs un certain nombre de sites désignés comme « sites en transition ». Ce sont des sites dont les usages ou les constructions sont susceptibles de demeurer, mais qui feront probablement l'objet d'une transformation importante sous une forme ou une autre. Voici les sites dont il s'agit :

- Le palais de justice : le gouvernement provincial prévoit agrandir et moderniser ses installations, ce qui pourrait nécessiter un site plus grand que l'emplacement actuel sur la rue Queen et le boulevard de la Pointe-Sainte-Anne.
- Le Playhouse de Fredericton : la salle de spectacles fait l'objet d'une étude d'évaluation des besoins pour déterminer où et sous quelle forme la nouvelle salle de spectacles ou l'équipement culturel polyvalent sera construit ou si le bâtiment existant sera rénové.

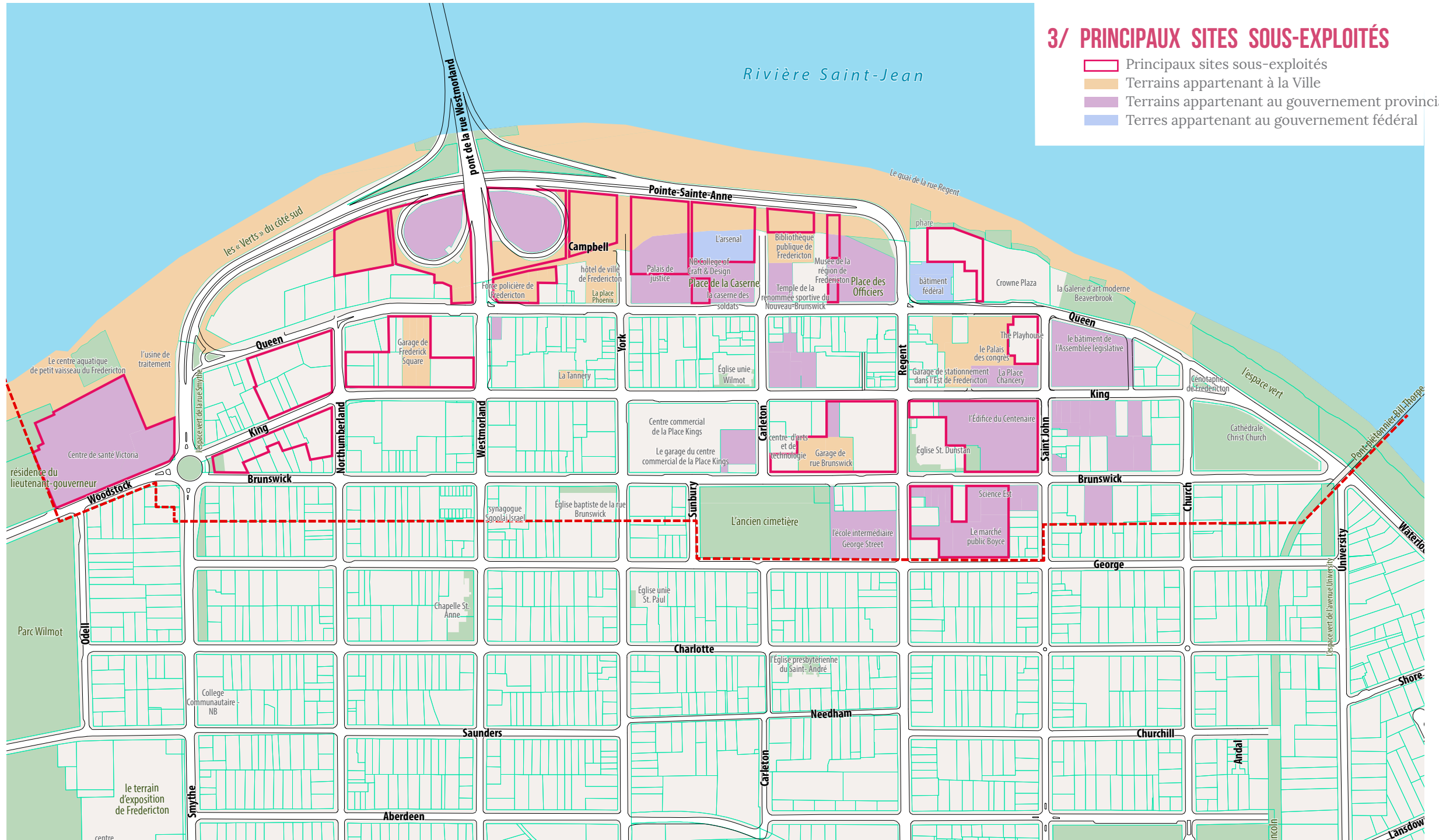
- L'Édifice du Centenaire : les bureaux du gouvernement provincial qui se trouvent actuellement dans l'Édifice du Centenaire sont déplacés à la Place Chancery, dans le nouvel immeuble de bureaux provincial de l'autre côté de la rue. L'Édifice du Centenaire a besoin d'importants investissements.

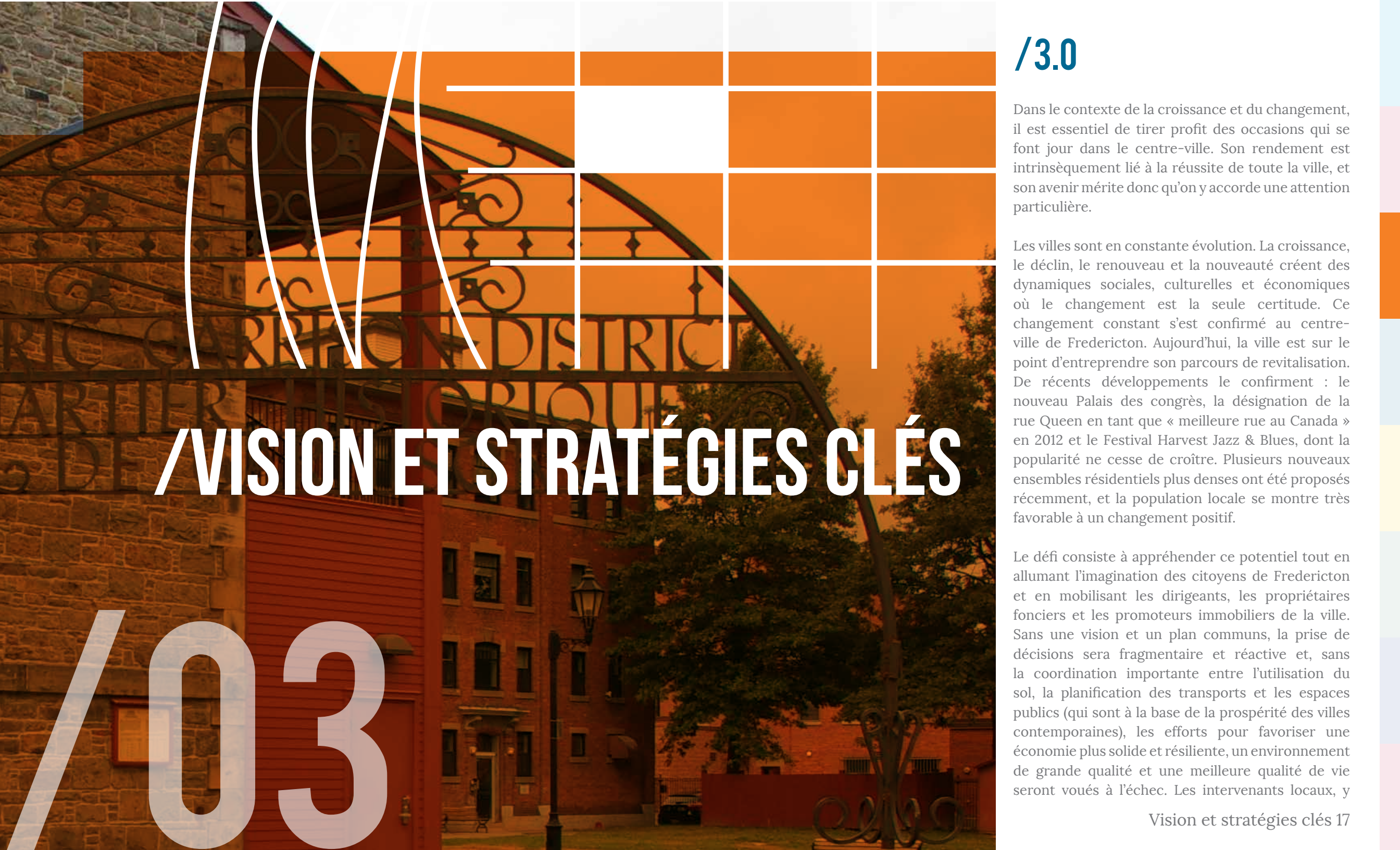


susceptible d'être aménagé

3/ PRINCIPAUX SITES SOUS-EXPLOITÉS

- Principaux sites sous-exploités
 Terrains appartenant à la Ville
 Terrains appartenant au gouvernement provincial
 Terres appartenant au gouvernement fédéral





/3.0

Dans le contexte de la croissance et du changement, il est essentiel de tirer profit des occasions qui se font jour dans le centre-ville. Son rendement est intrinsèquement lié à la réussite de toute la ville, et son avenir mérite donc qu'on y accorde une attention particulière.

Les villes sont en constante évolution. La croissance, le déclin, le renouveau et la nouveauté créent des dynamiques sociales, culturelles et économiques où le changement est la seule certitude. Ce changement constant s'est confirmé au centre-ville de Fredericton. Aujourd'hui, la ville est sur le point d'entreprendre son parcours de revitalisation. De récents développements le confirment : le nouveau Palais des congrès, la désignation de la rue Queen en tant que « meilleure rue au Canada » en 2012 et le Festival Harvest Jazz & Blues, dont la popularité ne cesse de croître. Plusieurs nouveaux ensembles résidentiels plus denses ont été proposés récemment, et la population locale se montre très favorable à un changement positif.

Le défi consiste à appréhender ce potentiel tout en allumant l'imagination des citoyens de Fredericton et en mobilisant les dirigeants, les propriétaires fonciers et les promoteurs immobiliers de la ville. Sans une vision et un plan communs, la prise de décisions sera fragmentaire et réactive et, sans la coordination importante entre l'utilisation du sol, la planification des transports et les espaces publics (qui sont à la base de la prospérité des villes contemporaines), les efforts pour favoriser une économie plus solide et résiliente, un environnement de grande qualité et une meilleure qualité de vie seront voués à l'échec. Les intervenants locaux, y

compris Downtown Fredericton Inc. et la Ville de Fredericton, ont travaillé ensemble pour concevoir un plan comportant une vision à long terme et des stratégies clés pour le centre-ville qui fournira un niveau de certitude en ce qui concerne la prise de décisions afin de susciter la confiance des investisseurs à l'égard de Fredericton, et qui établira un cadre pour les initiatives des secteurs public et privé visant à améliorer la qualité globale de l'expérience au centre-ville.

La vision et le plan pour l'avenir du centre-ville représentent le point de vue consensuel d'un vaste éventail de participants de la ville. Ils visent à établir des buts et des objectifs clairs pour le centre-ville pour les vingt prochaines années au moins et à servir de base à l'élaboration de stratégies de mise en œuvre plus détaillées.

3.1/ CONTEXTE

Le centre-ville possède de nombreuses caractéristiques qui en font un lieu attrayant où il fait bon vivre, travailler et se divertir. Malgré la récente récession économique, il conserve un niveau favorable d'activité commerciale, notamment un secteur de vente au détail solide et indépendant. Le centre-ville a attiré des établissements postsecondaires et continue de profiter des investissements dans le gouvernement et l'innovation grâce à des employeurs comme le gouvernement provincial.

Néanmoins, il ne réalise pas tout son potentiel et ne peut se permettre de se reposer sur ses lauriers. Ensemble, les points forts qui ont été mentionnés ne suffisent pas à alimenter indéfiniment la croissance et la prospérité de la ville. L'évolution des technologies, les exigences changeantes des consommateurs et des visiteurs, la concurrence relative d'autres villes des Maritimes et le passage à un programme urbain plus « écologique » obligent Fredericton à exploiter tout son potentiel si la ville veut rester concurrentielle et attirer d'éventuels résidents, investisseurs et visiteurs.

C'est maintenant que la ville doit envisager l'avenir de son centre-ville et dessiner la carte de cet avenir. La vision et les stratégies transformatrices qui suivent, établies après consultation du public, orienteront la croissance future et le développement du centre-ville de Fredericton.

3.2/ ÉNONCÉ DE VISION RÉVISÉ

S'appuyant sur son riche patrimoine culturel, le centre-ville sera le reflet du statut de capitale de Fredericton et sera au cœur même des activités commerciales, gouvernementales, éducatives, sociales, culturelles et touristiques. Tirant parti de ses succès, le centre-ville se caractérisera par l'excellence de son design, de son innovation et de sa gestion. La rivière Saint-Jean redeviendra un élément distinctif et intégré du centre-ville. Le centre-ville sera un lieu qui inspire et galvanise les résidents aussi bien que les visiteurs. Mais surtout, ce sera un lieu à nul autre pareil, un lieu qui exprime l'essence de Fredericton et ses valeurs, un lieu à la fois fier et accueillant pour tous.

3.3/ VISION ET CONCEPTS DIRECTEURS

Le centre-ville de Fredericton sera un lieu dynamique, prospère, attrayant et animé, un centre-ville cohésif, plus diversifié et offrant une multitude de choix, qui représente bien le rôle de la ville en tant que capitale du Nouveau-Brunswick.

Une économie solide sera la pierre angulaire d'un centre-ville prospère. Les entreprises verront en Fredericton un lieu attrayant où investir et croître, où des diplômés hautement qualifiés veulent vivre et où trouver une main-d'œuvre adaptable et qualifiée. Le centre-ville sera un endroit où les visiteurs viendront magasiner, se restaurer, séjourner et se divertir.

Pour atteindre la prospérité économique, le centre-ville devra exploiter son plein potentiel afin de favoriser une expérience globale plus riche et gratifiante à la portée de tous les résidents et visiteurs de la ville.

Le centre-ville n'aura pas son égal dans les Maritimes, car il offrira tous les divertissements et toutes les activités dont peuvent rêver les visiteurs, tout en célébrant la beauté, la richesse et l'intérêt d'une des grandes villes historiques du Canada et en offrant un degré de commodité et de concentration qui permettra d'y accéder facilement et d'y circuler à pied. Cela confirmera l'image de la ville en tant qu'endroit où il fait bon vivre, travailler et étudier, qui est propice aux investissements et agréable à visiter.

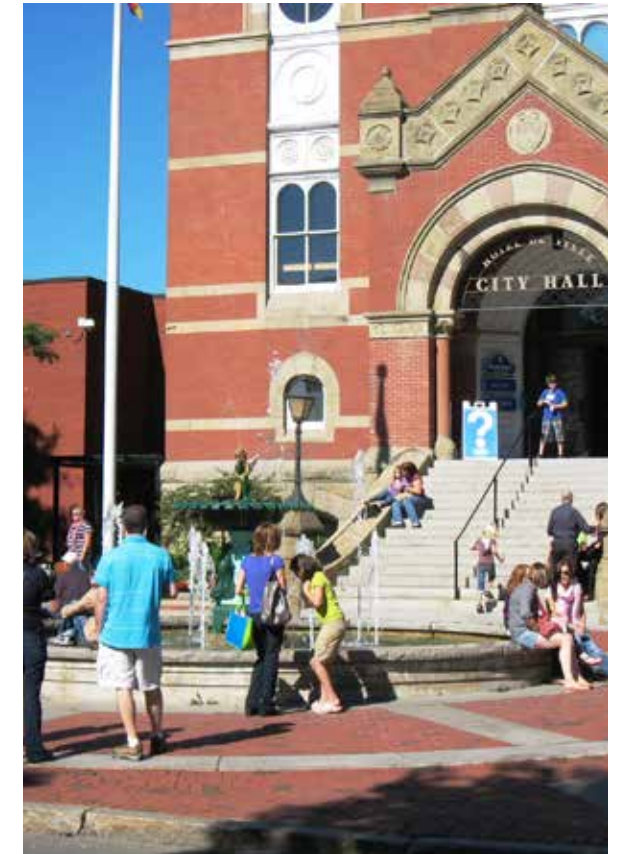
Tout en valorisant son patrimoine incomparable, le centre-ville, tout comme la ville, évoluera au fil du temps. Il sera tourné vers l'avenir, devenant

plus équitable, conscient de l'obligation d'utiliser efficacement les ressources, de réduire l'empreinte carbone des résidents et des entreprises de la ville et de veiller à ce que les emplois et les services restent accessibles à ceux pour qui les déplacements deviennent moins abordables.

Pour y parvenir, le centre-ville s'engagera à devenir plus durable. Il deviendra plus écologique, plus propre et plus sain et proposera des façons plus durables de vivre et de travailler. Il offrira de meilleures options d'accès au centre-ville à mesure que des dispositions seront prises pour faciliter les déplacements à pied, à vélo ou au moyen du transport en commun, rendre les rues et les espaces de la ville plus attrayants et chaleureux et faire en sorte que les options de transport actif contribuent à améliorer la santé de la population.

Le centre-ville tirera davantage profit de son environnement naturel. Plus particulièrement, le secteur riverain deviendra le centre des loisirs et du divertissement : navigation de plaisance et cyclisme, représentations les soirs d'été, ski de fond l'hiver ou tout simplement pour s'asseoir et regarder la vie qui passe.

La réalisation de cette vision et de ce plan représente un défi de taille. Elle exige non seulement que les dirigeants municipaux fassent preuve d'audace, de résolution et de fermeté, mais elle requiert également l'appui des entreprises, des organisations et des résidents de la ville qui peuvent donner leur soutien et proposer des idées novatrices pour opérer un changement positif et permettre à tous de profiter des avantages. Pour réaliser les aspirations définies dans le présent document, il faudra mettre l'accent sur un engagement soutenu et une volonté constante de réalisation.



3.4/ PRINCIPES CLÉS

PROPICE À LA MARCHÉ ET INTERRELIÉ

Le centre-ville doit offrir :

- un transport actif et accessible afin que la marche, le cyclisme et le transport en commun constituent un choix plus attrayant et une expérience plus agréable;
- des liaisons visuelles et physiques plus attrayantes, plus évidentes, offrant plus de choix et reliant plus d'endroits.

MAGNIFIQUE ET INSPIRANT

Le centre-ville doit :

- viser l'excellence en matière de qualité et de conception des bâtiments et des espaces publics;
- concevoir des bâtiments qui reflètent les valeurs et les aspirations de notre époque et qui pourront devenir le patrimoine de l'avenir.



ANIMÉ ET AGRÉABLE

Le centre-ville doit :

- offrir à longueur d'année une masse critique d'activités et d'usages mixtes pour y vivre, magasiner, travailler, apprendre et se divertir;
- faire en sorte que l'environnement bâti soit attrayant, sûr, accessible et bien desservi pour que les résidents puissent y vivre et que les entreprises puissent y prospérer.
and well-served built environment for living and for businesses to thrive.



CRÉATIF ET EMBALLANT

Le centre-ville doit :

- renforcer et intensifier les possibilités pour les arts, la culture, le divertissement et l'apprentissage;
- favoriser l'entrepreneuriat local et soutenir le potentiel innovateur.



AUTHENTIC & MEMORABLE

Le centre-ville doit :

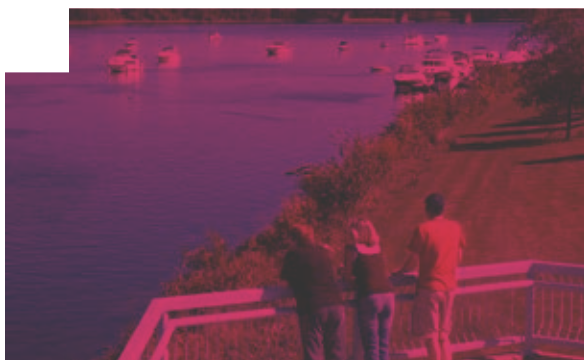
- renforcer le sentiment d'appartenance en protégeant et en enrichissant le patrimoine, la culture, les espaces publics et les zones à vocation particulière.



ÉCOLOGIQUEMENT DURABLE ET RÉSILIENT

Le centre-ville doit :

- adopter des pratiques exemplaires pour réduire au minimum l'impact environnemental de la conception des bâtiments, des rues et des espaces;
- atténuer l'impact potentiel des événements liés au climat et se préparer en conséquence.



3.5/ STRATÉGIES CLÉS DE VISUALISATION DE L'AVENIR

UN CENTRE-VILLE RIVERAIN CONNECTÉ ET ACTIF

La rivière Saint-Jean est une ressource sous-exploitée, principalement à cause de l'absence de liens directs avec le cœur du centre-ville (en raison du boulevard de la Pointe-Sainte-Anne) et en partie parce qu'elle ne constitue pas un centre d'intérêt et que la masse critique d'activités est insuffisante. Pour rétablir le lien entre la rivière et le centre-ville, il faut commencer par apporter des améliorations provisoires aux parcs de stationnement de surface et modifier le boulevard de la Pointe-Sainte-Anne. Un cadre de travail clair pour le réaménagement de ce secteur est requis afin de faire du boulevard de la Pointe-Sainte-Anne une « promenade riveraine » aux bâtiments donnant sur la rue bordée d'arbres, aux usages en rez-de-chaussée, aux nombreux passages piétonniers et à la mise en valeur de l'art civique.



D'UN ÉCHANGEUR EN TRÈFLE À UN RÉSEAU DE RUES INTÉGRÉ ET CONNECTÉ

La suppression de l'échangeur en trèfle à l'extrémité du pont de la rue Westmorland joue un rôle essentiel en vue de rétablir le lien entre le secteur riverain et le centre-ville. Cet ouvrage d'art domine le secteur riverain et donne la priorité aux véhicules plutôt qu'aux gens. La circulation peut être intégrée avec succès dans un réseau de rues connecté au quadrillage d'origine du centre-ville sans perte de capacité. Il s'agit d'un projet à long terme qui peut être financé par les possibilités d'aménagement créées par la libération des terrains occupés actuellement par les bretelles de l'échangeur en trèfle.



QUARTIER DE GARNISON AMÉLIORÉ ET ACTIF

Le patrimoine du centre-ville est précieux et incomparable. Il comprend l'important quartier de garnison, qui regroupe les principaux espaces verts publics du centre-ville, la place des Officiers et la place de la Caserne, où se trouve le campus du New Brunswick College of Craft and Design. Ce regroupement d'édifices patrimoniaux et d'espaces ouverts, qui sous-tend un magnifique paysage de rue le long de la rue Queen, devrait être amélioré et activé compte tenu de son rôle futur en tant que noyau patrimonial et culturel à usage mixte du centre-ville.



UNE HIÉRARCHIE DE PAYSAGES DE RUES MAGNIFIQUES ET COMPLETS

En 2012, l'Institut canadien des urbanistes a attribué à la rue Queen le titre de « meilleure rue au Canada ». L'objectif est de faire en sorte que chaque rue du centre-ville mérite ce titre. La disposition des rues et la façon dont elles s'entrecroisent influent sur la perception d'un lieu et l'expérience qui en découle. L'image d'une ville est façonnée par ses rues. Par conséquent, il faut adopter un vocabulaire de conception uniforme et de grande qualité qui tient compte de la hiérarchie des rues dans tout le centre-ville. De larges trottoirs bordés d'arbres et mieux adaptés aux piétons et un ensemble cohérent de passages piétonniers et de pistes cyclables sont prioritaires, surtout le long des rues considérées comme étant les principales voies piétonnières.



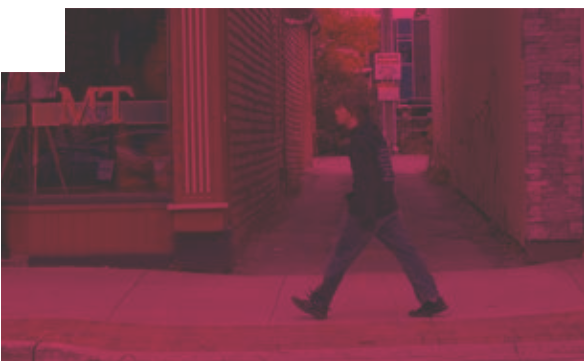
MESURES DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION ET NOUVELLES NORMES

La réussite d'un centre-ville dépend de son potentiel piétonnier. Cependant, la gestion de la circulation globale et, par conséquent, la conception de nombreuses rues du centre-ville (plus particulièrement l'artère principale qu'est la rue Regent et les routes collectrices principales que sont les rues Queen, York, Brunswick et Waterloo) sont principalement centrées sur la circulation automobile. Des mesures complètes de modération de la circulation et de nouvelles normes sont essentielles pour que ces rues soient mieux adaptées aux piétons et aux cyclistes. Il pourrait s'agir de ralentir la circulation, de rétrécir la chaussée, d'améliorer les bretelles et les voies de transit et d'adopter des normes de stationnement réduit pour les nouveaux aménagements.



LES CORRIDORS CULTURELS DES RUES QUEEN ET CARLETON

Les rues Queen et Carleton seront des éléments organisateurs clés pour les attractions culturelles, artistiques et patrimoniales. Elles deviendront des axes et des voies de raccordement visuels et physiques à travers le centre-ville. Il est aussi possible d'améliorer les rues Queen et Carleton pour en faire des couloirs culturels donnant la priorité aux piétons, en mettant particulièrement l'accent sur l'axe nord-sud de la rue Carleton qui relie le secteur riverain à d'autres destinations et centres d'intérêt historiques et culturels clés, comme le quartier de garnison et l'ancien cimetière. Ces rues peuvent être transformées en espaces ouverts pour les festivals, au besoin.



UN RÉSEAU DE COULOIRS À L'INTÉRIEUR DES ÎLOTS

Il est possible de renforcer davantage les raccordements nord-sud entre le secteur riverain et le centre-ville en créant des couloirs clés à l'intérieur des îlots est, centre et ouest comprenant des ruelles de service activées, des espaces ouverts et de meilleures aires de stationnement adaptées aux piétons. Ces couloirs à l'intérieur des îlots offriront aux piétons un réseau plus détaillé de liaisons parallèles. Ces espaces créeront aussi des endroits où se réunir en toute intimité, tout en réservant aux utilisateurs des éléments de surprise, comme des commerces de vente au détail et des activités de rassemblement, y compris des cafés et des bars.



UN POINT D'ACCÈS POUR METTRE L'ACCENT SUR L'OUEST DU CENTRE-VILLE

L'arrivée au cœur du centre-ville peut être déroutante et décevante, surtout à l'extrémité ouest du centre-ville. La priorité dans cette zone devrait aller au remembrement de parcelles afin d'y assurer un aménagement cohésif et d'en faire un point d'accès important au centre-ville qui soit tout aussi impressionnant que le point d'accès de l'est avec en vedette la cathédrale Christ Church. Le projet de rond-point à l'intersection des rues Smythe, Brunswick et King et du chemin Woodstock est l'occasion de créer ce point d'accès.



UNE PLATEFORME DE TRANSPORT INTERMODAL INTÉGRÉE

Le principal échangeur d'autobus se trouve en face du centre commercial de la Place Kings, sur la rue King. La circulation y est très congestionnée, principalement à cause du système de stationnement en épi. Le fait d'arriver devant la façade dépourvue d'intérêt du centre commercial ne donne pas vraiment l'impression d'être plongé au cœur de la vie du centre-ville. Il est possible d'améliorer l'expérience des usagers du transport en commun en intégrant une plateforme de transport intermodal à de nouveaux sites d'aménagement d'importance ou en modernisant le centre commercial de la Place Kings.



STRATÉGIES DE RÉHABILITATION ET DE RÉUTILISATION ADAPTATIVE DES TERRAINS INTERCALAIRES

Il est essentiel d'assurer des liaisons piétonnières solides pour créer un centre-ville dynamique. Les discontinuités dans le paysage de rue, les murs nus et les zones mortes contribuent peu à l'attrait du paysage de rue et à une expérience piétonnière positive. Le fait de repérer les terrains vacants et les immeubles reconnus pour ne pas favoriser la marche (les parcs de stationnement par exemple) à des fins d'utilisation ou de réhabilitation des terrains intercalaires et d'y accorder la priorité permettra de réunifier le paysage de rue et d'encourager de nouveau les activités le long d'une rue. Pour y parvenir, des directives en matière de conception, des mesures incitatives ou des partenariats avec les propriétaires fonciers pourraient s'avérer nécessaires.



PASSER À DES RÈGLEMENTS ET À DES PROCESSUS FONDÉS SUR LA FORME ET LA CONCEPTION

Pour veiller à l'obtention des résultats souhaités pour le centre-ville, il faudra établir des règlements qui adoptent une approche orientée sur la forme qui tient compte de la complexité et de la nature transitoire du centre-ville et du caractère de sa forme bâtie. Rendre les politiques et les lignes directrices en matière de conception plus claires et plus prévisibles quant aux résultats attendus pour la forme bâtie, et offrir des mesures incitatives telles que la simplification des approbations pour ceux qui « y arrivent », encourage les investisseurs et les promoteurs à investir avec plus de confiance. Le fait d'établir un comité d'examen du design urbain permettra de faire en sorte que les aménagements respectent les normes les plus élevées possibles.



STRATÉGIE D'UN GRAND CENTRE-VILLE INTÉGRÉ

La réussite de l'amélioration du centre-ville dépendra du dialogue ouvert et des efforts concertés en matière de gouvernance et de gérance d'acteurs clés du Grand Fredericton dans le but d'établir une entente visant à concrétiser la vision du Plan du centre-ville, sans s'enliser dans un système qui produit des aménagements sans créer de sentiment d'appartenance. Les acteurs clés sont le gouvernement du Nouveau-Brunswick, la Ville, Downtown Fredericton Inc., les promoteurs, les intervenants clés comme l'Université du Nouveau-Brunswick, la Force policière de Fredericton et la collectivité. Il est important de ne pas sous-estimer la valeur du patrimoine de Fredericton et de ses bâtiments, et de les préserver par l'attribution de désignations et l'instauration de zones de sauvegarde du patrimoine dans des secteurs clés et jusque dans les quartiers du secteur résidentiel historique. Il faut encourager la conservation et la promotion d'éléments communautaires complets comme les écoles.



/ QUARTIERS À USAGE MIXTE ET QUARTIERS RÉSIDENTIELS

/04

/4.0

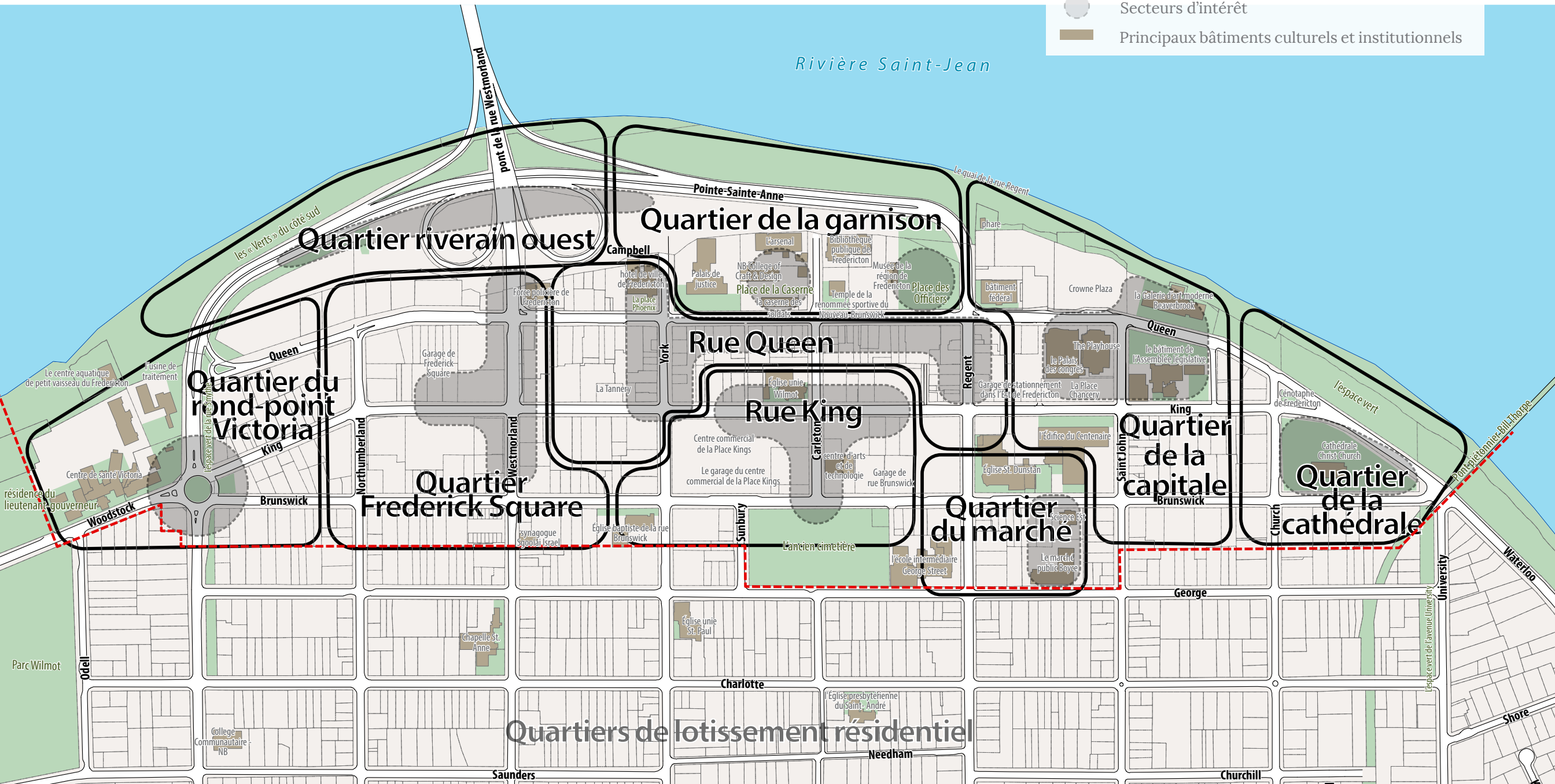
Le centre-ville de Fredericton est constitué de secteurs ayant une identité distincte et chacun contribue à la vitalité du centre-ville dans son ensemble. La présente section vise à cerner le cachet et à résumer les traits de chaque quartier à usage mixte ou résidentiel, à exposer une vision de ce que celui-ci devrait devenir et à énoncer brièvement les objectifs généraux de chaque quartier à usage mixte ou résidentiel.

Les limites de ces secteurs ont changé depuis le dernier plan du centre-ville. Les révisions des limites tiennent compte des changements apportés à la forme bâtie et au caractère depuis le dernier plan, des nouvelles observations et données issues du processus et d'une remise en question plus vaste de la façon de concevoir le centre-ville et sa relation avec le Grand Fredericton.

Quartier à usage mixte (ou quartier tout court) renvoie aux secteurs à usage mixte, tandis que quartier résidentiel renvoie aux secteurs à caractère principalement résidentiel. Les noms des quartiers à usage mixte et des quartiers résidentiels dans la présente section sont donnés à titre provisoire. On devrait mettre en œuvre un processus communautaire pour déterminer les noms.

4/ QUARTIERS À USAGE MIXTE ET QUARTIERS RÉSIDENTIELS

-  Quartiers à usage mixte et quartiers résidentiels
-  Secteurs d'intérêt
-  Principaux bâtiments culturels et institutionnels



4.1/ QUARTIER DE LA CATHÉDRALE

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

- Le quartier de la cathédrale, centré sur la cathédrale Christ Church et le vaste espace ouvert qui l'entoure, est un élément emblématique et intouchable du centre-ville.
- Le quartier fait l'objet d'usages de faible intensité pour des immeubles de bureaux et à des fins résidentielles.
- Le quartier est principalement composé de grandes maisons, avec certains aménagements intercalaires et des lotissements résidentiels.
- Les bâtiments sont principalement des immeubles résidentiels imposants du XIX^e siècle et de la fin du XVIII^e siècle.

- Défini par l'importante ceinture verte établie par la rue Queen et les « verts ».

ÉNONCÉ DE VISION SUR LE CARACTÈRE

Le quartier de la cathédrale, centré sur la cathédrale Christ Church, est défini par ses larges rues bordées d'arbres et d'imposantes maisons historiques. Il devrait miser sur son rôle de quartier résidentiel à usage mixte de faible intensité tout en préservant son patrimoine et son caractère résidentiel distinctifs. Il faudrait encourager la transformation des maisons historiques en bureaux et appartements à petite échelle. Il faudrait envisager l'aménagement sur terrain intercalaire adaptés au contexte dans les grands lots du secteur.

L'aménagement réalisé sur terrain intercalaire devrait préserver et rehausser l'aspect visuel proéminent et l'expression architecturale distincte des bâtiments à valeur patrimoniale. Dans la mesure du possible, l'aménagement intercalaire devrait être réalisé à bonne distance de la façade de la propriété et être conçu de

façon à se distinguer sur le plan architectural des bâtiments adjacents et de l'espace vert associé à la cathédrale, tout en les complétant.

Il s'agit de respecter le rythme visuel et l'échelle du bâtiment adjacent tout en le distinguant sur le plan matériel et du style sans imiter les styles de l'époque. L'aménagement intercalaire devrait aussi, dans la mesure du possible, préserver tous les arbres matures existants.

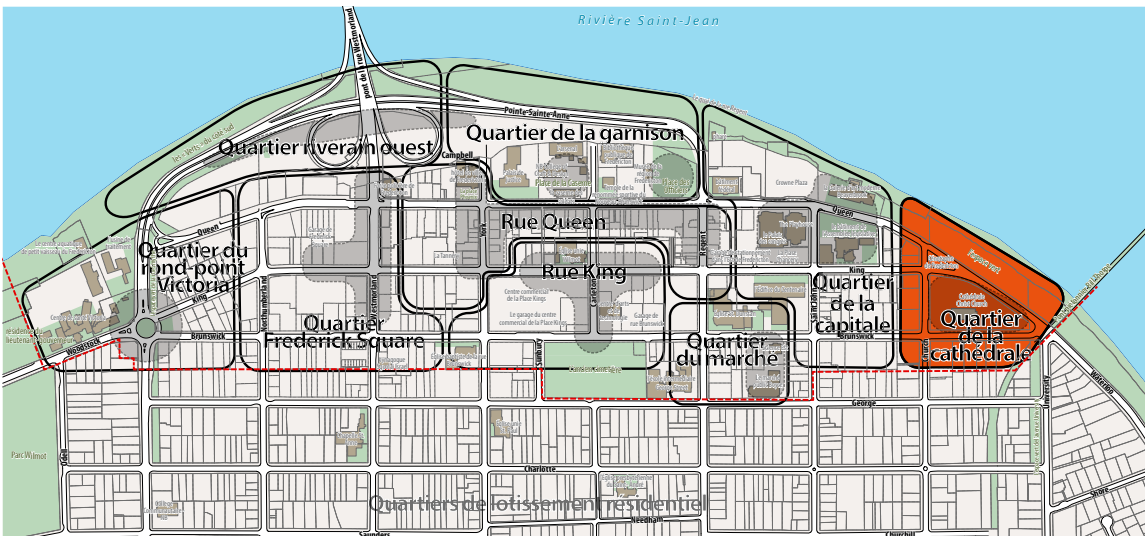
La transformation d'immeubles résidentiels en bureaux ou en appartements devrait respecter l'intégrité stylistique et fonctionnelle de la structure en place. Il faudrait conserver des éléments du bâtiment, comme le bardage, les portes et les fenêtres, lorsque la situation s'y prête ou les remplacer par des éléments comparables sur le plan du style. La proéminence visuelle d'éléments modernes, comme les systèmes de CVCA ou les dispositifs de protection contre l'incendie, devrait être réduite autant que possible.

La cathédrale Christ Church joue un rôle important dans l'histoire de Fredericton. Elle

est l'un des points d'intérêt les plus visibles du centre-ville et est située dans l'un des plus grands espaces ouverts du centre-ville.

OBJECTIFS

- Préserver la forme bâtie et l'aspect patrimonial actuels du quartier de la cathédrale en protégeant l'aspect visuel dominant, l'échelle et le caractère existants des bâtiments du quartier.
- Préserver l'intégrité totale de l'espace vert qui entoure la cathédrale Christ Church.
- Permettre des aménagements intercalaires qui respectent la proéminence et l'échelle des bâtiments existants, mais qui se distinguent des immeubles établis sur le plan architectural.
- Favoriser la transformation des grands immeubles résidentiels en appartements ou en petits immeubles de bureaux.
- Conserver et accroître le couvert d'arbres du quartier.



Cathédrale Christ Church



Maison ancienne à Fredericton

4.2/ QUARTIER DE LA CAPITALE

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

- Le quartier comporte la plus forte concentration de fonctions institutionnelles et culturelles.
- Il est centré sur l'édifice de l'Assemblée législative et la Galerie d'art Beaverbrook.
- Donne accès, de l'est, au secteur commercial du centre-ville.
- Compte de nombreux exemples d'architecture résidentielle ancienne.

ÉNONCÉ DE VISION SUR LE CARACTÈRE

Le quartier de la capitale est dominé par l'imposant édifice de l'Assemblée législative, une construction de style Second Empire qui trône sur un îlot complet. L'Assemblée

législative est entourée d'importants symboles du statut de Fredericton à titre de capitale provinciale, entre autres la Galerie d'art Beaverbrook et sa collection de renommée mondiale, l'hôtel Crowne Plaza, le Playhouse et le Palais des congrès. Le quartier abrite aussi ce qui constitue peut-être la plus importante œuvre d'architecture du XXe siècle au centre-ville, l'Édifice du Centenaire, un bâtiment moderniste raffiné de six étages. Le réseau rythmique de montants intermédiaires en acier et son entrée centrale font de l'édifice du Centenaire une réexpression simplifiée de l'édifice de l'Assemblée législative.

Il faudrait préserver et mettre en évidence ces éléments architecturaux importants de manière à rehausser le caractère formel du quartier. Tout aménagement intercalaire ou réaménagement réalisé sur la rue Queen devrait respecter les marges de retrait, la volumétrie et l'emplacement des bâtiments actuels et avoir une signature architecturale forte et distincte.

L'aménagement intercalaire dans la zone résidentielle sud du quartier devrait chercher à rétablir la cohésion de grandes maisons unifamiliales en suivant les recommandations sur l'aménagement intercalaire dans la section sur le quartier de la cathédrale.

Il faudrait accorder une attention particulière à la restauration du couvert d'arbres dénudé du quartier.

OBJECTIFS

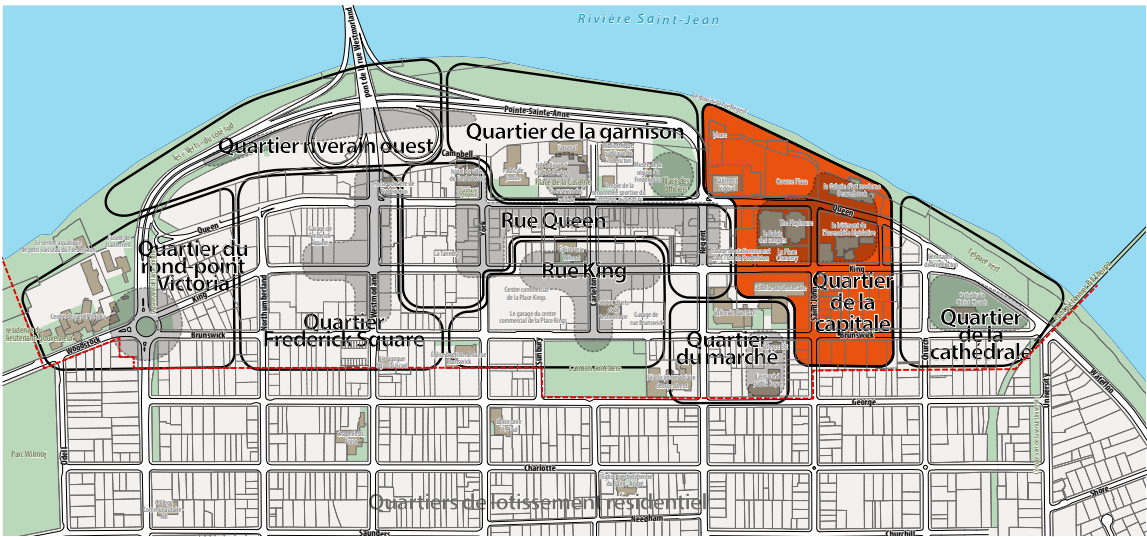
- Préserver et renforcer les qualités emblématiques des bâtiments gouvernementaux et institutionnels du quartier de la capitale.
- Veiller à ce que les nouveaux aménagements respectent la qualité et l'expression de la forme bâtie existante de la rue Queen.
- Préserver la forme bâtie et l'aspect patrimonial actuels du quartier de la capitale en protégeant l'aspect visuel dominant, l'échelle et le caractère existants des maisons historiques du quartier.
- Préserver l'Édifice du Centenaire au moyen d'une stratégie de réutilisation adaptative. À tout le moins préserver la façade du bâtiment.
- Améliorer les liens déjà très forts avec la rivière et conserver la vocation récréative passive des « verts ».



Caractère distinctif de la forme bâtie du quartier de la capitale



L'Édifice du Centenaire au cachet distinctif





4.3/ QUARTIER DU MARCHÉ

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

- Le quartier est centré sur le marché public Boyce.
- Les usages institutionnels sont de faible intensité et comprennent l'église catholique St. Dunstan, Science Est et l'école intermédiaire George Street Middle School.

ÉNONCÉ DE VISION SUR LE CARACTÈRE

Le quartier du marché sert de zone de transition entre les quartiers résidentiels du secteur historique et le centre-ville. Les usages actuels sont essentiellement communautaires.

Il est possible d'accroître la valeur des usages communautaires actuels, en particulier l'école et le marché, au moyen d'une série

d'interventions stratégiques. Il est possible d'améliorer l'exploitation du marché public et de Science Est en transformant le stationnement de surface en espace flexible qui, lorsqu'il n'est pas occupé par les voitures, peut servir à la présentation de programmes et d'activités communautaires.

Il est possible également d'atténuer l'incidence de la circulation automobile sur la qualité de l'environnement piétonnier en améliorant le paysage des rues Regent et Brunswick. Le carrefour des rues Regent et George devrait faire l'objet d'un traitement particulier (asphaltage ou peinture). En tant que point d'accès et seul carrefour à feux de circulation jusqu'à l'avenue McLeod, il est important de fournir un repère visuel aux automobilistes pour leur indiquer qu'ils entrent au centre-ville et qu'ils doivent ralentir. Il sera possible ainsi de mieux assurer la continuité entre l'école et le marché.

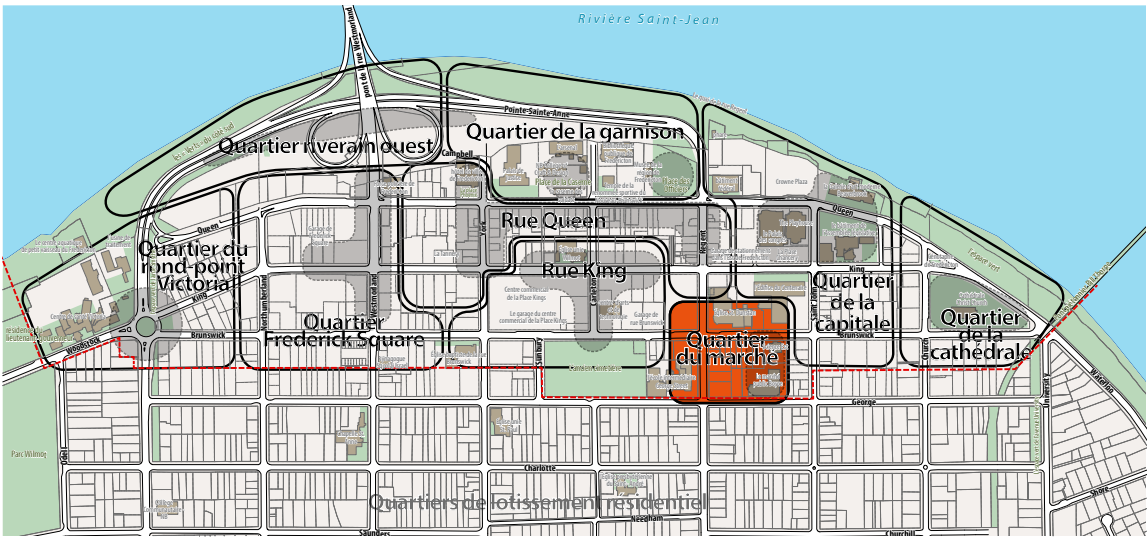
Il faudrait aussi ajouter un passage pour piétons en section courante avec signal lumineux sur la rue Brunswick au nord de Science Est.

Il faudrait tenir compte du grand nombre de piétons qui traversent les jours de marché ainsi que des nombreux autobus scolaires qui se rendent à Science Est et offrir un point de passage sécuritaire ou fermer la rue durant les heures d'ouverture du marché.

OBJECTIFS

- Offrir des passages pour piétons sûrs et visibles aux carrefours des rues Regent et George, des rues Brunswick et Regent, ainsi qu'un passage pour piétons en section courante sur la rue Brunswick.
- Transformer l'îlot intérieur du marché public Boyce et de Science Est en espace flexible pour la tenue d'événements et prévoir un lien piétonnier, y compris une place publique de l'autre côté de la rue.

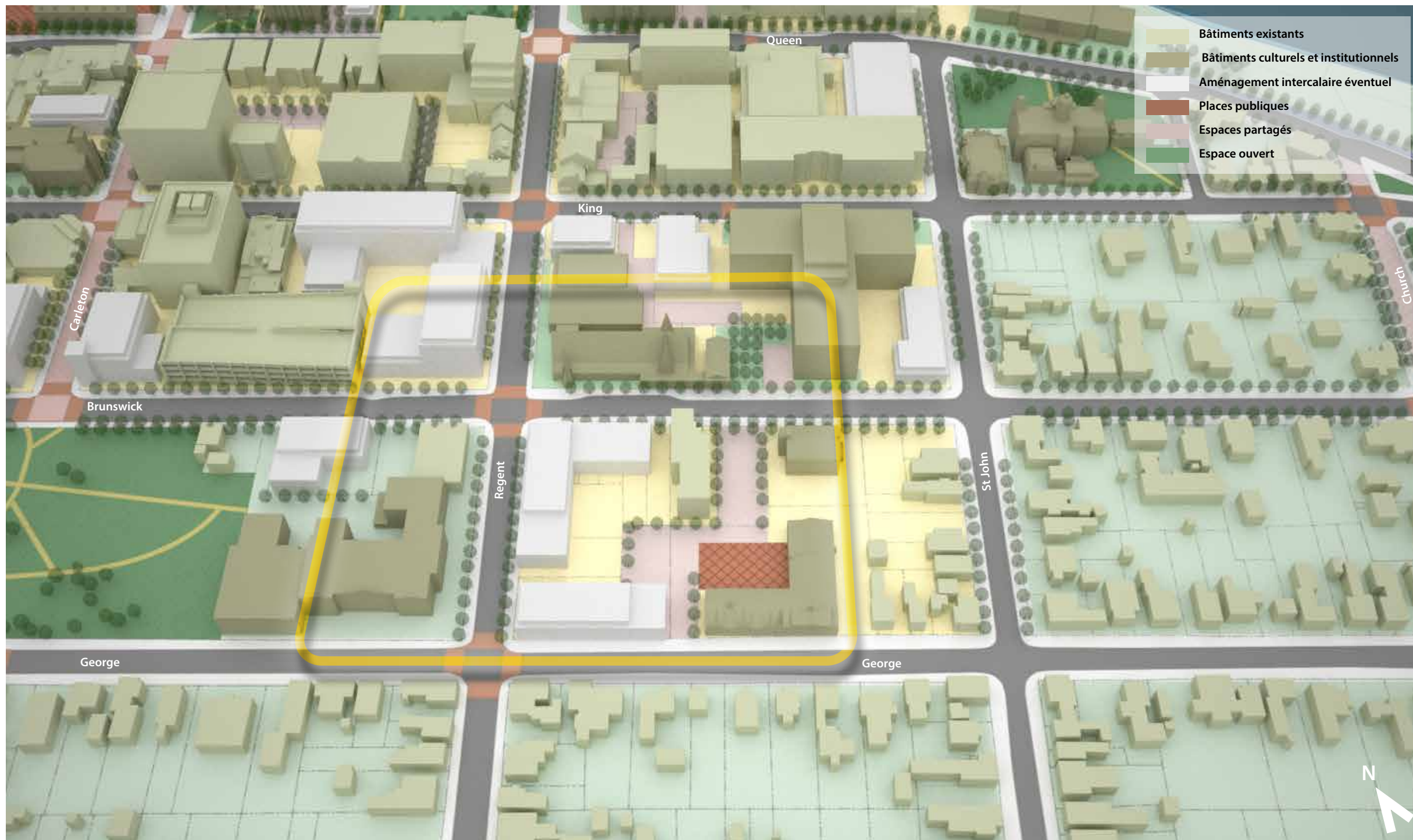
- Ajouter dans le quartier des aires de stationnement de surface dont l'intensité et l'échelle assurent la transition avec le quartier résidentiel adjacent.
- Créer des liens piétonniers pour relier les quartiers du secteur résidentiel Est au centre-ville.
- Maintenir les bases d'une communauté complète en veillant à ce que l'école George Street Middle School reste ouverte et en place avec l'ajout d'une aire de jeux.



Science Est, situé dans une ancienne prison



Marché public Boyce



4.4/ QUARTIER DE LA RUE KING ÉNONCÉ DE VISION SUR LE CARACTÈRE

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

- Concentré le long du corridor commercial et de bureaux des rues King et Brunswick.
- Divisé en deux par la rue Carleton, l'axe central nord-sud du centre-ville.
- De nombreuses petites parties sont dominées par de grandes constructions qui nuisent à l'environnement piétonnier, comme des parcs de stationnement couverts.
- Bordé au sud par l'ancien cimetière, un élément des premiers établissements sur la rue Brunswick.
- Il s'agit du « quartier financier » de Fredericton où on trouve les bâtiments les plus grands et les plus hauts de la ville.

Le quartier de la rue King est une zone dynamique du centre-ville qui, moyennant des interventions clés, peut jouer un rôle beaucoup plus important dans la vie du secteur qu'il ne le fait à l'heure actuelle. C'est par l'investissement dans des aménagements piétonniers, surtout sur la rue Carleton, la modernisation des bâtiments pour accroître l'activité au niveau de la rue et la promotion des aménagements intercalaires à usage mixte que le quartier de la rue King pourra devenir aussi actif que celui de la rue Queen.

Le centre commercial de la Place Kings est l'un des endroits où les possibilités de changement sont les plus importantes dans ce quartier. Le centre commercial de la Place Kings, qui domine l'îlot entre les rues Carleton, York, King et Brunswick, devrait être modernisé afin de créer d'autres possibilités de vente au détail et d'autres entrées à partir de la rue. Accroître la perméabilité du bâtiment

favorisera l'activité dans la rue et limitera les « zones mortes » pour les piétons.

L'aménagement futur sur la rue Brunswick devrait avoir une qualité et un caractère dignes de l'importance que revêt l'ancien cimetière, un des espaces ouverts les plus importants de Fredericton. Pour ce faire, il faudra moderniser les deux parcs de stationnement pour créer davantage d'activité au niveau de la rue et promouvoir les usages actifs dans les constructions existantes le long de la rue Carleton.

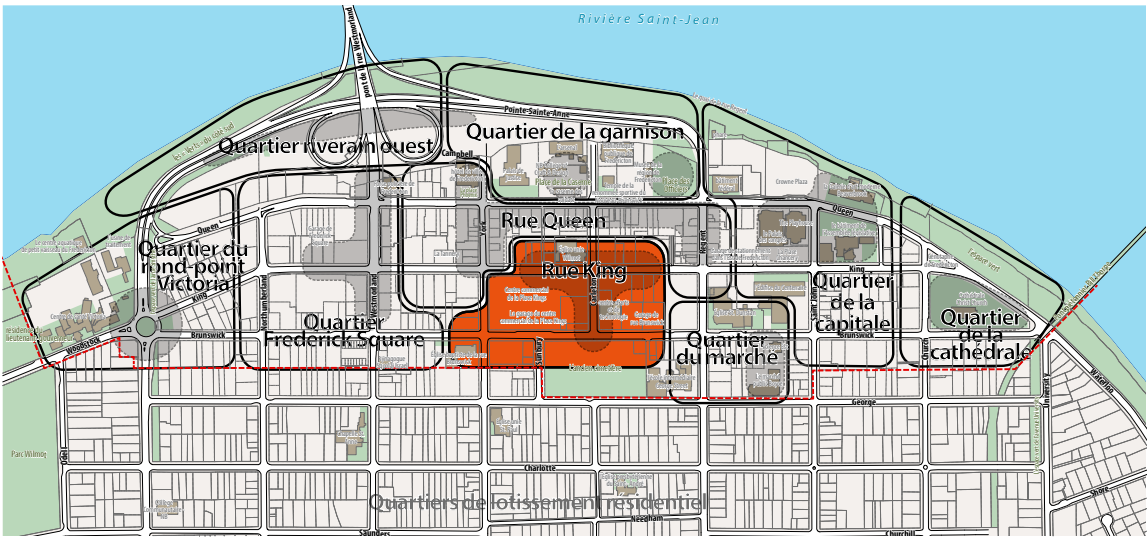
Un élément important du quartier de la rue King revitalisé sera une rue Carleton partagée. Grâce à la transformation de cet important corridor en rue à priorité piétonne, le quartier de la rue King serait mieux relié à la rue Queen, au quartier de la garnison et à l'ancien cimetière. Cette transformation ajoutera une nouvelle dimension à l'infrastructure piétonnière du centre-ville et sera unique en son genre dans la ville de Fredericton.

Le quartier de la rue King est aussi le terminus

de tous les autobus de Fredericton Transit. À moyen terme, il faudrait examiner la possibilité de déménager le centre de transport en commun à un autre endroit.

OBJECTIFS

- Créer un environnement urbain actif et à petite échelle en modernisant le centre commercial de la Place Kings et en améliorant les deux parcs de stationnement couverts du quartier tout en améliorant les façades et en favorisant les usages au niveau de la rue.
- Respecter l'importance que revêt l'ancien cimetière en améliorant la façade de la rue Brunswick.
- Améliorer l'environnement piétonnier le long de la rue King en déménageant le terminus de transport en commun à côté ou tout près et en éliminant le stationnement des autobus dans la rue.
- Encourager l'aménagement intercalaire à densité élevée et à usage mixte dans les emplacements vacants sous-utilisés.



Diversité de la forme bâtie du quartier de la rue King







4.6/ QUARTIER HISTORIQUE DE GARNISON

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

- Regroupement semblable à un campus d'importants établissements locaux et régionaux près du secteur riverain de la ville.
- Le quartier de la garnison est un lieu historique national. Il a abrité la garnison britannique de 1784 à 1869 et a joué un rôle important dans l'histoire de Fredericton, de la province et du pays.
- Lieu d'importantes fonctions administratives, touristiques et culturelles, notamment le New Brunswick College of Craft and Design, le palais de justice et la bibliothèque publique de Fredericton, défini par une architecture du XIX^e siècle bien en évidence.
- Bordé au nord par des stationnements de surface et par le boulevard de la Pointe-Sainte-Anne.

- Théâtre d'événements culturels important.
- Compte deux espaces ouverts importants, soit la place de la Caserne et la place des Officiers.

ÉNONCÉ DE VISION SUR LE CARACTÈRE

Le quartier de la garnison forme l'extrémité nord du plus important axe est-ouest du centre-ville, soit la rue Queen. Il abrite d'importants établissements dans des bâtiments patrimoniaux et est composé d'un réseau complexe d'espaces ouverts et de liaisons. Il faudrait revitaliser le quartier de la garnison de façon que son patrimoine soit mis en évidence plus fièrement, à ce que ses espaces publics soient d'une qualité digne de l'importance du quartier et à ce que ses usages soient intensifiés pour permettre au public d'apprécier davantage son charme et son cachet.

La place de la Caserne et la place des Officiers sont des espaces d'importance historique qui sont sous-utilisés actuellement. Il faudrait investir dans les espaces publics pour permettre

un plus grand nombre d'activités publiques programmées et non programmées tout au long de l'année. Ces investissements dans les espaces publics devraient servir à attirer les résidents, les travailleurs, les touristes, les étudiants et les clients.

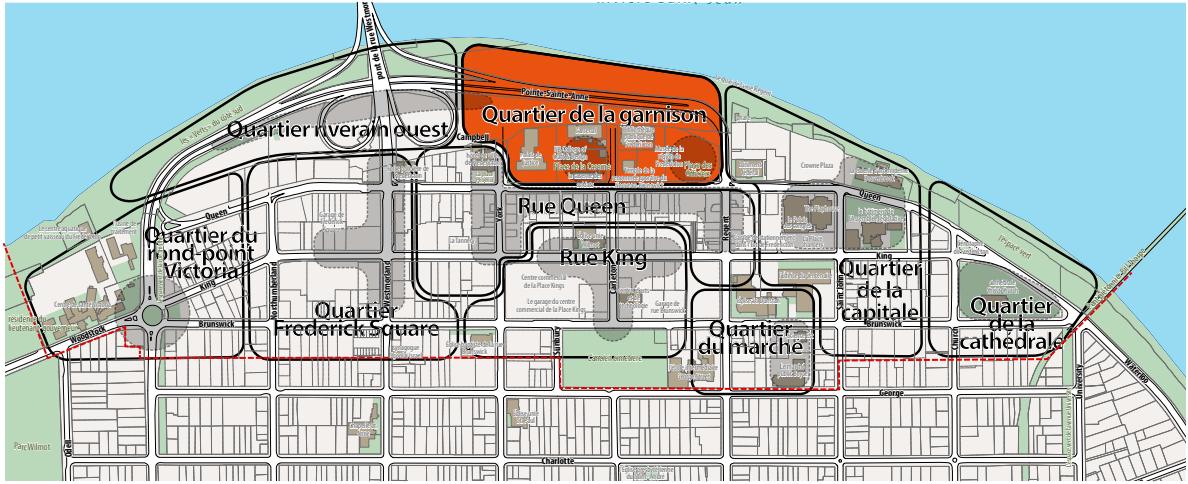
Il faudrait apporter des améliorations, entre autres enlever des stationnements de surface, poser de nouveaux revêtements sur des surfaces dures et meubles et bâtir la nouvelle infrastructure nécessaire à la tenue d'activités d'envergures différentes et à différents moments de l'année, pour permettre aux gens de Fredericton de profiter au maximum du quartier de la garnison. Il faudrait enlever les obstacles créés par les façades et les murs nus ainsi que les traitements mal adaptés aux piétons afin de permettre aux gens d'accéder plus facilement au quartier de la garnison à partir de la rue Queen. La caserne peut aussi s'ouvrir sur la rue Queen.

Il faudrait établir des activités commerciales et de détail servant de complément à la rue Queen dans le quartier de la garnison pour assurer un niveau constant d'activité. Il pourrait s'agir par exemple de tirer parti de l'activité de détail du New Brunswick College of Craft and Design du Nouveau-Brunswick pendant l'été à la place de la

Caserne. Il faudrait aussi étudier la possibilité de donner une nouvelle vocation au palais de justice de Fredericton, peut-être pour qu'il abrite une nouvelle installation culturelle.

Les parcs de stationnement de surface du côté nord du quartier de la garnison devraient être divisés en parcelles aménageables en reliant la rue Carleton et la rue York au boulevard de la Pointe-Sainte-Anne. Le stationnement de surface devrait en fin de compte être aménagé sous le sol ou dans des constructions intégrées en surface dans le cadre d'un nouvel aménagement qui respecte le riche caractère historique du secteur tout en créant un usage mixte accru dans le quartier. Comme mesure provisoire pour améliorer la liaison entre le centre-ville et le secteur riverain, il faudrait aménager des allées piétonnes traversant les terrains de stationnement.

Toutes ces améliorations contribueront grandement à l'attrait touristique de Fredericton. Les organisateurs de voyages en autocar seront incités à passer plus de temps dans le quartier, et les activités, comme le festival Harvest Jazz and Blues, disposeront d'un emplacement adapté à leur importance dans le calendrier culturel du Canada atlantique.



Points d'accès et espaces ouverts dans le quartier de la garnison



OBJECTIFS

- Revitaliser le quartier de la garnison pour qu'il retrouve son prestige en tant que centre institutionnel et de cérémonies du centre-ville de Fredericton.
 - Investir dans un plan d'espaces publics complet permettant d'accroître et d'améliorer l'accès à partir de la rue Queen et d'améliorer la qualité ainsi que la fonctionnalité et la polyvalence de la place des Officiers et de la place de la Caserne, notamment en rendant la caserne des soldats plus perméable.
 - Commencer le processus progressif d'activation du côté nord du quartier et du secteur riverain ouest en divisant les parcs de stationnement de surface et en intégrant le stationnement de surface dans de nouveaux aménagements.
 - Valoriser la fonction du côté sud de la rue Queen en tant que limite sud du quartier de la garnison et harmoniser leurs fonctions respectives au centre-ville.
- Favoriser des usages nouveaux et accrus en collaboration avec les usagers actuels, entre autres le New Brunswick College of Craft and Design et le festival Harvest Jazz and Blues, et examiner la possibilité d'installer le nouveau centre des arts d'interprétation dans le quartier.
 - Relier les rues Carleton et York au boulevard de la Pointe-Sainte-Anne.
 - Relier le quartier de la garnison au secteur riverain.
 - S'assurer que la construction des nouveaux bâtiments tient compte du secteur riverain.
 - Créer des usages résidentiels pour accroître la sécurité et le dynamisme du quartier en tout temps et en toute saison.
 - Déplacer le pont piétonnier au pied de la rue Carleton vers le pied de la rue Northumberland à l'ouest et le remplacer par un passage pour piétons.
 - Créer un important belvédère au pied des rues Carleton et Northumberland.



Le quartier de la garnison



Espaces ouverts du quartier de la garnison



Le quartier de la garnison et la rue Queen au XIX^e siècle





4.7 QUARTIER FREDERICK SQUARE

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

- Secteur à caractère distinct le plus grand mais le moins défini du centre-ville.
- Zone de transition entre le centre-ville historique et les secteurs adjacents au sud et à l'ouest.
- Secteur à usage mixte comptant une plus forte proportion de parcs de stationnement de surface et couverts et de terrains vagues, des immeubles plus gros et un plus grand nombre de bâtiments du XX^e siècle.
- Débit de circulation plus élevé dans la rue longeant la limite est du quartier, soit la rue Westmorland.
- La forme bâtie présente une façade de rue non uniforme.

- Les espaces publics liés aux piétons ne sont pas uniformes.

ÉNONCÉ DE VISION SUR LE CARACTÈRE

Le quartier Frederick Square est celui qui présente le plus d'obstacles l'empêchant de devenir une partie intégrée et dynamique du centre-ville; néanmoins, il est possible de remédier à ces faiblesses grâce à un nouvel aménagement et à l'amélioration des espaces publics. Le quartier Frederick Square peut devenir une partie importante et moderne du centre-ville de Fredericton.

Le quartier Frederick Square est le plus susceptible de faire l'objet de projets d'aménagement d'envergure et, bien qu'ils soient les bienvenus, ces projets devraient être tenus de respecter une norme élevée en ce qui a trait à leur contribution à l'activité du centre-ville. Favoriser un usage mixte à vocation résidentielle, encourager les usages actifs au niveau de la rue et insister sur une conception

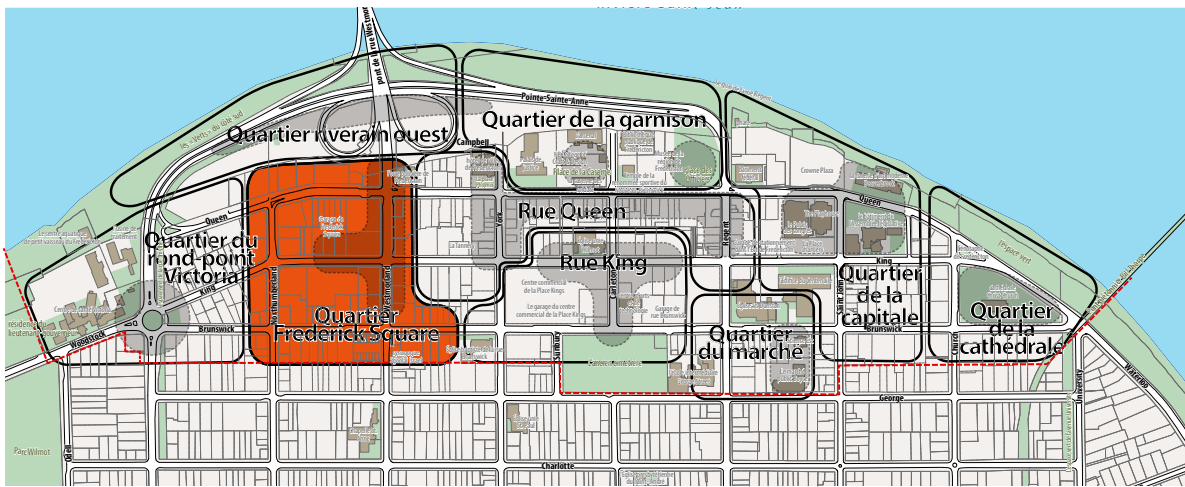
et une construction de grande qualité devraient être des priorités. Les bâtiments devraient être situés de manière à réduire le plus possible les marges de retrait et être assez hauts pour créer une impression modeste d'espace fermé dans la rue.

Bien que la rue Westmorland joue un rôle important dans le réseau de transport régional, il faudrait examiner des mesures comme le stationnement sur rue en dehors des heures de pointe, l'accroissement du nombre de passages pour piétons et l'amélioration des zones piétonnières pour rendre ces secteurs plus accueillants pour les piétons. L'amélioration des zones piétonnières sera non seulement profitable au quartier Frederick Square, mais elle encouragera la circulation non motorisée entre le centre-ville et les secteurs adjacents.

De nouveaux espaces ouverts ont été proposés, et ceux-ci permettront de créer un nouveau quartier résidentiel à usage mixte équilibré.

OBJECTIFS

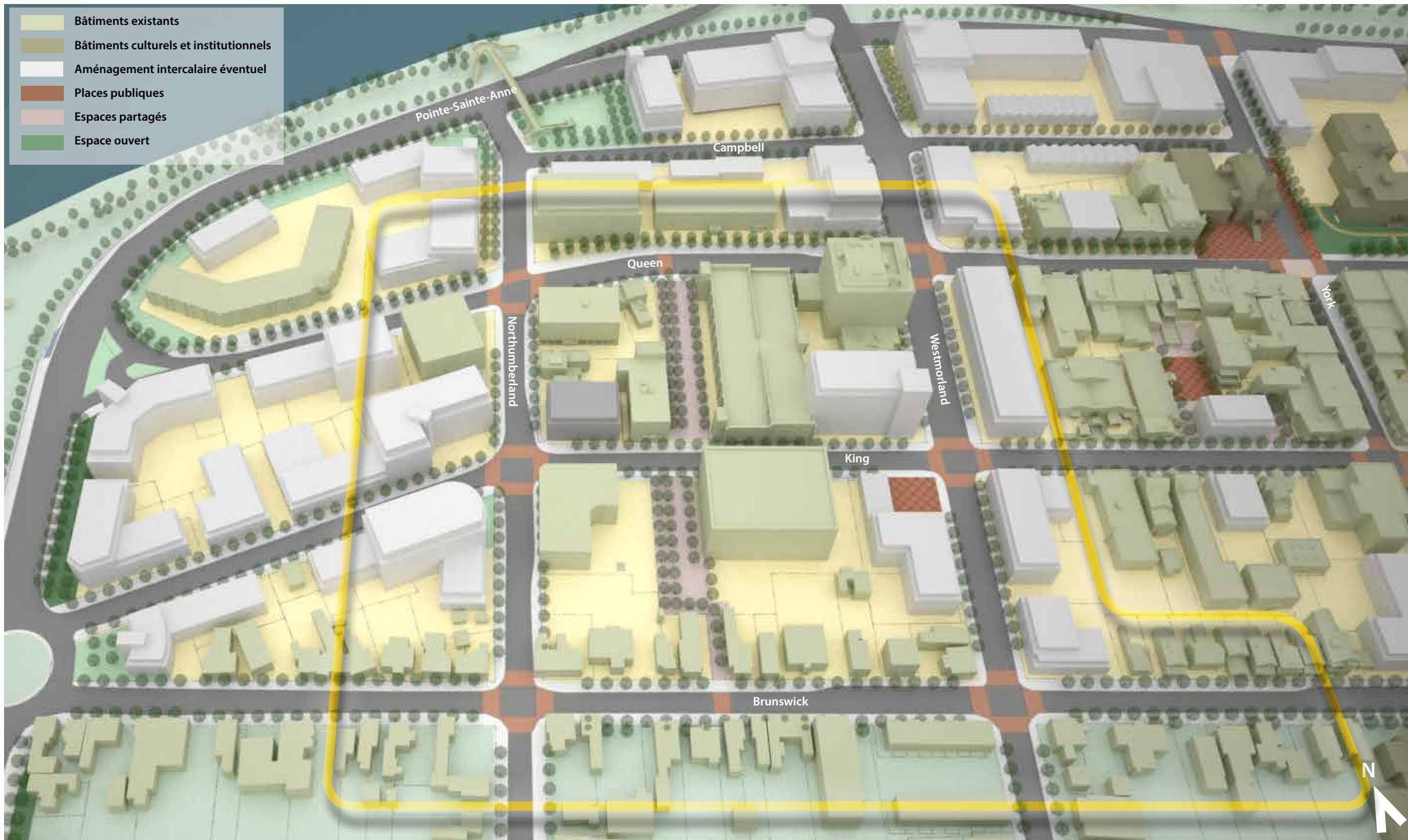
- Améliorer la qualité des zones piétonnières dans le quartier Frederick Square et aménager une place publique.
- Encourager des liens piétonniers dans l'ensemble du quartier.
- Encourager de nouveaux aménagements qui favorisent les usages actifs au niveau de la rue.
- Examiner la possibilité d'aménager des places de stationnement hors pointe du côté ouest de la rue Westmorland, entre les rues King et Queen.
- Créer des passages pour piétons sûrs et commodes grâce à des démarcations et à des traitements spéciaux.
- Créer de nouveaux espaces ouverts conjointement avec de nouveaux aménagements.
- Garder le caractère résidentiel du tronçon à deux voies de la rue Brunswick.



Vue de Frederick Square le long de la rue Westmorland



Les maisons en rangée de la rue Windsor aussi appelées les « crayolas »



4.8/ QUARTIER DU ROND-POINT VICTORIA

Principales caractéristiques

- Point d'accès ouest du centre-ville.
- Zone de transition entre les secteurs résidentiels et à usage mixte.
- Limite de la trame du centre-ville historique.
- Secteur à usage mixte.

ÉNONCÉ DE VISION SUR LE CARACTÈRE

Comme son nom l'indique, le quartier du rond-point Victoria s'articule autour du nouveau rond-point proposé à l'angle des rues Smythe, Woodstock, King et Brunswick. Ce quartier est un secteur à débit de circulation élevé qui

sert de point d'accès ouest au centre-ville. Son caractère est essentiellement résidentiel, mais il comprend d'importants usages institutionnels, comme l'usine de traitement de l'eau William L. Barrett et le Centre de santé Victoria.

Le quartier présente d'importantes possibilités d'aménagement en raison des grands terrains et de la possibilité de remembrer des parcelles. Les aménagements résidentiels à usage mixte dans ce quartier devraient privilégier la création d'une façade de rue solide et uniforme avec des marges de retrait minimales, des aires de stationnement dissimulées ou situées à l'arrière et de nombreuses entrées au niveau de la rue.

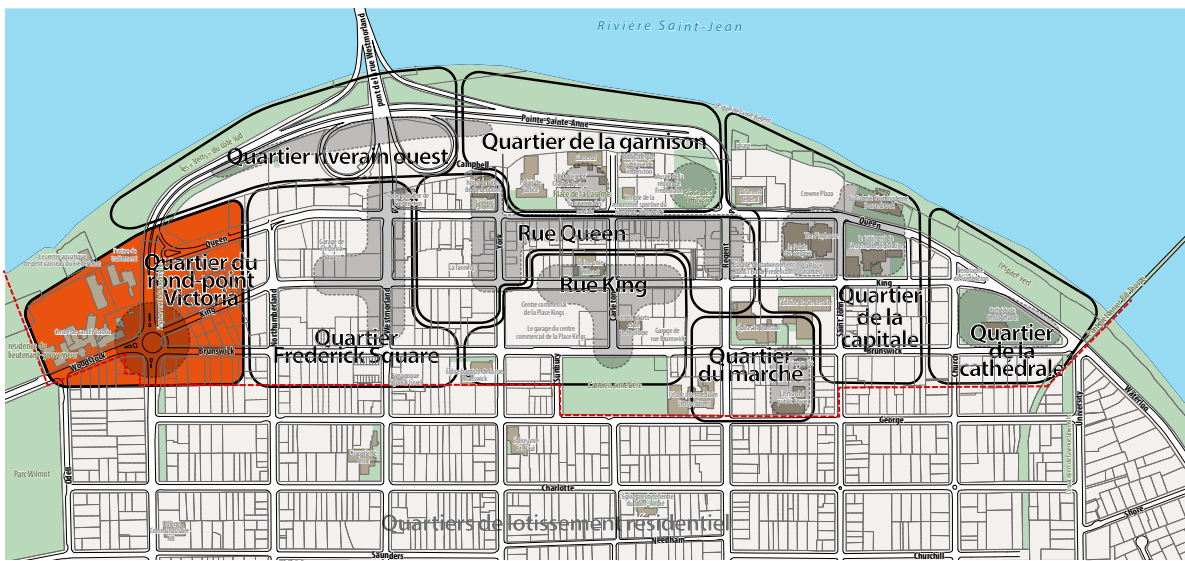
Étant donné le débit de la circulation dans le quartier, il est particulièrement important que l'infrastructure cycliste fasse partie intégrante du réseau routier.

Le quartier du rond-point Victoria devrait être doté d'une bande cyclable distincte; un exemple est donné dans la section sur la circulation. Il faudrait aussi ajouter des bandes cyclables sur les rues Woodstock, Smythe, Brunswick et Queen.

OBJECTIFS

- Avoir une infrastructure piétonne et cycliste entièrement intégrée dans la conception du rond-point du quartier du rond-point Victoria.
- Réaliser des aménagements à usage mixte de plus grande envergure dans les grands terrains vagues et sous-utilisés du quartier.
- Améliorer l'accès au secteur riverain en créant un lien piétonnier dans le secteur ouest.

- Créer un point d'accès au rond-point ou à proximité qui offre une expérience comparable à celle du secteur est du centre-ville.
- Créer de nouveaux espaces ouverts et des liaisons vers la rivière en même temps que de nouveaux aménagements sont réalisés.
- Considérer le Centre de santé Victoria comme le site éventuel d'un important réaménagement à usage mixte.



Le carrefour des rues Smythe, King et Brunswick et du chemin Woodstock



4.9/ QUARTIER RIVERAIN OUEST

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

- Point d'accès vers le centre-ville à partir de la « rive nord » de Fredericton.
- Secteur nord du quartier comprenant une zone en grande partie non programmée des « verts » du secteur riverain sud.
- De grands sites sous-exploités aménageables.
- Secteur important mais sous-utilisé en zone riveraine du centre-ville.
- Possibilité importante d'opérer une métamorphose.

ÉNONCÉ DE VISION SUR LE CARACTÈRE

Le quartier riverain ouest représente une occasion d'aménagement à long terme pour le centre-ville qui devrait un jour comprendre de plus grands « verts » programmés du secteur riverain reliés au vaste réseau d'espaces ouverts de la ville. Il devrait également être le site de certains des aménagements les plus souhaitables sur des terrains riverains au centre-ville.

Un élément clé de la réalisation du potentiel du quartier riverain ouest consiste à rééquilibrer son réseau de circulation afin d'accroître l'usage par les piétons et les cyclistes. Pour ce faire, il faudra enlever l'échangeur en trèfle du pont de la rue Westmorland et prolonger les rues Northumberland, York et Carleton jusqu'au boulevard de la Pointe Sainte-Anne.

La reprogrammation du réseau routier créera des parcelles aménageables sur de belles propriétés du secteur riverain. Ces

aménagements devraient surtout être de nature résidentielle.

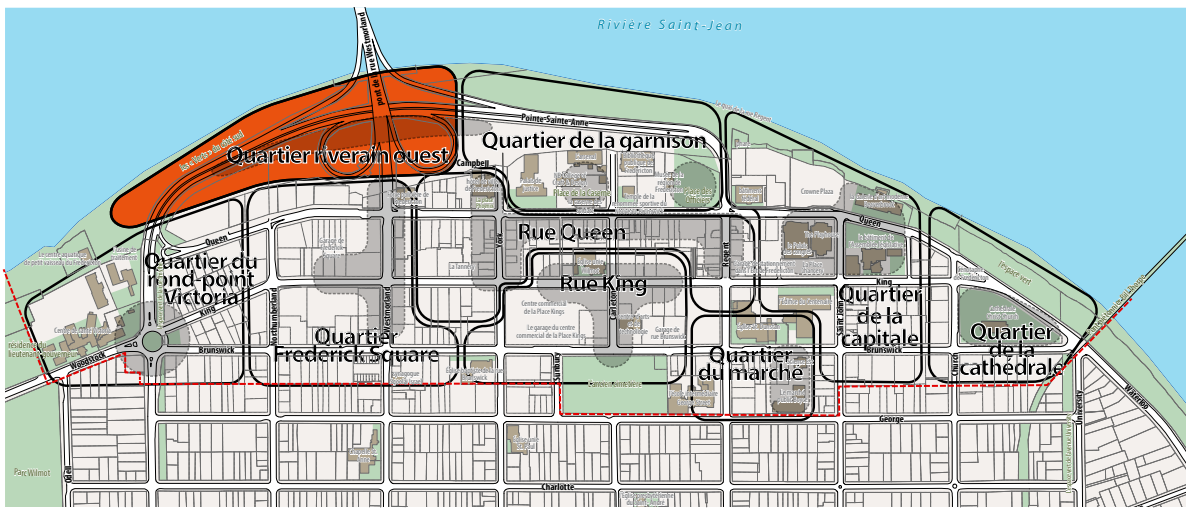
Le pont piétonnier situé au pied de la rue Carleton pourrait être déplacé sur la rue Northumberland. Il faudrait aussi installer des œuvres d'art civique dans le secteur riverain afin de créer un lien visuel et physique avec la rivière.

Pour que les « verts » du secteur riverain sud deviennent une composante plus attrayante du réseau d'espaces ouverts du centre-ville, il faudra apporter plusieurs autres changements. La reprogrammation du réseau routier, même si ce n'est pas à l'échelle proposée pour le tronçon est du boulevard de la Pointe-Sainte-Anne, accroîtra les possibilités d'accès du public au secteur riverain. Il faudrait aussi mettre en place des programmes à incidences limitées qui mobilise les utilisateurs de cet espace ouvert.

OBJECTIFS

- Mieux relier les « verts » du secteur riverain sud au réseau d'espaces ouverts du centre-ville.

- Étudier la possibilité de compléter le réseau de rues en rétablissant la rue Campbell et en reliant les rues Northumberland, York et Carleton au boulevard de la Pointe Sainte-Anne.
- Créer des possibilités d'aménagement attrayantes sur les propriétés adjacentes au secteur riverain, lorsque c'est possible, en fonction des résultats d'une étude géotechnique.
- S'il s'avère impossible de construire un bâtiment dans l'espace ouvert adjacents au secteur riverain, il faudrait proposer la création d'un parc public doté d'installations de loisirs.
- Mettre en œuvre une nouvelle conception du boulevard de la Pointe-Sainte-Anne avec des bâtiments donnant sur la rivière, là où c'est possible, en fonction des résultats d'une étude géotechnique, mais préserver entièrement le sentier qui longe la rivière.



Les imposantes bermes aménagées et la bretelle d'accès du pont de la rue Westmorland





/5.0

La qualité de l'environnement urbain est un thème récurrent dans le présent plan. En fait, les rues, les espaces ouverts, les parcs, les zones riveraines et les sentiers sont considérés comme le ciment qui unit la ville, faisant de celle-ci un lieu attrayant, sûr et à dimension humaine, où il est facile de circuler.

Lorsque les espaces publics sont considérés comme prioritaires et traités comme tels, particulièrement dans les lieux historiques, les villes deviennent plus attrayantes pour les investisseurs et les visiteurs, et les résidents sont fiers de leur ville.

À long terme, un espace public bien planifié, bien aménagé et bien entretenu sera susceptible de durer. Contrairement aux bâtiments et aux édifices, qu'on peut voir apparaître et disparaître au fil du temps, les rues et les espaces publics sont l'ADN fondamental de la ville, dans lequel sont inscrites l'histoire et les valeurs de la collectivité locale.

Le cadre des espaces publics comprend les sections suivantes :

- Stratégies de circulation
- Paysages de rue
- Espaces ouverts et liaisons
- Éléments civiques

/ CADRE DES ESPACES PUBLICS

/05

— Sentier polyvalent existant



5.1/ STRATÉGIES DE CIRCULATION

La découverte du centre-ville, comme la plupart des centres-villes traditionnels, se fait essentiellement à pied. La forme bâtie et la disposition à petite échelle du centre-ville, que bien des gens affectionnent, sont le fruit de l'évolution du centre-ville à une époque où la plupart des utilisateurs étaient des piétons. L'accent mis sur l'expérience piétonnière contribue également à nous rappeler que chaque déplacement au centre-ville se fait à pied, du début à la fin. Les stratégies de circulation sont donc axées sur la création d'un réseau qui facilite et améliore le déplacement des piétons et qui favorise le ralentissement de la circulation automobile.

La mise sur pied d'une infrastructure cycliste et la reconfiguration du réseau routier occupent également une place importante dans ce plan. Des bandes cyclables distinctes renforceront la culture cycliste pour les déplacements domicile-



Aménagement d'un boulevard piétonnier

travail et la reconfiguration de l'échangeur en trèfle du pont de la rue Westmorland aidera le centre-ville à se réappropriier son magnifique secteur riverain.

ACHÈVEMENT DU RÉSEAU DE RUES

Le centre-ville peut tirer parti de son réseau de rues et rehausser l'utilisation de son secteur riverain en prolongeant les axes nord-sud vers le boulevard de la Pointe-Sainte-Anne. Les avantages seraient considérables mais, en ce qui concerne la circulation piétonne, cela permettrait aux piétons d'avoir accès au secteur riverain sans avoir à traverser le stationnement de surface ou à emprunter le pont piétonnier de la rue Carleton. Ce projet consiste à :

- relier les rues York, Northumberland et Carleton au boulevard de la Pointe-Sainte-Anne;
- redonner à la rue Campbell sa vocation piétonnière d'est en ouest.



Pont piétonnier Bill Thorpe

LIENS PIÉTONNIERS

Les liens piétonniers offrent une occasion unique de créer un réseau piétonnier à petite échelle en permettant aux piétons de circuler à travers les îlots. Bien que le centre-ville dispose d'îlots proportionnés très propices à la marche, le plan cible certains endroits où les liens piétonniers doivent être améliorés. Lorsque les circonstances le permettent et que la circulation piétonne est suffisamment dense, les ruelles arrière peuvent devenir de véritables liens piétonniers où on trouve des commerces de détail.

Comme il s'agit d'un aspect important du réseau piétonnier, il faudrait appliquer à ces liens les mêmes normes de qualité et de conception qu'aux autres espaces publics. Un éclairage adéquat, un aménagement paysager attrayant, une signalisation claire, une vue dégagée et des usages qui donnent sur ces liens sont tous des objectifs importants.



Lien piétonnier en pavés

PASSAGES POUR PIÉTONS

Le succès d'une rue réside dans sa capacité à rendre l'expérience piétonnière aussi utile qu'agréable. Le sentiment de confort et de sécurité est plus vif lorsque la vitesse de la circulation est réduite. Les passages pour piétons ont deux fonctions : servir de démarcation évidente signalant un chemin plus sûr pour traverser la rue et de mesure de modération de la circulation. Les arrêts fréquents permettront de réduire la vitesse de la circulation et favoriseront une conduite prudente. Par conséquent, le Plan du centre-ville propose les objectifs suivants pour les passages piétonniers :

- Tous les carrefours clés à quatre branches le long d'un important corridor piétonnier devraient comporter des passages pour piétons.
- Les passages pour piétons devraient avoir un pavage distinctif ou des lignes peintes sur le revêtement afin d'en améliorer la visibilité et la qualité.



Exemple de carrefour et de passage pour piétons pavé

- Des passages piétonniers spéciaux devraient être aménagés à proximité des liens piétonniers où se trouvent d'importantes destinations civiques, où la circulation pédestre est dense et où le permettent les techniques de la circulation.

Le réseau de circulation piétonne serait grandement amélioré par l'aménagement de nouveaux passages pour piétons à plusieurs carrefours et liens piétonniers. Il s'agit des carrefours et des liens piétonniers suivants

- l'extrémité du prolongement proposé de la rue Carleton au boulevard de la Pointe-Sainte-Anne;
- le lien piétonnier entre la rue York et la rue Carleton, qui relie le quartier de la garnison au lien piétonnier proposé vers le sud;
- le lien piétonnier entre la rue Regent et la rue Saint John qui relie Science Est et le marché public Boyce au grand centre-ville;



Lien piétonnier existant sur la rue Queen

- tout autre endroit où l'intensification de la circulation piétonne justifierait la mise en place de passages sûrs.

VOIES CYCLABLES SUR RUE

L'infrastructure cycliste existante de Fredericton est limitée et axée sur le cyclisme récréatif. Il n'est pas rare de voir des cyclistes rouler sur les trottoirs au centre-ville, ce qui témoigne de la nécessité de faire un virage culturel afin que la rue soit considérée comme un espace que devraient partager les cyclistes et les automobilistes.

Les recommandations en matière de cyclisme ont été élaborées dans l'intention de créer un réseau cyclable qui augmente les possibilités de cyclisme récréatif, tout en jetant les bases d'une culture de transport à vélo, axée sur un système qui favorise le recours au vélo pour se rendre au travail ou à l'école, pour faire ses courses ou pour se balader au centre-ville.

Une infrastructure cycliste sur rue devrait être offerte à la grandeur du centre-ville. Le plan recommande l'aménagement de bandes



Exemple de rond-point comportant une bande cyclable à Olympia (Washington)

cyclables sur les rues Queen et Brunswick, de même que le long d'un îlot de la rue Smythe.

Diverses bandes cyclables, distinctes, démarquées ou sur rue, sont proposées pour ces secteurs. Les solutions possibles sont présentées en détail dans la section 5.2 Paysages de rues.

Des aires de stationnement pour vélos bien conçues mais surtout plus utiles devraient faire partie du paysage général des rues au centre-ville.

TERMINUS D'AUTOBUS

Les services de transport en commun font partie intégrante de tout plan de circulation et il est crucial, pour la vitalité du centre-ville, d'offrir des options de transport en commun qui soient attrayantes et pratiques. C'est particulièrement vrai pour une ville comme Fredericton, compte tenu du grand nombre d'étudiants qui y résident et de sa population vieillissante.



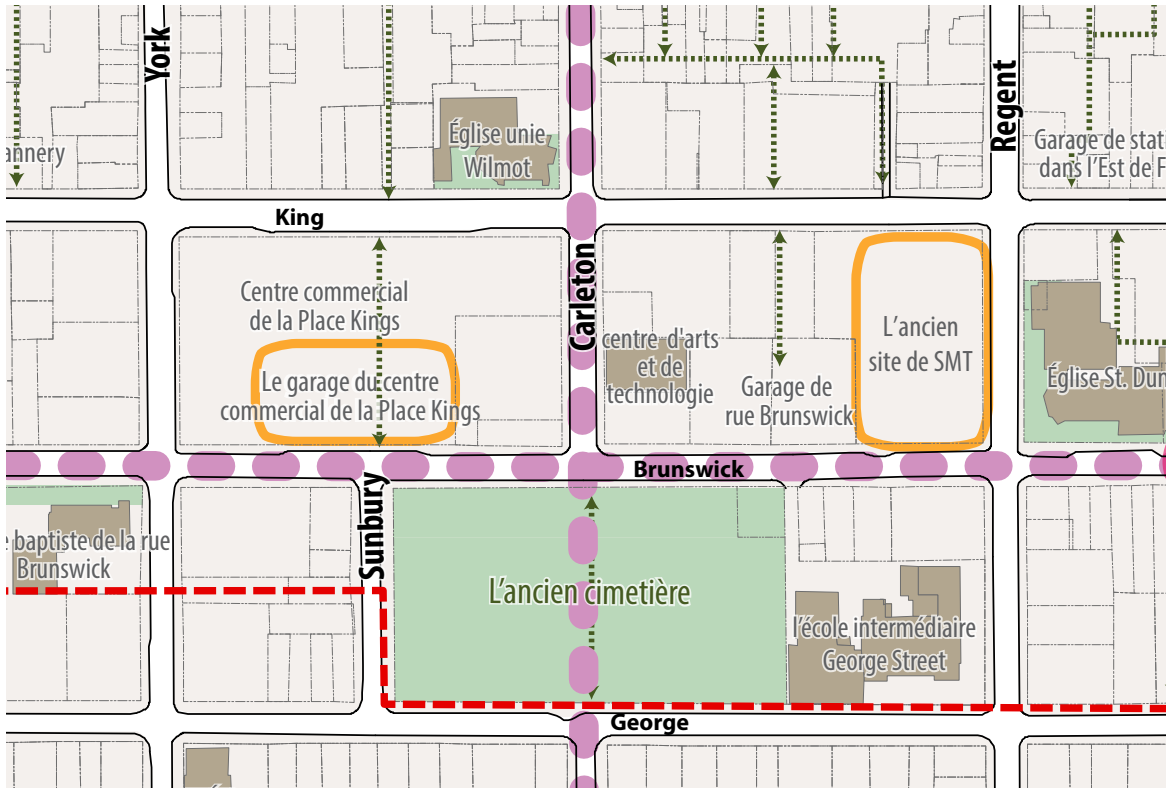
Infrastructure cycliste existante

Fredericton exploite un réseau d'autobus sur huit itinéraires selon un programme d'horaires synchronisés. La plupart des autobus effectuent leurs arrivées et leurs départs simultanément aux zones d'arrêt d'autobus du côté nord du centre commercial Kings Place afin d'optimiser les possibilités de correspondance. L'emplacement du terminus de la Place Kings et son achalandage font que le côté sud de la rue King est occupé par des autobus qui tournent au ralenti ou qui sont vides. De plus, les zones d'arrêt ont été conçues pour des autobus de 35 pieds, mais les autobus en service font 40 pieds, ce qui complique l'accès et la sortie des autobus, de même que la circulation automobile ordinaire.

Conformément à l'étude menée par Dillon Consulting en 2008 en vue de l'élaboration d'un plan directeur des transports en commun, il est recommandé de trouver un endroit central offrant deux points d'accès et de sortie pour un terminus d'autobus au centre-ville. Deux

emplacements possibles ont été ciblés dans la zone délimitée par les rues Regent, King, Brunswick et York :

- **Le garage du centre commercial de la Place Kings** : soit devant le garage existant ou dans le cadre d'un projet d'aménagement qui s'intègre à un aménagement plus vaste sur la rue Brunswick.
- **L'ancien site de SMT** : la section est de l'îlot délimité par les rues King, Brunswick et Regent, dont une grande partie est vide. Cet emplacement présente une réelle possibilité de réaménagement pour la mise en place d'un nouveau terminus d'autobus dans le cadre d'un aménagement à usage mixte plus important.



Deux emplacements potentiels pour le déplacement du terminus d'autobus



Installation de transport en commun intégré à Barrie, en Ontario



État actuel de la devanture du centre commercial de la Place Kings sur la rue King



Immeuble à usage mixte et terminus d'autobus intégré à Adelaide

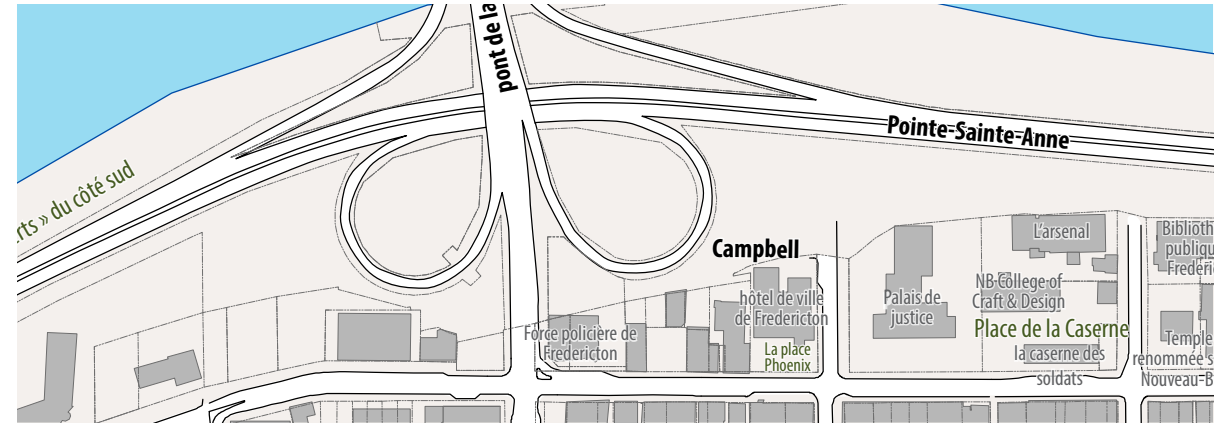
ÉCHANGEUR EN TRÈFLE DU PONT DE LA RUE WESTMORLAND

Le personnel d'ingénierie de la Ville de Fredericton a été très avisé et proactif dans la mise en œuvre des améliorations apportées à l'infrastructure routière et la coordination de ces efforts par rapport à l'infrastructure piétonnière. La qualité et l'exhaustivité des études menées par la Ville et les améliorations apportées aux réseaux piétonnier et routier nous donnent la confiance nécessaire pour recommander les initiatives clés suivantes à l'infrastructure routière.

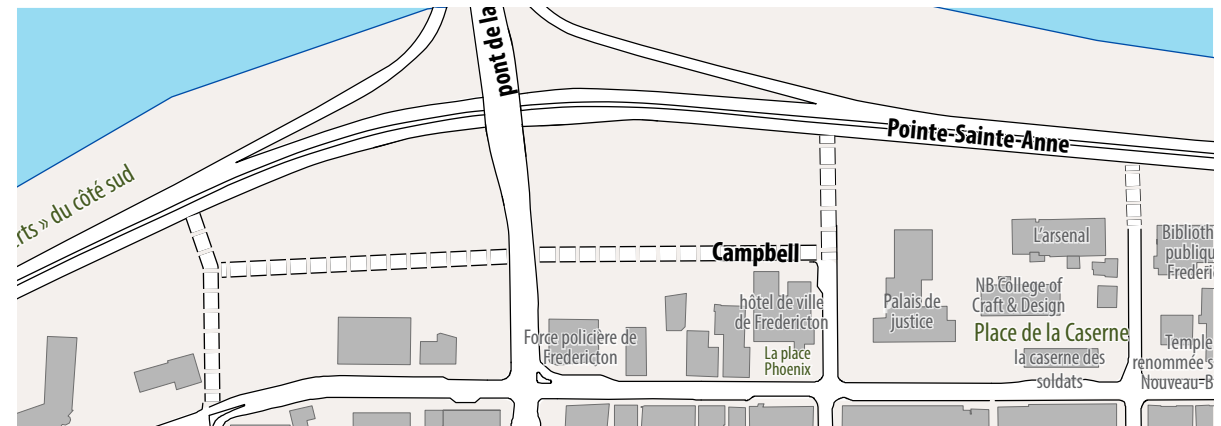
L'échangeur en trèfle du pont de la rue Westmorland permet à un trop grand nombre de véhicules de se diriger vers le centre-ville et occupe un espace plus grand que ne le ferait un îlot type du centre-ville. La Ville devrait mener une étude afin d'examiner la possibilité de reconfigurer l'échangeur en trèfle du pont de la rue Westmorland. Le réaménagement de l'échangeur en trèfle de manière que l'entrée

sur le pont et la sortie du pont se fassent à partir de la rue Campbell reconstituée aura plusieurs effets positifs pour le centre-ville puisqu'il :

- rendra disponibles des terrains riverains importants aux fins de réaménagement;
- favorisera l'accès public au secteur riverain et ajoutera un lien piétonnier est-ouest;
- contribuera à étendre le tissu urbain de Fredericton au secteur riverain et à mieux mettre en évidence les ressources patrimoniales adjacentes, comme l'hôtel de ville;
- accroîtra la capacité routière en établissant une circulation dans les deux sens et le stationnement sur rue dans la rue Campbell reconstituée.



Pont de la rue Westmorland et bretelles d'accès



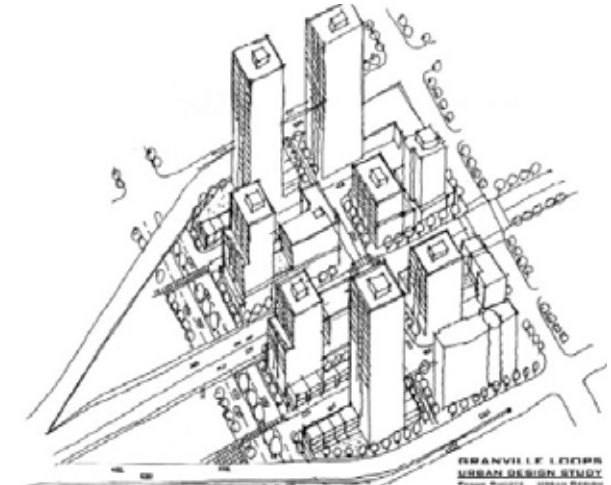
Projet de réaménagement du pont de la rue Westmorland et des bretelles d'accès



Pont de la rue Westmorland et bretelles d'accès



Pont actuel de la rue Granville



Projet de réaménagement de l'échangeur en trèfle du pont de la rue Granville

BOULEVARD DE LA POINTE-SAINTE-ANNE

Le boulevard de la Pointe-Sainte-Anne offre un espace excédentaire, et une foule d'avantages divers pour tous les modes de transport (y compris l'automobile) pourrait découler du réaménagement de la rue comme suit :

- Réduire la largeur des voies de circulation.
- Améliorer le terre-plein central paysager.
- Mettre en place des carrefours à la jonction du boulevard de la Pointe-Sainte-Anne et des rues York et Carleton.
- Mettre en place un carrefour à la jonction de la rue Northumberland et du boulevard de la Pointe-Sainte-Anne.
- Mettre en place des aménagements surélevés au carrefour proposé de la rue Carleton, soit une plate-forme surélevée ou un pavage distinct pour la tenue d'activités lors de la fermeture de ce secteur et permettant de modérer la circulation.
- Donner suite à la recommandation du premier plan du centre-ville relativement à la fermeture régulière du boulevard de la Pointe-Sainte-Anne pour la tenue d'activités spéciales et de festivals.

La transformation du boulevard de la Pointe-Sainte-Anne nécessitera une justification claire et convaincante et une explication des nombreux avantages systémiques qu'elle procurera au centre-ville dans son ensemble. Ces avantages comprennent entre autres :

- l'intégration du secteur riverain au centre-ville de Fredericton et la possibilité d'y accéder;
- la possibilité de libérer une importante zone riveraine aux fins d'aménagement et l'achèvement du réseau de rues;
- la possibilité d'aménager d'importantes infrastructures et installations publiques sur des terrains publics nouvellement disponibles;
- la sécurité accrue des piétons en raison de la diminution de la vitesse de circulation et de l'augmentation des points de passage;
- les répercussions limitées sur la circulation des véhicules empruntant le pont de la rue Westmorland.



État actuel du boulevard de la Pointe-Sainte-Anne



Passeig de Sant Joan à Barcelone : voie de communication à quatre voies

SENTIERS POLYVALENTS

De nouveaux liens et des liens améliorés entre les sentiers :

- permettraient d’achever le sentier polyvalent le long du couloir ferroviaire qui desservait l’ancien Chemin de fer Canadien Pacifique (plus ou moins parallèle à la rue Aberdeen entre les rues Westmorland et Carleton);
- établiraient une démarcation entre l’usage réservé aux cyclistes et aux piétons dans les zones denses du réseau de sentiers polyvalents, comme à l’entrée du pont piétonnier Bill Thorpe;
- relieraient les réseaux piétonniers actuels et nouveaux, y compris les liens piétonniers;
- assureraient la liaison avec les itinéraires cyclables sur rue.



Piles de l’ancien pont de la rue Carleton

PLACE PUBLIQUE – PILES DE LA RUE CARLETON

Examiner la possibilité de créer une place publique au pied de la rue Carleton, près de la rivière. Bien que les piles de l’ancien pont ne puissent être utilisées pour un nouvel ouvrage, elles constituent tout de même un élément architectural propre à Fredericton. Une place publique au bord de la rivière pourrait être utilisée comme café, rampe de mise à l’eau ou amphithéâtre.

RUES À SENS UNIQUE

Les rues à sens unique comportant de larges voies de circulation incitent à circuler plus rapidement, ce qui peut nuire à la qualité de l’environnement piétonnier au centre-ville. La Ville pourrait se pencher sur la possibilité de transformer les rues Brunswick et Queen en rues à deux sens. Toutefois, une telle décision doit donner lieu à une amélioration de la situation des piétons et des cyclistes. Sinon, la priorité devrait être accordée à la réduction de la largeur de la chaussée, à l’élargissement des trottoirs et à l’infrastructure cycliste.

AMÉLIORER LES BRETelles DE RACCORDEMENT

La Ville devrait envisager d’améliorer la sécurité des piétons dans les bretelles de raccordement du centre-ville (voies de virage à droite séparées).



Exemple d’immeuble adapté à sa situation au bord de l’eau

INFRASTRUCTURE DE STATIONNEMENT

La Ville de Fredericton a accompli un travail considérable pour offrir suffisamment de stationnement aux résidents, aux travailleurs et aux visiteurs. En fait, le centre-ville de Fredericton compte plus de places de stationnement que nécessaire. Le centre-ville comporte de nombreux stationnements sur rue et hors rue (parcs de stationnement de surface et couverts), dont la plupart sont exploités soit par le gouvernement provincial ou la municipalité. Une étude menée en 2002 par BA Group et portant sur une stratégie du stationnement au centre-ville a révélé ce qui suit :

- Il y a au total 6 494 places de stationnement au centre-ville ou en périphérie.
- Ces places se répartissent comme suit : 5 000 sont des places de stationnement de longue durée réservées aux employés et 1 400 sont des places de stationnement de courte durée à la disposition des clients.
- De ce nombre, 2 600 sont des places de stationnement tant sur rue que hors rue au centre-ville appartenant à la municipalité.

Le rapport a permis d'établir le constat crucial suivant : au centre-ville, le stationnement sur rue subventionne le stationnement hors rue. Le stationnement sur rue produit des recettes de 488 000 \$, tandis que le stationnement hors rue accuse des pertes de 469 000 \$. La presque totalité des recettes tirées du stationnement

sur rue sert donc à couvrir les coûts du stationnement hors rue.

Les places de stationnement appartenant à la municipalité peuvent servir à soutenir de nouveaux aménagements au centre-ville. La Ville possède et exploite actuellement huit parcs de stationnement de surface et couverts au centre-ville et il serait possible d'en utiliser un certain nombre pour réaliser les objectifs du plan.

À l'issue de la mise en œuvre complète du plan du centre-ville, on prévoit que l'offre en matière de stationnement sera pratiquement égale à l'offre actuelle. De nouvelles places de stationnement seront offertes au moyen de parcs de stationnement couverts, souterrains et en élévation intégrés aux nouvelles structures. En outre, du stationnement sur rue sera offert dans les nouvelles rues proposées et pourrait être rendu possible dans des rues existantes où aucun stationnement n'est disponible.



Exemple de stationnement réparti à Niagara-on-the-Lake

STATIONNEMENT DE SURFACE ET COUVERT

- Imposer un moratoire sur la création de nouveaux parcs de stationnement de surface.
- Vendre les parcs de stationnement publics en exigeant de l'acheteur qu'il fournisse un stationnement partiel ou complet intégré au nouvel aménagement.
- Utiliser les stationnements existants pour promouvoir les recommandations relatives au nouvel aménagement du centre-ville.
- Appliquer les taux du marché pour tous les stationnements publics municipaux, provinciaux ou fédéraux.
- Placer les parcs de stationnement provinciaux sous l'autorité municipale.
- Moderniser les parcs de stationnement couverts au niveau de la rue afin d'y inclure des usages actifs.



Exemples de stationnements en élévation

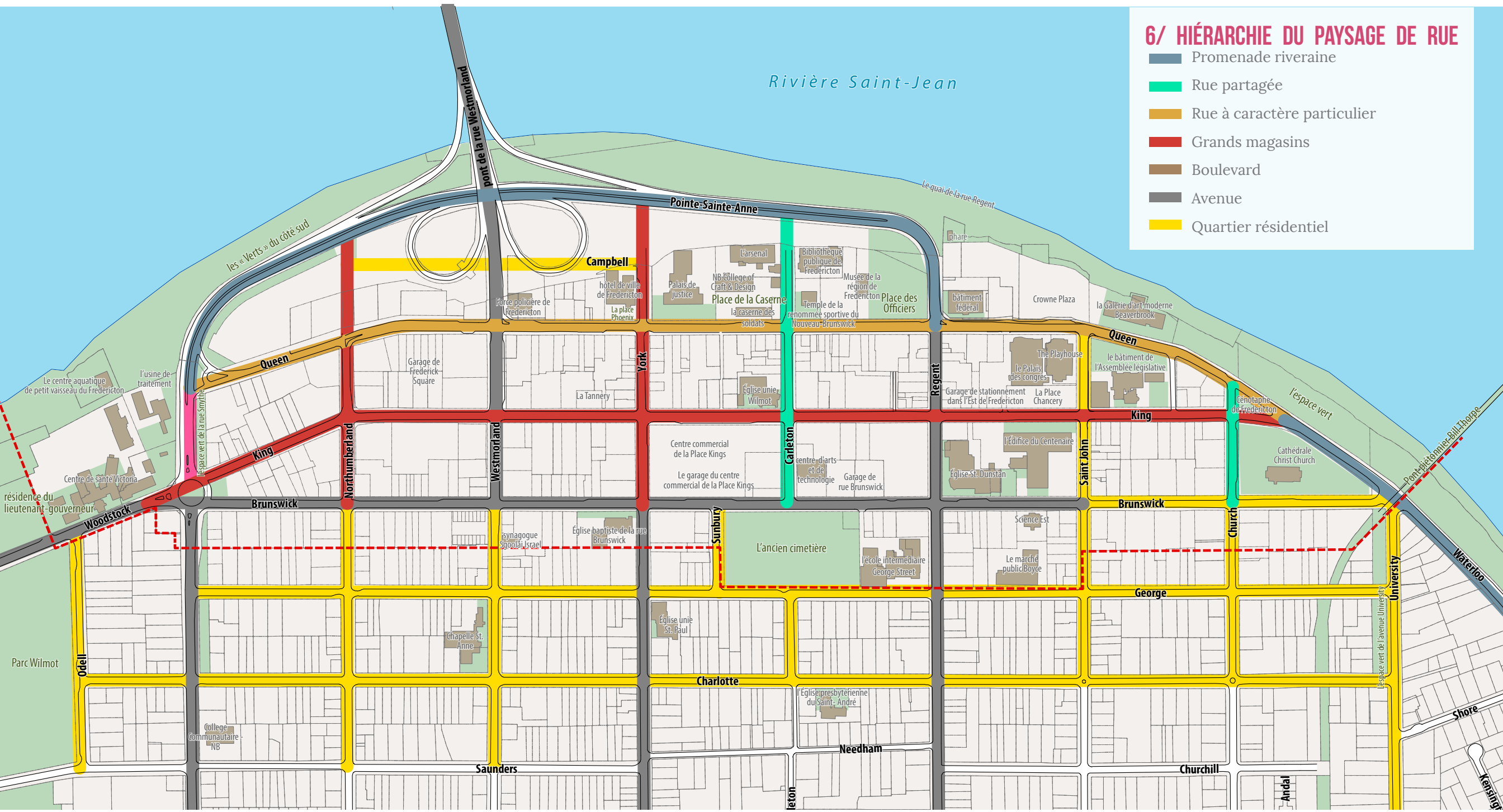
STATIONNEMENT SUR RUE

- Conserver les parcomètres pour le stationnement de courte durée, et en augmenter le nombre, sur les rues King et Queen, et ce, afin d'encourager leur usage par d'autres personnes que des employés dans la mesure du possible.
- La mise en œuvre du plan nécessite des ajustements au stationnement sur rue (pour faciliter la mise en place de passages pour piétons, l'amélioration des trottoirs et l'aménagement de voies cyclables). Comme des changements sont envisagés, le personnel devrait s'intéresser à d'autres solutions pour le stationnement sur rue, comme le stationnement hors des heures de pointe sur le boulevard de la Pointe-Sainte-Anne, la rue Westmorland, la rue Regent et la rue Brunswick.
- Les changements touchant le stationnement sur rue devraient être envisagés dans leur ensemble en tenant compte des déplacements des piétons, des cyclistes et des automobiles.



6/ HIÉRARCHIE DU PAYSAGE DE RUE

- Promenade riveraine
- Rue partagée
- Rue à caractère particulier
- Grands magasins
- Boulevard
- Avenue
- Quartier résidentiel



5.2/ PAYSAGES DE RUE

La stratégie relative aux paysages de rue est au cœur même de tout plan de centre-ville puisqu'elle peut définir en profondeur la qualité et le caractère de l'environnement bâti. Comme les rues couvrent la plus grande partie des terrains publics et qu'elles constituent le principal moyen par lequel nous nous déplaçons, elles façonnent notre expérience d'un lieu donné. Le paysage de rue, qui englobe plus que la simple chaussée, définit et comprend tous les éléments qui ensemble contribuent à la qualité et au caractère de l'espace qui contient la rue, notamment les trottoirs, les arbres et l'aménagement paysager, l'éclairage et le mobilier urbain, la signalisation ainsi que la qualité et le caractère des immeubles qui définissent la façade de rue.

Comme la culture de la marche est inhérente au succès de tout centre-ville, les paysages de rue devraient être conçus de manière à ce que leurs fonctions (piétons, transport en commun, utilisation du sol, citoyens et circulation routière) soient équilibrées. Par conséquent, la Ville doit se montrer ouverte afin de modifier sa façon de penser à l'égard de la conception des rues et d'accorder autant d'importance à leur « caractère » qu'à leur capacité à assurer la circulation au centre-ville.

HIÉRARCHIE DU PAYSAGE DE RUE

Le plan de la hiérarchie du paysage de rue définit le rôle et les objectifs de conception des rues du centre-ville.

Les catégories proposées pour les paysages de rue du centre-ville, dont l'emplacement est indiqué sur le plan, sont les suivantes : promenade riveraine, rue partagée, rue à caractère particulier, rue principale, boulevard, avenue et quartier résidentiel.

Dans les pages qui suivent, les paysages de rue sont décrits en détail et sont accompagnés de coupes transversales et de plans types illustrant le caractère général envisagé et les options en matière de conception, s'il y a lieu. Ces plans et ces sections sont censés servir de base aux projets de conception en vue d'améliorer ou de réaménager une rue donnée. La zone de construction indiquée dans ces sections a trait à la marge de retrait variable des bâtiments neufs et proposés.

Les objectifs généraux qui s'appliquent à l'ensemble des paysages de rue sont les suivants :

- La commodité des installations destinées aux piétons devrait revêtir une importance capitale, de façon à ce que les trottoirs soient suffisamment larges pour être adaptés au nombre de personnes qui les emprunteront, et elle devrait être prise en compte dans la conception, la qualité et la mise en place du mobilier urbain, de l'éclairage et des arrêts d'autobus.

- Tout encombrement visuel et toute obstruction inutile sur les trottoirs devraient être évités et toute amélioration du paysage de rue devrait faire partie d'un vocabulaire cohérent des éléments de conception.
- Des arbres urbains devraient être placés de chaque côté de la rue afin d'améliorer la qualité visuelle, de procurer de l'ombre et de servir de brise-vent.
- Les trottoirs devraient être aménagés en saillie aux carrefours afin de mieux définir les espaces permanents de stationnement sur rue et de réduire la distance de franchissement pour les piétons.
- Le stationnement sur rue devrait se démarquer de la chaussée par son revêtement afin d'élargir visuellement la zone piétonne et d'atténuer la largeur de la chaussée (le cas échéant).
- Les passages pour piétons devraient être clairement marqués au moyen de traitements spéciaux.
- L'accès et le chargement devraient s'effectuer près de l'emprise principale, de préférence dans des zones désignées pour le chargement.
- L'éclairage piétonnier devrait être placé de chaque côté de la rue à intervalles réguliers.

PROMENADE RIVERAINE

La promenade riveraine constitue une véritable métamorphose du boulevard de la Pointe-Sainte-Anne, qui demeurera une voie de circulation importante tout en favorisant la liaison avec le secteur riverain et en faisant de l'aménagement de stationnements de surface un élément du centre-ville.

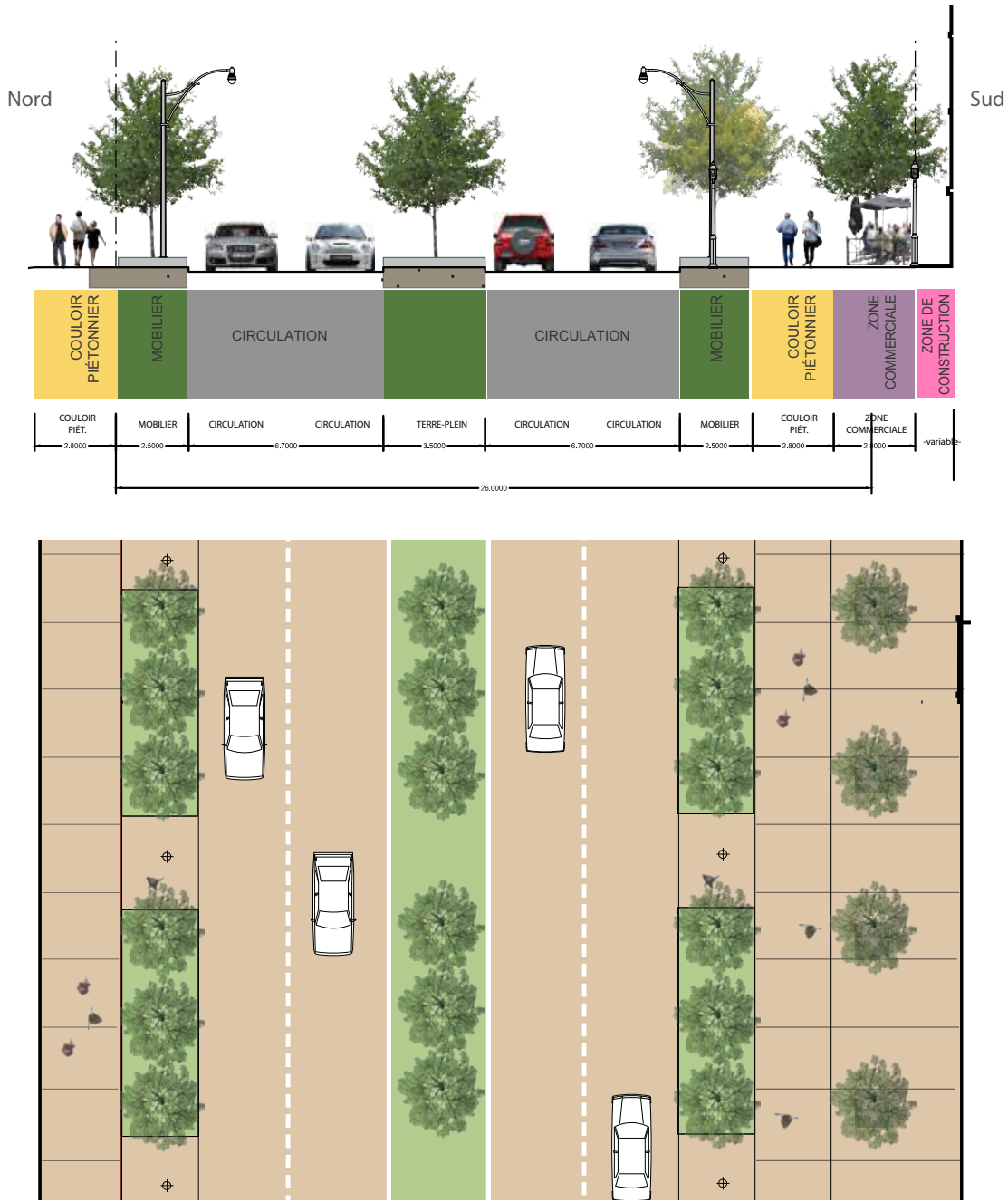
Rôle et fonction envisagés du centre-ville

- La promenade riveraine deviendra un important point d'accès et raccordera le centre-ville, la rivière et le pont de la rue Westmorland.
- Rue artérielle, le boulevard de la Pointe-Sainte-Anne sera soumis à un « régime minceur » et on entreprendra un processus de réaffectation de l'espace réservé aux véhicules afin de mieux servir un large éventail d'utilisateurs et de créer une rue complète où les résidents prendront plaisir à déambuler le long de la berge.
- Ce réaménagement permettra d'améliorer la sécurité et l'accès au secteur riverain de tous les utilisateurs du centre-ville et encouragera la marche et le cyclisme.
- Une série de bâtiments donnant sur la promenade permettront de s'adonner à diverses activités au niveau de la rue, à l'endroit même où se trouvent actuellement des parcs de stationnement de surface.
- La promenade riveraine sera une rue essentielle dans la hiérarchie et il faudra s'assurer qu'elle respecte les normes les plus élevées qui soient.

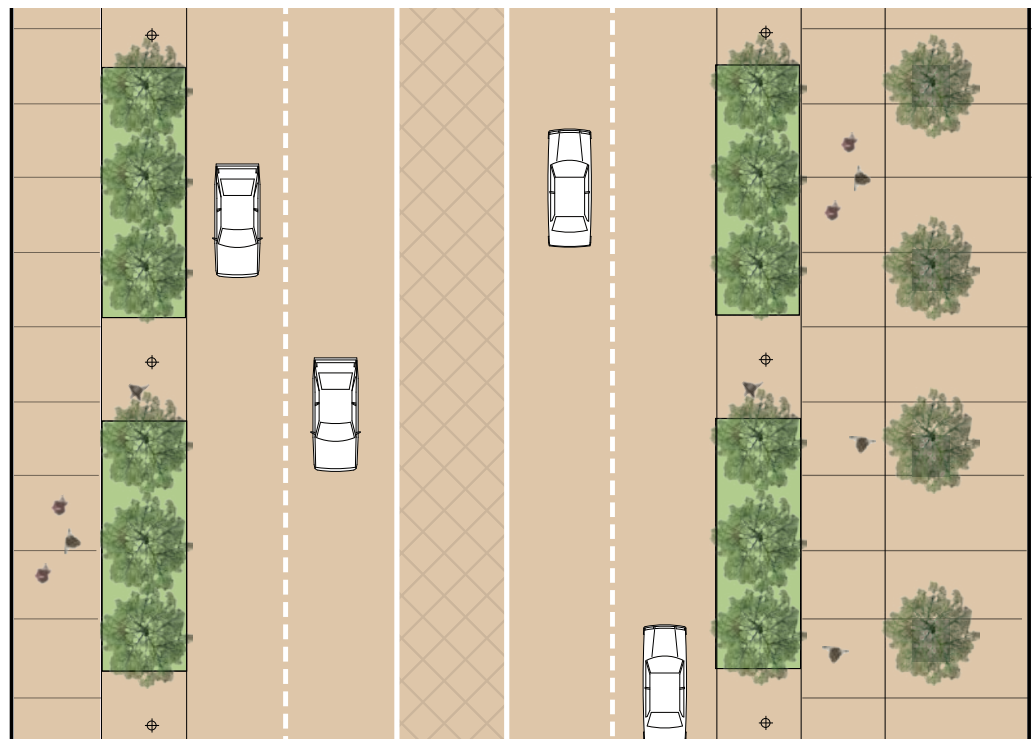
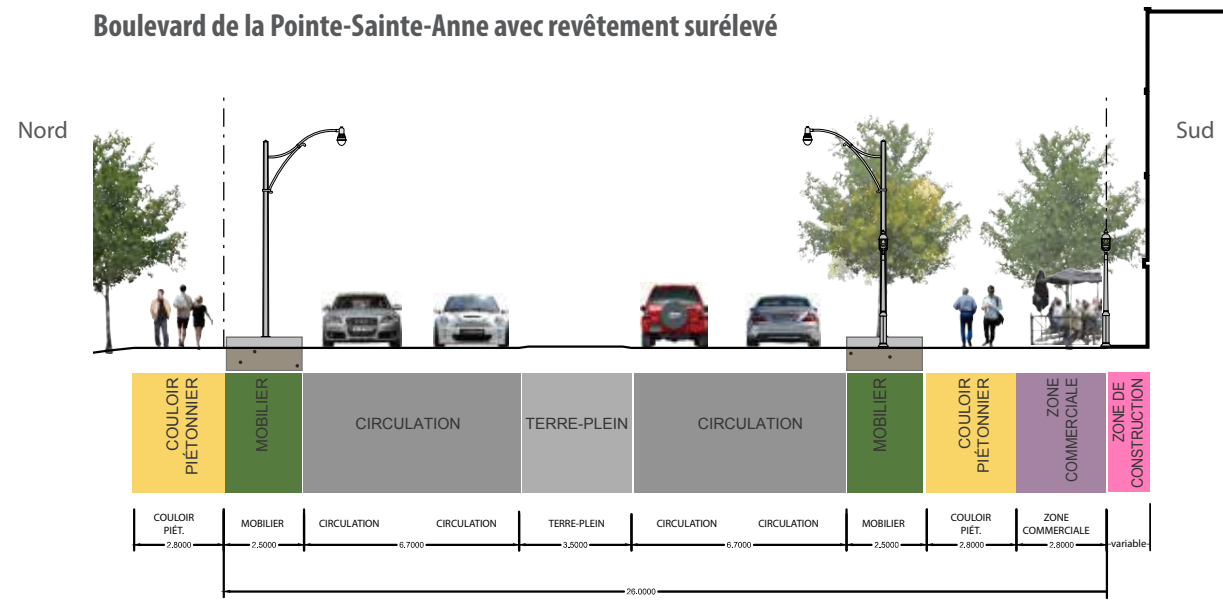
Définition des caractéristiques de conception

- Quatre voies de circulation séparées par un terre-plein central.
- Terre-plein paysager d'une largeur minimale de 3,5 mètres.
- Boulevard bordé d'arbres des deux côtés de la rue.
- Au besoin, on ne plantera pas d'arbres dans une partie de la rue pour permettre l'installation de tentes à l'occasion de festivals.
- La largeur des trottoirs variera selon les usages et le nombre de piétons, mais en général ils auront au moins 2,8 mètres de large.
- Stationnement sur rue hors des heures de pointe bien délimité.
- Passages pour piétons clairement délimités et carrefours à feux sur la rue Carleton.
- Refuges pour piétons bien conçus dans le terre-plein.
- Immeubles placés en bordure de rue du côté sud de la promenade.
- Éclairage piétonnier le long des trottoirs.
- Zone commerciale en bordure des immeubles pour des cafés, des terrasses et d'autres usages actifs, d'une largeur minimale de 2 mètres.
- Revêtement spécial des zones surélevées de l'emprise. On entend par zone surélevée la zone où la chaussée s'élève au même niveau que le trottoir, ce qui crée une surface de niveau continue pour les fermetures de rue, la sécurité des piétons et la modération de la circulation.

Boulevard de la Pointe-Sainte-Anne bordé d'arbres



Boulevard de la Pointe-Sainte-Anne avec revêtement surélevé



RUES PARTAGÉES

Dans une rue partagée, l'espace est réparti de façon à désigner clairement une zone où la priorité est accordée aux piétons.

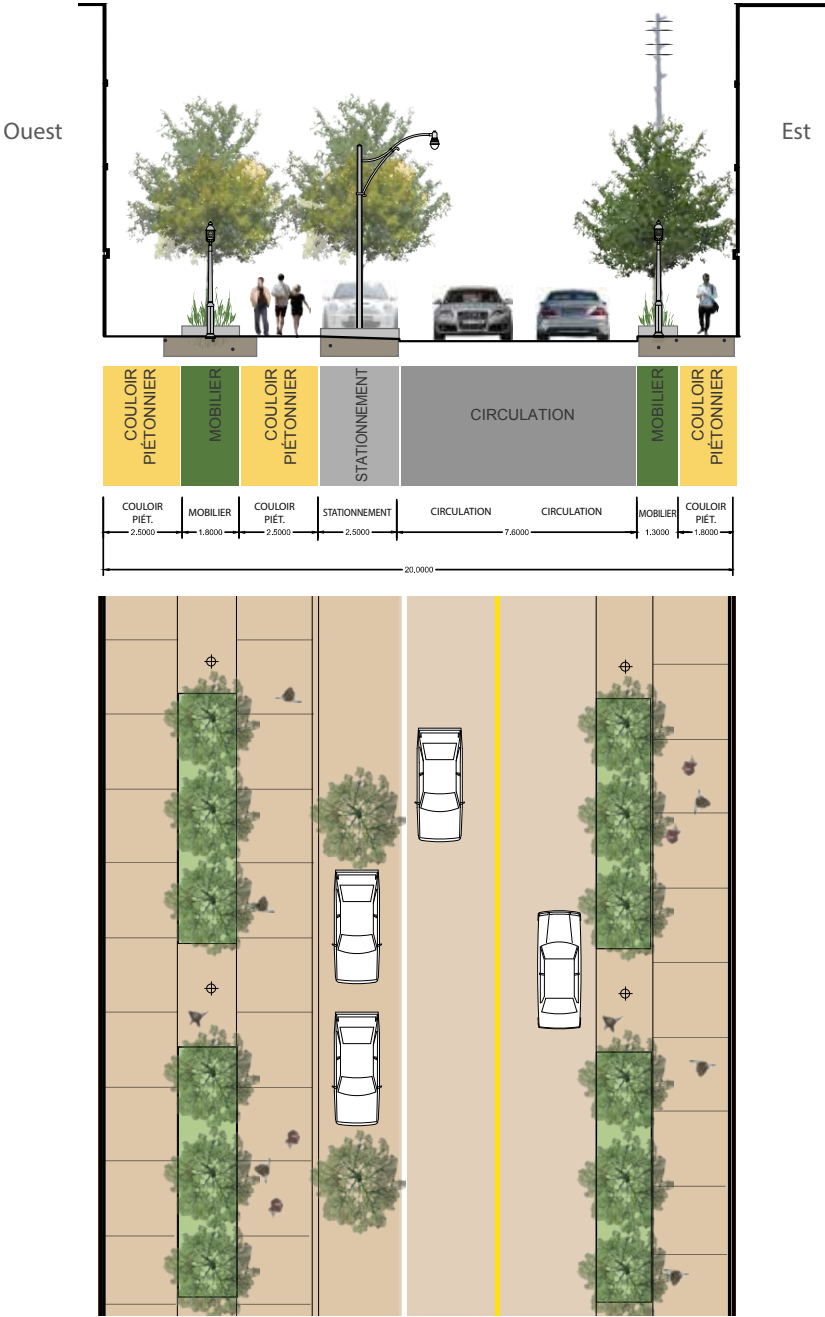
Rôle et fonction envisagés du centre-ville

- La rue Carleton est considérée comme un axe nord-sud important, reliant l'ancien cimetière et les quartiers résidentiels historiques au sud et le centre-ville et le secteur riverain au nord.
- La conception de la rue prévoit une surface partagée et des bordures de trottoirs arrondies ou sans saillies, des arbres de rue et un mobilier urbain cohérent et complet disposé de façon à mettre en évidence l'usage piétonnier.
- La majeure partie de l'emprise sera réservée aux piétons.
- Au besoin, la rue peut être fermée à la circulation afin de servir d'espace public ouvert pour la tenue de festivals et d'événements.
- Il est également envisagé d'aménager un tronçon de la rue Church (entre les rues Brunswick et Queen) de cette façon, afin de rehausser l'aspect visuel et la sécurité des liens piétonniers entre la cathédrale Christ Church et le côté ouest de la rue Church.

Définition des caractéristiques de conception

- Corridors piétonniers d'une largeur minimale de 2,5 mètres adjacents aux immeubles.
- Conception et disposition du mobilier urbain, arbres de rue et revêtement distinctif en continu afin de marquer le caractère particulier de cette rue piétonne.
- Voie étroite réservée à la circulation locale d'une largeur de 3,2 mètres avec stationnement d'un côté de la rue dans des places de stationnement ou le long de boulevards flexibles.
- Arbres plantés dans des grilles d'arbre et des jardinières.
- Éclairage piétonnier sur les trottoirs des deux côtés.
- Bancs et poubelles disposés à intervalles réguliers des deux côtés de la rue.
- Revêtement spécial d'une façade de bâtiment à l'autre, y compris les zones réservées aux automobilistes et aux piétons.both the pedestrian and vehicular areas.

Rue Carleton partagée et stationnement flexible



RUES À CARACTÈRE PARTICULIER

Une rue à caractère particulier se caractérise par une typologie conçue pour rehausser et accentuer ce caractère. Par exemple, la rue Queen, centre économique et culturel du centre-ville, est une rue à caractère particulier.

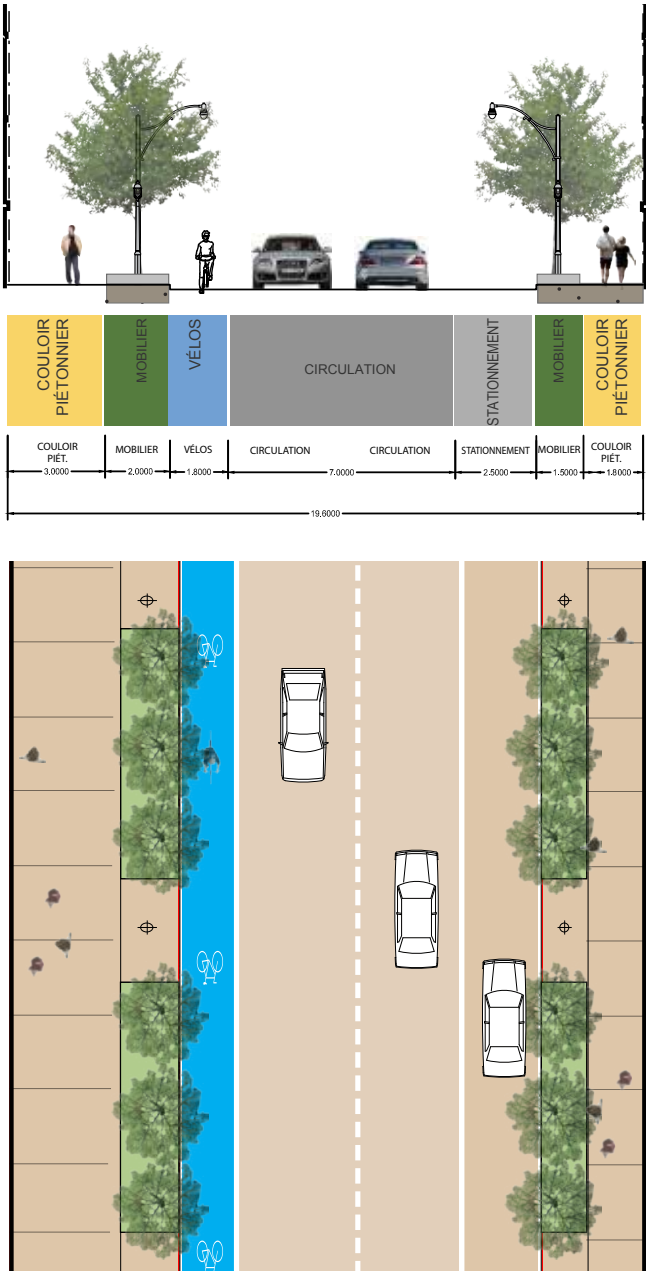
Rôle et fonction envisagés du centre-ville

- La rue Queen se définit comme la rue de commerce au détail la plus importante de Fredericton et un axe est-ouest essentiel.
- Elle se distingue par la présence d'immeubles municipaux, institutionnels et patrimoniaux du côté nord, tandis que le côté sud est bordé par une série de commerces.
- Les zones réservées aux terrasses et aux activités extérieures et les activités d'animation destinées aux piétons sont encouragées afin de soutenir les restaurants et les commerces de détail.
- Le caractère unique de la rue doit être rehaussé par des éléments de paysage de rue complémentaires, comme le pavage, le mobilier urbain, l'aménagement paysager et l'éclairage.

Définition des caractéristiques de conception

- Rue étroite à deux voies (à sens unique ou à deux sens) avec stationnement sur rue permanent du côté sud, près des restaurants et des commerces de détail.
- Larges couloirs piétonniers d'une largeur minimale de trois mètres.
- Bande cyclable distincte du côté nord de la rue.
- Arbres bordant les deux côtés de la rue.
- Revêtement spécial (pavage) des zones piétonnes et des aires de stationnement témoignant du statut du quartier de la garnison.
- Usages commerciaux et de vente au détail au niveau de la rue vivement encouragés dans la mesure du possible avec zones réservées aux terrasses et aux activités extérieures.
- Éclairage piétonnier des deux côtés de la rue.
- Bancs et poubelles disposés à intervalles réguliers des deux côtés de la rue.

La rue Queen avec trottoirs et voies cyclables élargis



RUE PRINCIPALE

En général, la rue principale est une rue à usage mixte sur laquelle se trouvent habituellement de nombreux magasins, des établissements bancaires, des installations de divertissement et d'autres entreprises..

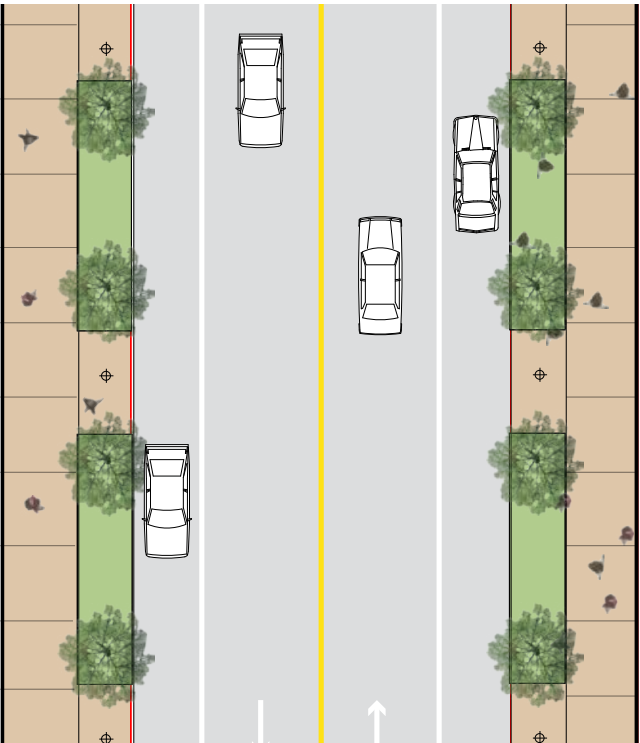
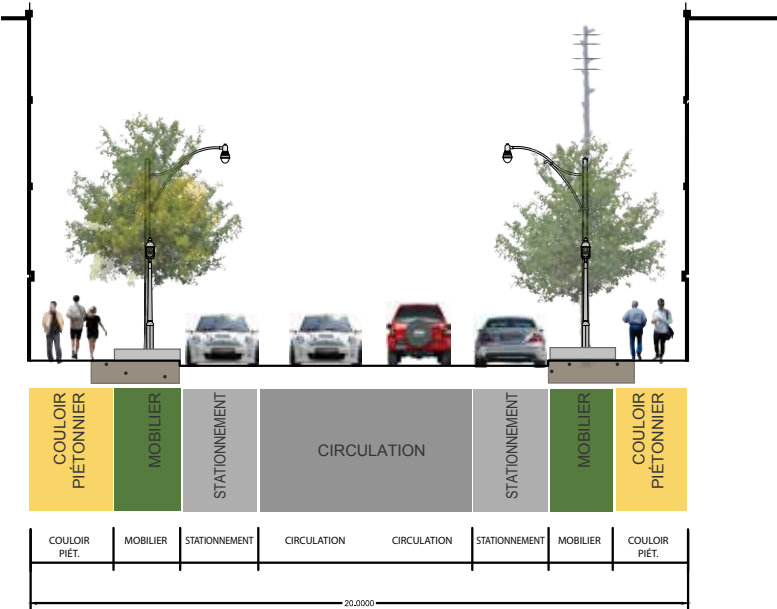
Rôle et fonction envisagés du centre-ville

- Les rues principales comprennent la rue York, au nord de la rue Brunswick, et la rue King, entre la rue Smythe et la rue Church, ainsi que la rue Campbell une fois reconstruite.
- L'attribution de l'espace est axée sur les piétons et le transport en commun.
- Un mobilier urbain cohérent complet et des arbres de rue rehaussent le caractère distinctif de la rue principale.

Définition des caractéristiques de conception

- Voies de circulation à deux sens étroites et bandes de stationnement sur rue permanentes d'un côté de la rue ou des deux côtés.
- Larges trottoirs en saillie aux coins de rue, là ou une bande de stationnement sur rue permanente est disponible.
- Arbres bordant les deux côtés de la rue et espacés d'au moins six mètres.
- Revêtement spécial (pavage) afin de distinguer les passages pour piétons.
- Usages commerciaux au niveau de la rue dans la mesure du possible.
- Éclairage des trottoirs des deux côtés de la rue.
- Bancs et poubelles disposés à intervalles des deux côtés de la rue.

Rues King et York avec stationnement sur rue





Transformation possible de la rue Carleton en rue partagée

BOULEVARD

En général, un boulevard est une large rue dans une ville, habituellement bordée d'arbres et convenant à un large éventail d'utilisateurs.

La rue Smythe est un axe nord-sud important qui permet aux véhicules de se déplacer vers les centres d'activités et d'en revenir, par exemple des zones d'emploi vers le centre-ville et le pont de la rue Westmorland.

Rôle et fonction envisagés du centre-ville

- Ces rues sont de diverses largeurs et permettent des usages variés.
- Un large boulevard linéaire serait aménagé d'un côté de chacune des deux rues.

Définition des caractéristiques de conception

- Deux ou trois voies de circulation avec voies d'arrêt occasionnelles pour le chargement, quelques places de stationnement sur rue et des voies de virage à gauche.
- Trottoirs bordés de nombreux arbres de chaque côté des boulevards.
- Aménagement en parc du côté le plus large du boulevard, avec de grands arbres pour le couvert forestier.
- Bancs et poubelles disposés à intervalles réguliers du côté de la rue aménagée en parc.
- Bandes cyclables des deux côtés de la rue Smythe, entre la rue Queen et le chemin Woodstock.

AVENUE

Une avenue est une voie de communication généralement bordée d'arbres à intervalles réguliers de chaque côté. Les avenues comme le chemin Woodstock et les rues Westmorland, York, Regent et Brunswick sont des voies importantes de circulation (véhicules, vélos et transport en commun) partout au centre-ville.

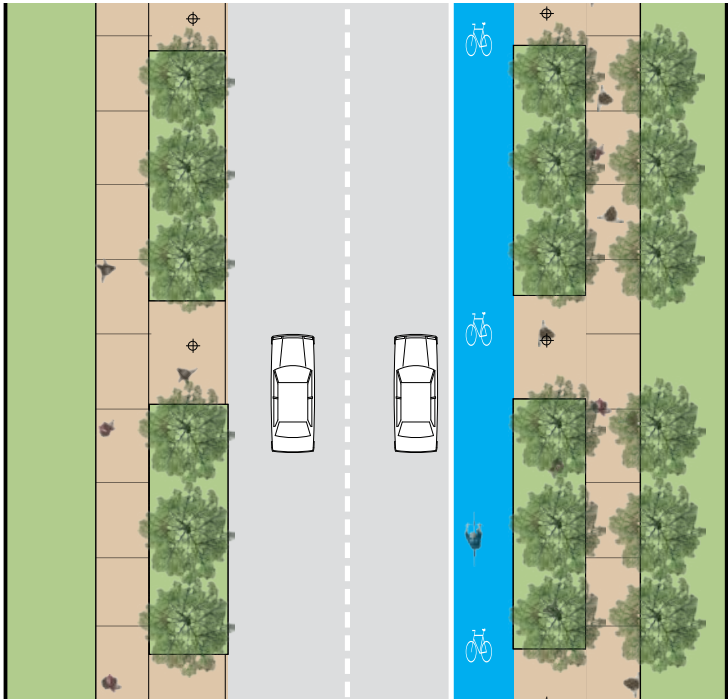
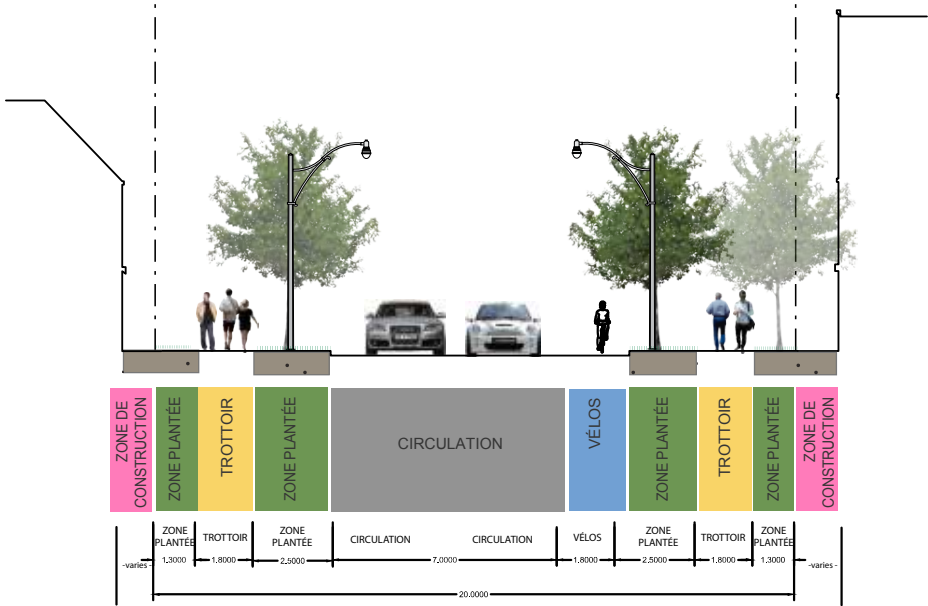
Rôle et fonction envisagés du centre-ville

- La circulation y est généralement plus rapide et plus dense que dans les autres rues.
- Les avenues servent d'importants points d'accès à tous les modes de déplacement, y compris les piétons, et permettent d'accéder à diverses rues transversales menant au centre-ville à partir des secteurs périphériques.
- Ces rues peuvent servir à divers usages, des magasins de détail donnant sur la rue aux grands établissements commerciaux et à l'occupation résidentielle.

Définition des caractéristiques de conception

- Deux ou trois voies de circulation avec voies d'arrêt pour le chargement.
- Largeur variable des couloirs réservés aux piétons et aux véhicules selon les usages et le nombre de piétons.
- Possibilité de permettre une forme quelconque de cyclisme sur rue.
- Passages pour piétons clairement signalés aux carrefours à feux.
- Rue bordée d'arbres près du trottoir des deux côtés.
- Matériaux ordinaires pour les trottoirs et le revêtement routier.
- Stationnement sur rue hors des heures de pointe lorsque c'est possible.

Rue Brunswick, entre les rues York et Regent



QUARTIER RÉSIDENTIEL

Les rues des quartiers résidentiels forment un réseau de rues locales qui relient les secteurs résidentiels avoisinants au centre-ville.

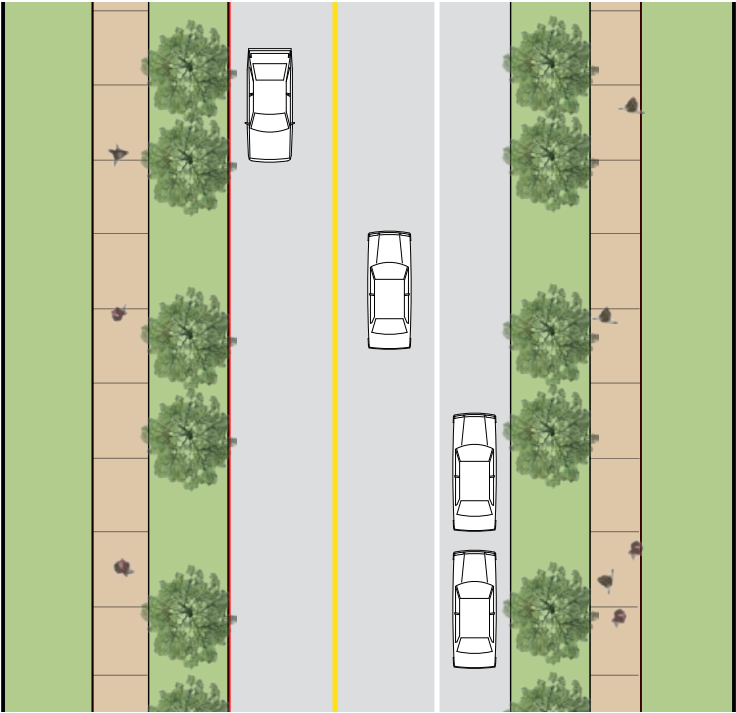
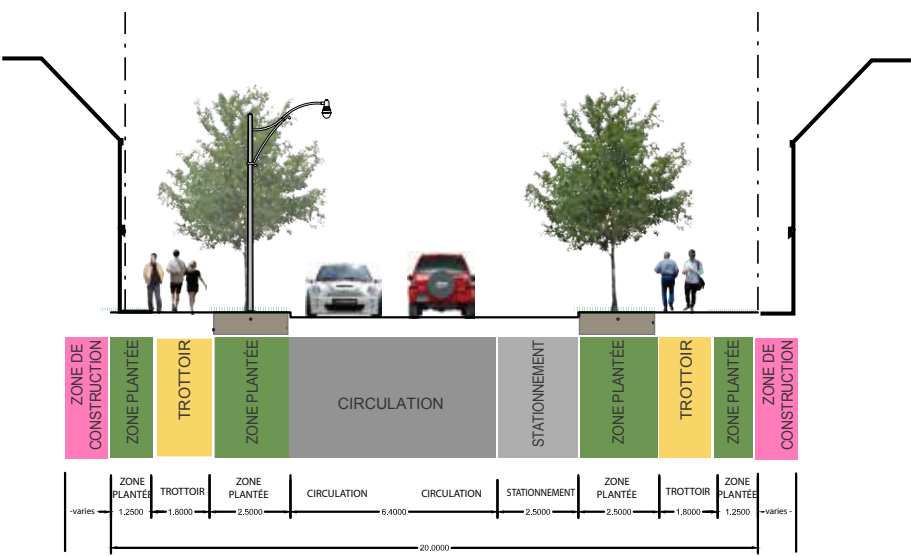
Rôle et fonction envisagés du centre-ville

- Ce réseau de rues offre des itinéraires de rechange aux piétons, aux cyclistes et aux automobilistes, de même que du stationnement sur rue.
- Généralement, la vitesse est moins grande et la circulation automobile est moins dense dans les secteurs à vocation essentiellement résidentielle.

Définition des caractéristiques de conception

- Les rues des quartiers résidentiels ne seront pas modifiées, si ce n'est que pour améliorer leur état.
- Deux voies de circulation en général avec emprises de 20 mètres.
- Rues bordées d'arbres avec trottoirs et marges de retrait variant selon l'usage et le lieu.
- Stationnement parallèle sur rue.
- Malgré sa fonction locale, la qualité du paysage de rue devrait s'harmoniser avec celle du paysage de rue du centre-ville dans son ensemble.
- Matériaux ordinaires pour les trottoirs et le revêtement routier.

Coupe transversale d'une rue de quartier résidentiel type



5.2.2/ MOBILIER URBAIN ET SIGNALISATION

Le mobilier urbain et la signalisation agrémentent et rehaussent l'esthétique du paysage de rue en ajoutant des détails et en améliorant la qualité de l'expérience globale. Ils peuvent augmenter la lisibilité et la qualité visuelle et sont, dans de nombreux cas, les aspects du paysage de rue avec lesquels les piétons sont le plus en contact.

SIGNALISATION ET ORIENTATION

Les piétons utilisent la signalisation pour s'orienter dans des environnements qui leur sont inconnus. Pour une région axée sur le tourisme comme Fredericton, il est crucial de se doter d'une bonne stratégie d'orientation afin d'orienter les piétons vers les arrêts d'autobus, les aires de stationnement et des destinations particulières (sites ou secteurs). Bien que les éléments civiques comme les édifices d'intérêt, l'art public et les points d'accès constituent des repères importants pour s'orienter, une stratégie de signalisation lisible et coordonnée devrait être mise en œuvre afin de faciliter les

déplacements. Les principes de conception clés de la signalisation sont les suivants :

- La signalisation directionnelle devrait être perpendiculaire à la voie de déplacement, être placée au-dessus du niveau des yeux et être éclairée adéquatement.
- La signalisation directionnelle devrait être placée à intervalles réguliers, en particulier aux points de décision.
- Toute la signalisation devrait être lisible, même dans de mauvaises conditions atmosphériques.
- Le texte sur le panneau de signalisation devrait être écrit en gros caractères, facile à lire et offrir un contraste manifeste avec la couleur de fond.
- Le texte devrait être assorti d'images graphiques faciles à comprendre.
- La couleur devrait être utilisée seulement pour renforcer l'information.



Exemples de mobilier urbain et de grille d'arbre

- Les cartes épurées qui utilisent des points d'ancrage, y compris la mention « Vous êtes ici », sont les plus accessibles.

MOBILIER

La qualité des paysages de rue, comme les bâtiments, est le reflet de la culture et du caractère d'une ville. La grande qualité de la conception, le choix des matériaux et du mobilier, l'exécution des travaux et l'entretien régulier sont tous des éléments très importants. Le mobilier urbain devrait répondre aux besoins des gens qui s'adonnent à la marche et au cyclisme, de même qu'à la population vieillissante, tout en agrémentant le paysage de rue. Il devrait :

- respecter une norme de qualité uniforme;
- ne pas entraver le trajet souhaité des piétons;
- être soigneusement choisi et disposé de façon à ne pas être encombrant;
- favoriser l'expérience du magasinage et non pas y nuire;
- pouvoir être adapté à une variété d'usages informels;
- être robuste et facile d'entretien, de manière à conserver la qualité;
- rehausser et accentuer le caractère du secteur.

GRILLES D'ARBRES

Des grilles d'arbres adaptées aux piétons devraient être utilisées dans les secteurs où la circulation est dense. Ces grilles permettent de créer un équilibre entre les besoins écologiques et humains, protégeant les arbres contre la circulation piétonnière tout en optimisant les déplacements des piétons et l'écoulement des eaux de ruissellement.

- Les grilles devraient être adaptées aux souliers à talons et comporter de petites ouvertures de sorte que les déchets et les mégots de cigarette n'y restent pas coincés.
- Les grilles devraient être facilement amovibles aux fins d'entretien et de nettoyage.

ÉCLAIRAGE

Une stratégie globale d'éclairage contribue à améliorer le cadre public en prolongeant les heures d'ouverture jusqu'en soirée. Or, trop souvent, les rues de la ville sont éclairées au profit des automobilistes, sans égard aux zones piétonnières. Une conception et une application adéquates de l'éclairage peuvent contribuer à donner la priorité à l'expérience piétonne. Pour le centre-ville de Fredericton, l'éclairage piétonnier est recommandé aux carrefours clés et dans les sections transversales urbaines en plus de l'éclairage des rues.

ARBRES ET AMÉNAGEMENT PAYSAGER

Objectifs généraux

- Un aménagement botanique bien pensé peut attirer la faune souhaitée, comme des oiseaux chanteurs migrateurs, afin d'enrichir le décor urbain.
- Des plates-bandes composées d'espèces végétales écologiques fonctionnelles peuvent accroître de façon exponentielle la valeur écologique du paysage.
- Les plantes qui se marient bien sont plus durables, résilientes et généralement bénéfiques pour l'environnement local, et exigent moins de temps des travailleurs municipaux qui doivent les entretenir.
- Il serait judicieux de commencer dès maintenant à planter la prochaine génération d'arbres (parcs et rues) et à mettre en place une infrastructure verte secondaire pour assurer un couvert aux futures générations.



Exemples de signalisation directionnelle et d'arbres de rue

- Fixer des objectifs relatifs au couvert de façon que la Ville protège et sa forêt urbaine la mette en valeur. Par exemple, avoir un couvert de 60 % dans les parcs et de 20 % dans les rues.

Plantes indigènes

- Là où la résilience des plantes est primordiale (dans les emprises par exemple), la tolérance aux stressés urbains devrait être le principal critère de sélection des espèces; toutefois, dans tous les autres cas, les plantes indigènes devraient être utilisées en priorité.
- Au moins 75 % de toutes les plantes ligneuses (arbustes/arbres) devraient être indigènes.
- Les plantes herbacées, les vignes et les couvre-sol devraient être à 50 % indigènes, au minimum.



- Les plantes indigènes sont utilisées en priorité dans la mesure du possible, sans nuire toutefois aux espèces adaptées au site.

Plantes et biodiversité

- Ce n'est pas seulement la nature indigène des plantes qui compte, mais également la diversité du matériel végétal qui assure la résilience de l'aménagement paysager.
- Une plus grande biodiversité se traduit par un aménagement paysager qui est à la fois plus résistant aux facteurs de stress de l'environnement et mieux adapté à la faune locale ou aux oiseaux migrateurs.

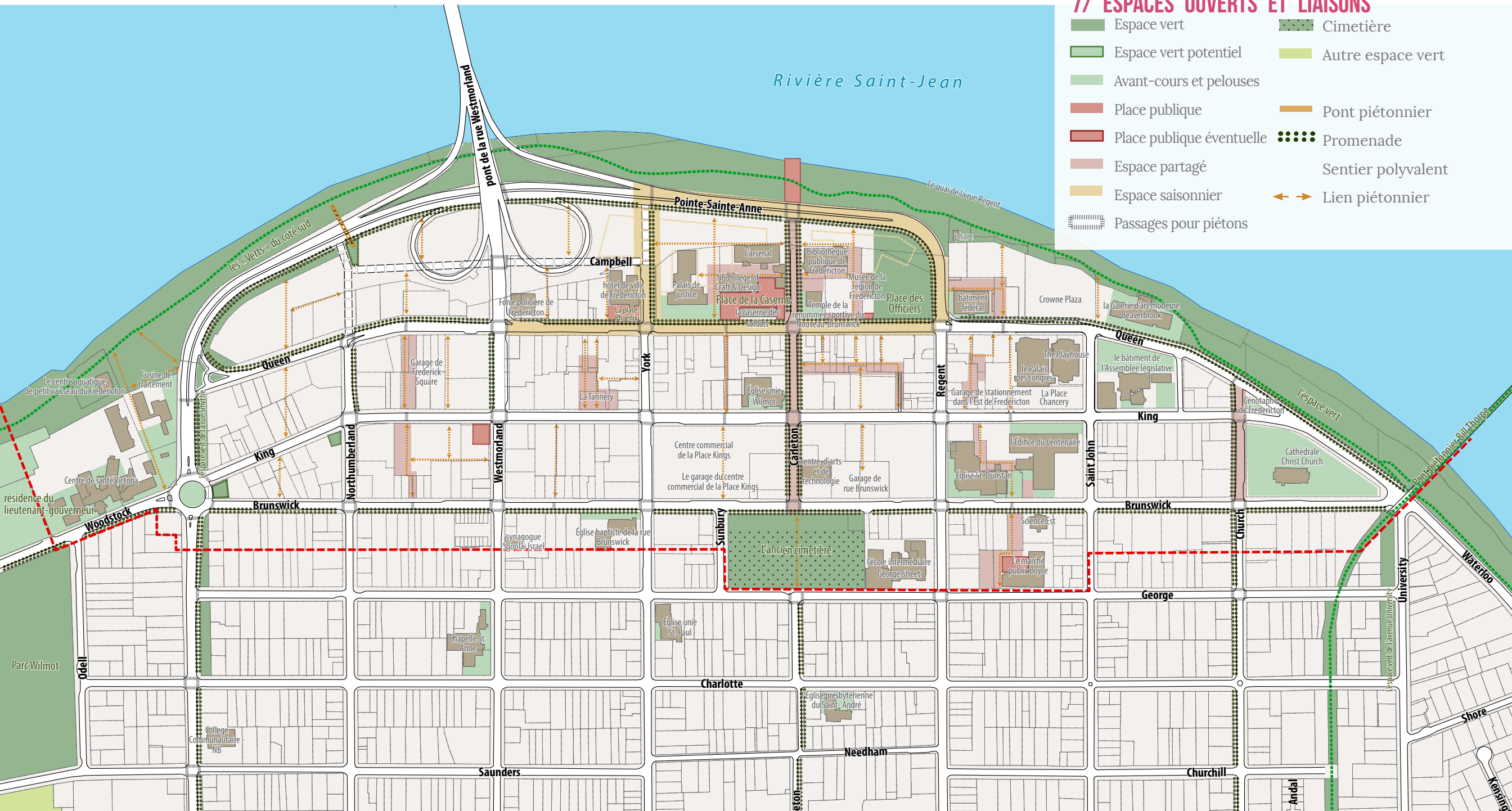


Gestion des eaux de ruissellement sur place

- Un drainage passif réalisé grâce à un dénivellement judicieux permet de mieux irriguer les arbres. Les grandes quantités d'eau ne contribuent pas seulement à la santé de l'arbre, mais atténuent également la pression sur les réseaux municipaux d'évacuation des eaux de ruissellement comme les égouts pluviaux vieillissants.
- De plus, il faudrait déployer un effort général afin de limiter le recours aux revêtements imperméables, soit en augmentant la superficie des zones plantées ou en utilisant des matériaux poreux ou perméables, plutôt que les revêtements imperméables traditionnels.

7/ ESPACES OUVERTS ET LIAISONS

- | | |
|---|--|
|  Espace vert |  Cimetière |
|  Espace vert potentiel |  Autre espace vert |
|  Avant-cours et pelouses | |
|  Place publique |  Pont piétonnier |
|  Place publique éventuelle |  Promenade |
|  Espace partagé |  Sentier polyvalent |
|  Espace saisonnier |  Lien piétonnier |
|  Passages pour piétons | |



5.3/ ESPACES OUVERTS ET LIAISONS

Les espaces ouverts très fréquentés peuvent avoir une influence considérable sur l'image, l'attrait et le développement économique d'une région. Ce sont des commodités fondamentales qui améliorent la qualité de vie d'une région, attirant et retenant les investissements commerciaux et la population résidentielle.

Les réseaux ou les liaisons d'espaces ouverts contribuent considérablement au potentiel piétonnier d'un centre-ville en créant des liens entre les rues ainsi que des possibilités d'activités. Les réseaux peuvent relier des parcs linéaires, des places publiques, des terrains de jeux, des parcs, des sentiers, des espaces naturels, des espaces ouverts et des bâtiments municipaux et historiques avoisinants.

Il est possible d'améliorer et d'étendre les liaisons d'espaces ouverts grâce à une série de stratégies :

- Cibler des possibilités stratégiques et novatrices relativement aux espaces ouverts pouvant servir de catalyseurs pour la revitalisation et s'attaquer aux secteurs où les espaces ouverts sont rares, comme les zones de réaménagement futur – tel que l'ouest du centre-ville.
- Veiller à ce que les espaces ouverts attirent une grande diversité de gens, et ce, en toute saison, y compris pour des usages actifs et passifs, sur les surfaces dures et meubles et dans les espaces formels et informels.
- Rehausser le lien visuel et physique avec les espaces ouverts existants et éventuels grâce aux paysages de rue, aux liens piétonniers et aux caractéristiques d'orientation comme l'art public.
- Aménager des aires d'agrément privées adéquates et encourager les espaces accessibles au public dans les nouveaux aménagements d'envergure.
- Rehausser les destinations et attractions clés en utilisant des revêtements spéciaux pour les rues et les espaces ouverts avoisinants.
- Concevoir des espaces qui peuvent être utilisés en toute saison.
- Améliorer les espaces ouverts existants par des décisions en matière d'utilisation du sol visant à créer une masse critique de gens vivant et travaillant à proximité d'espaces ouverts sous-utilisés, comme les « verts » du secteur riverain sud.



Usage hivernal de la place des Officiers comme patinoire

ESPACES VERTS

Le centre-ville de Fredericton est doté d'un riche réseau de parcs et d'espaces ouverts. Dans le présent plan, on définit ces espaces comme des « verts » : des espaces urbains distinctifs, de petite ou moyenne taille, destinés à des usages passifs ou actifs. Les verts se distinguent des parcs traditionnels en raison de leur programmation plus intensive. On peut y pratiquer des loisirs occasionnels, s'y rassembler pour prendre un repas ou s'y promener à bicyclette ou à pied.

Grands espaces verts

Les « verts » du secteur riverain sud constituent le plus grand parc du centre-ville. Ils longent la rive sud de la rivière Saint-Jean sur toute la longueur du centre-ville. Ce long parc linéaire est un vaste espace vert doté d'un sentier polyvalent qui offre peu d'activités programmées et des liaisons limitées avec le centre-ville à l'heure actuelle.

Il existe des possibilités intéressantes de relier cet espace ouvert au centre-ville grâce à l'amélioration du boulevard de la Pointe-Sainte-Anne et au prolongement des rues Carleton, York et Northumberland. Certaines parties de cet espace ouvert peuvent être redynamisées grâce à une série de nœuds d'activités programmées visant à susciter l'intérêt le long de cette zone riveraine. Les « verts » du secteur riverain sud seront également encadrés par diverses fonctions civiques, de l'art public, des cafés, des restaurants ainsi que des usages résidentiels et professionnels afin d'accroître l'activité et le dynamisme.

C'est sur la place des Officiers, qui fait partie du quartier historique de la garnison, que se déroulent de nombreux événements publics tout au long de l'année. Il existe une nette possibilité d'améliorer le quartier de la garnison grâce à une nouvelle conception et à un réaménagement complet de la zone.

Petits espaces verts

Il existe un potentiel de création de nouveaux parcs de poche sur le site de type « Flatiron », à l'est du nouveau rond-point proposé à l'intersection du chemin Woodstock et des rues King et Brunswick. Là où se trouvent actuellement des espaces paysagers, comprenant des arbres matures, les parcs de poche peuvent contribuer à remédier au manque d'espaces verts dans cette partie du centre-ville.

Autres espaces verts

Parmi les autres secteurs clés qui ne se trouvent pas au centre-ville mais qui ont tout de même leur importance dans le réseau global d'espaces verts, citons le parc Wilmot à l'ouest et la place Queen au sud-est.

Les espaces verts peuvent également être constitués essentiellement de gazon et d'arbres et servir de zones tampons près des rues à grande circulation. Ils sont souvent le lieu de cérémonies et offrent une oasis urbaine. Parmi les espaces verts importants du centre-ville, mentionnons la place des Officiers, l'espace vert longeant le secteur riverain à l'est du centre-ville de même que l'espace vert de la rue Smythe et celui de l'avenue University. Ces secteurs devraient offrir des commodités piétonnières à usage passif, comme des bancs.



Park am Gleisdreieck à Berlin



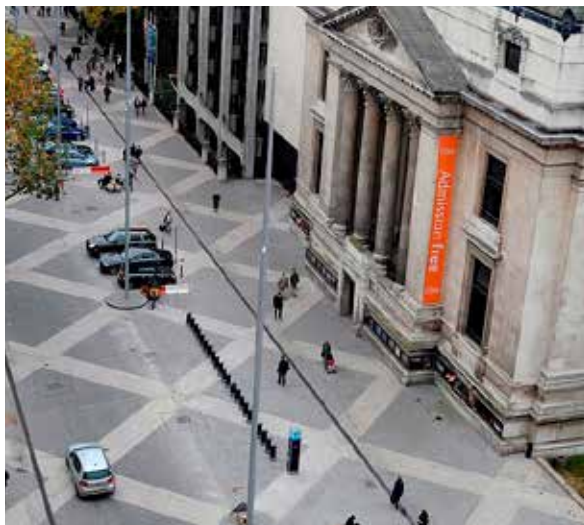
Exemple d'un parc de poche à Londres, au Royaume-Uni

ESPACES PARTAGÉS

Dotés d'un pavage spécial et d'un aménagement paysager, les espaces partagés permettent aux automobilistes, aux piétons et aux cyclistes de se circuler dans le même espace la plupart du temps, mais il peut arriver que ces espaces soient fermés à la circulation pour la tenue d'activités.

La création d'espaces partagés pour la plupart des liens piétonniers du centre-ville a été proposée. On a déjà fait un pas dans la bonne direction en vue de créer des espaces partagés grâce à l'élaboration d'un plan conceptuel pour la « cour du secteur est », un secteur piétonnier situé derrière les restaurants et pubs de la rue Regent, entre les rues King et Queen.

Le concept d'espace partagé est recommandé pour la rue Carleton et dans le quartier de la garnison.



Example of a shared street in London

PLACES PUBLIQUES

Les espaces publics sont en général des espaces ouverts pavés qui sont souvent associés à une fonction commerciale ou civique et qui peuvent accueillir des rassemblements et des événements de tous genres. Leur forme et leur taille varient en fonction de leur vocation et ils sont généralement situés dans des endroits où la circulation piétonnière est dense; ils offrent un espace animé aux piétons, leur permettant de se rassembler, de se reposer, de s'asseoir ou de prendre un verre ou un repas dans les restaurants, les bars ou les cafés à proximité. Pour qu'une place publique soit fonctionnelle, elle ne doit pas dépasser 900 mètres carrés, elle doit être située à un carrefour clé ou près d'une destination importante, et elle devrait être encadrée d'usages animés dont le rayonnement s'étend à l'espace public. Les places publiques devraient être rehaussées au moyen d'un pavage distinctif, de bancs, d'éclairage et d'art public.



Autre exemple d'espace partagé

La place Phoenix (devant l'hôtel de ville) est un point d'intérêt central du centre-ville. Elle a récemment fait l'objet d'une nouvelle conception. Cette nouvelle conception a suscité des éloges et a encouragé d'autres propriétaires fonciers à faire de même et à améliorer l'espace public.

La place de la Caserne améliorée servira de nouvelle place publique pour ce secteur à usage mixte dans un environnement s'apparentant à un complexe.

Il est également possible d'utiliser certains des nombreux parcs de stationnement de surface au centre-ville, surtout ceux qui sont près du secteur riverain, comme places publiques provisoires (moyennant certaines mesures sur le plan de la conception et de l'aménagement paysager) en dehors des heures de pointe et pour les activités et les festivals de fin de semaine.



La place Phoenix modifiée

Les places publiques qui peuvent être créées ou améliorées comprennent ce qui suit :

- la zone donnant sur la rue Queen, au sud du Musée de la région de Fredericton. Cet espace pavé pourrait intégrer les vestiges de la fondation d'un ancien immeuble;
- la zone devant le vieux bureau de poste sur la rue Queen;
- l'espace central à la Tannery;
- le parc de stationnement de surface derrière le marché public Boyce;
- l'angle sud-ouest des rues King et Westmorland dans le cadre d'un réaménagement;
- l'extrémité de la rue Carleton dans le secteur riverain et à l'entrée de la place publique éventuelle.

ESPACE SAISONNIER

Les espaces saisonniers sont dotés d'un pavage spécial, de zones réservées en priorité aux véhicules pouvant être fermées à l'occasion afin d'accueillir des activités d'envergure ou des commerçants saisonniers. Les espaces saisonniers proposés ici sont :

- le boulevard de la Pointe-Sainte-Anne : de la rue York à la rue Regent;
- la rue Queen : de la rue Westmorland à la rue Regent;
- la rue York : de la rue Queen au boulevard de la Pointe-Sainte-Anne;
- la rue Carleton : de la rue Queen à la rue Brunswick.



Icefest à Yorkville, Toronto, une activité hivernale

AVANT-COURS ET PELOUSES

Les avant-cours et les pelouses sont des espaces formels ou des lieux de cérémonie associés à des édifices particuliers et qui proposent des commodités aux piétons. L'avant-cour procure un point de vue unique permettant d'observer et d'admirer un édifice. Ces espaces sont généralement de nature passive et peuvent comprendre des zones où l'on peut s'asseoir, un aménagement paysager et de l'art public. L'édifice de l'Assemblée législative est un lieu municipal d'importance doté d'une avant-cour. Tous les futurs travaux effectués dans cet espace public situé devant l'édifice devront être coordonnés avec le gouvernement provincial afin d'assurer une apparence cohérente et l'intégration au reste du réseau d'espaces publics du centre-ville. La cathédrale Christ Church est sise dans un endroit magnifique s'apparentant à un parc, situé juste à côté des verts et du sentier qui longent la rivière Saint-Jean. Elle sert de point d'accès ou de repère informel pour le centre-



L'avant-cour du palais de justice

ville. Parmi les autres pelouses et avant-cours d'intérêt, mentionnons les espaces situés devant le palais de justice et l'Édifice du Centenaire.

PROMENADE

Les promenades sont des sentiers piétonniers améliorés qui facilitent les liaisons entre les grands espaces ouverts, le long des rues, et qui sont pourvues d'éléments paysagers forts, comme des doubles rangées d'arbres. Les promenades comprennent ce qui suit :

- le côté sud de la rue Brunswick;
- le côté nord de la rue Queen;
- le côté sud du boulevard de la Pointe-Sainte-Anne;
- le côté est de la rue Smythe, entre la rue Queen et la rue Charlotte;
- le côté ouest de la rue Church.



L'ancien cimetière

L'ANCIEN CIMETIÈRE

L'ancien cimetière est une composante unique du réseau d'espaces ouverts du centre-ville. La programmation de cet espace patrimonial est limitée, mais un sentier coupant en deux l'ancien cimetière est accessible aux piétons et aux cyclistes en direction ou en provenance des quartiers résidentiels entourant le centre-ville. L'aménagement de l'espace partagé de la rue Carleton permettra d'améliorer les liaisons offertes par cet espace ouvert important.

Le côté nord de l'ancien cimetière peut être amélioré afin de servir d'espace vert important le long de la rue Brunswick.

PLACE PUBLIQUE : PILES DE PONT ET SECTEUR RIVERAIN

Les secteurs riverains peuvent être des endroits merveilleux pour se reposer et rencontrer des gens. Les piles de l'ancien pont de la rue Carleton sont un atout unique en son genre à Fredericton et il serait possible d'en tirer profit en créant un espace public distinctif.

Une place publique riveraine à cet endroit pourrait prendre de nombreuses formes, mais serait conçue pour mettre l'accent sur l'expérience au bord de l'eau.

AUTRES ESPACES VERTS

Le réseau d'espaces ouverts du centre-ville ne s'arrête pas au centre-ville. Plusieurs espaces ouverts importants, davantage axés sur les loisirs, entourent le centre-ville et devraient servir de ressource pour les travailleurs et les résidents du centre-ville. Il s'agit notamment :

- de la Place Queen;
- du terrain College de l'UNB;
- du terrain de l'hippodrome de Fredericton;
- du Parc Wilmot;
- du Parc Odell.

Compte tenu des contraintes spatiales et des usages souhaités des espaces ouverts publics du centre-ville, ces espaces ouverts extérieurs devraient proposer des activités récréatives formelles et informelles, comme des terrains de sports, des pistes de course, des sentiers de promenade et des sentiers cyclables.



Places pour s'asseoir et espace pour la présentation de concerts et de pièces de théâtre



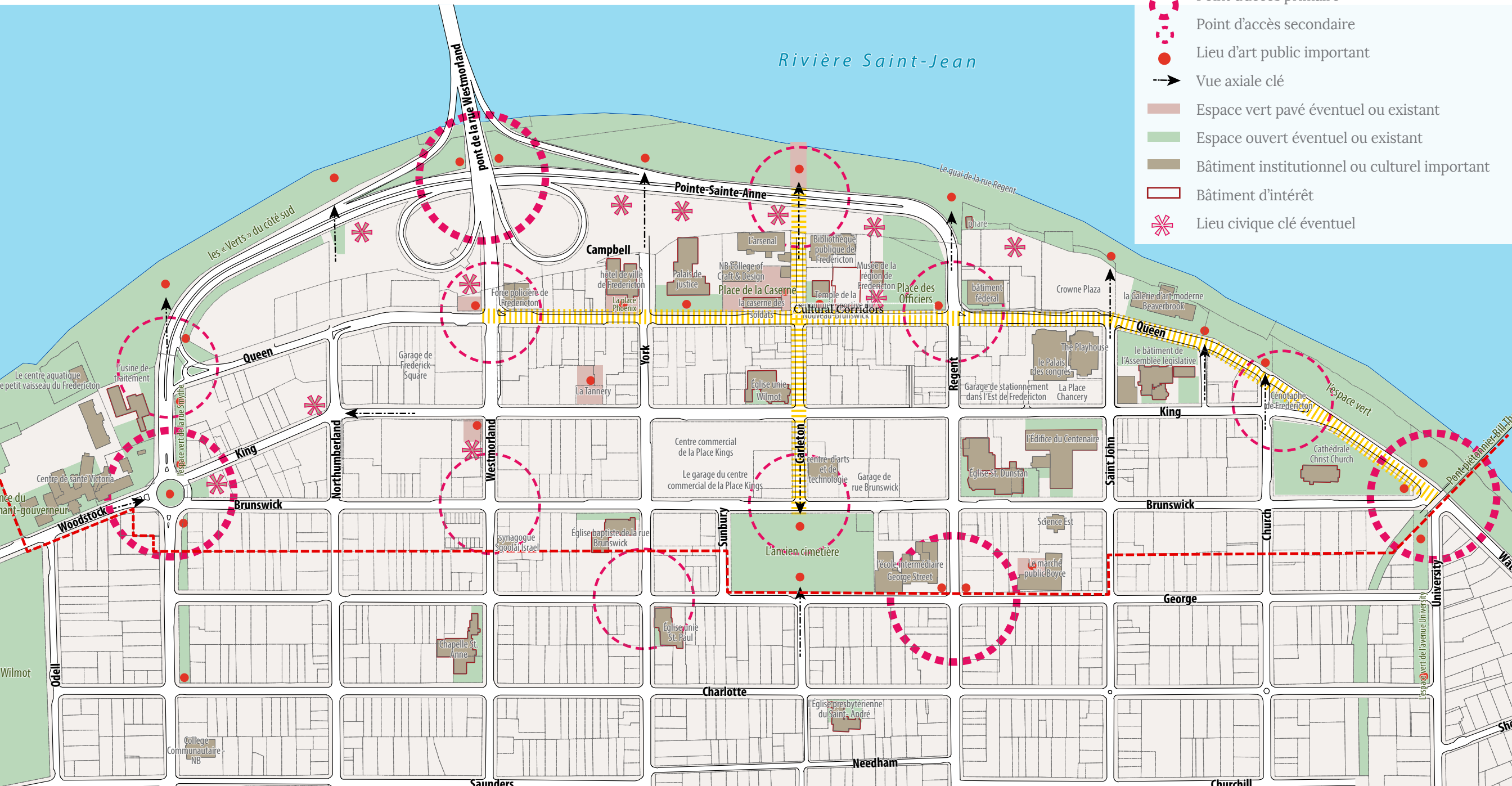
Bancs



Exemple de promenade riveraine flottante

8/ ÉLÉMENTS CIVIQUES

-  Point d'accès primaire
-  Point d'accès secondaire
-  Lieu d'art public important
-  Vue axiale clé
-  Espace vert pavé éventuel ou existant
-  Espace ouvert éventuel ou existant
-  Bâtiment institutionnel ou culturel important
-  Bâtiment d'intérêt
-  Lieu civique clé éventuel



5.4/ ÉLÉMENTS CIVIQUES

Les éléments civiques se rapportent à des aspects potentiels et existants du centre-ville qui contribuent à susciter un véritable sentiment d'appartenance aident à créer un sens distinctif du lieu et bonifient l'expérience au centre-ville. Ces éléments procurent l'impression d'entrer dans la ville, aident à s'orienter, mettent en évidence les aspects importants et le patrimoine du centre-ville et améliorent les liens visuels et physiques au centre-ville et autour de celui-ci.

La présente section devrait être lue en parallèle avec la section 6.2, Éléments de la forme bâtie, qui fournit de plus amples renseignements.

POINTS D'ACCÈS

Les points d'accès sont des zones ou des lieux qui signalent les points d'entrée clés au centre-ville. Il peut s'agir de carrefours ou de points d'arrivée importants. La désignation claire de ces secteurs facilite l'orientation, renforce le sentiment d'appartenance et suscite la fierté des citoyens. Ces endroits représentent des

occasions en or de coordonner l'aménagement paysager, l'aménagement du paysage de rue, l'art public et l'orientation afin de créer un fort sentiment de bienvenue et d'orientation.

Le plan du centre-ville propose deux types de points d'accès : primaires et secondaires. Les points d'accès primaires sont situés aux principaux points d'entrée du centre-ville, le long de la rue Queen, du chemin Woodstock, de la rue Regent et de la partie sud-est du pont de la rue Westmorland.

On propose d'aménager des points d'accès secondaires aux carrefours importants qui mènent au cœur historique du centre-ville.

LIEUX D'ART PUBLIC IMPORTANTS

L'art public devrait être placé à des endroits stratégiques sur le plan visuel, y compris à l'extrémité des corridors visuels, aux points d'accès, aux grandes intersections ainsi que dans les parcs et les espaces ouverts. L'art public permet de célébrer et de mettre en

valeur les arts et la culture et peut contribuer à améliorer la qualité du cadre public, comme ne sauraient le faire les éléments du paysage de rue traditionnel. Les principaux objectifs de l'art public sont les suivants :

- L'art public devrait renforcer ou célébrer l'identité locale comme le riche patrimoine de la région et l'abondance de points d'intérêt et d'édifices à valeur patrimoniale.
- L'art public comprend les monuments commémoratifs, les sculptures, les éléments aquatiques, les murales, les illuminations ou toute installation artistique se trouvant dans des endroits bien en vue, à des points d'extrémité clés, dans des espaces ouverts, à des points d'accès, à des carrefours importants et à proximité de bâtiments publics ou institutionnels.
- L'échelle de l'art public devrait être déterminée par l'importance visuelle du site.

CORRIDORS CULTURELS

Les corridors culturels proposés pour les rues Queen et Carleton sont des espaces publics où les espaces ouverts, le paysage de rue, les activités au niveau de la rue et la programmation des événements créent un environnement urbain des plus dynamiques. Un corridor culturel est un lieu qu'on peut fermer pour la tenue de festivals, de concerts et d'autres activités et où les terrasses et les zones d'activités extérieures sont fréquentes. Son objectif consiste à :

- Link key cultural destinations and amenities.
- Create an identity with a distinct streetscape treatment.
- Provide wayfinding, banners, and other elements that contribute to the legibility of the corridor.



Point d'accès proposé pour les rues Carleton et Brunswick, à l'ancien cimetière



Art public situé à un point d'accès



Espaces d'activités extérieures sur la rue Queen

BÂTIMENTS D'INTÉRÊT

Les bâtiments d'intérêt sont des bâtiments imposants situés au centre-ville et distincts sur le plan architectural. Leur importance doit être protégée et rehaussée en évitant de les modifier, d'y effectuer des rénovations qui ne répondent pas aux normes ou de les camoufler avec des bâtiments adjacents. Les bâtiments d'intérêt façonnent l'image du secteur et constituent des éléments d'orientation au centre-ville, d'où la nécessité de protéger leur présence visuelle. Voici certains bâtiments d'intérêt :

- Hôtel de ville de Fredericton
- La caserne des soldats
- Temple de la renommée sportive du Nouveau-Brunswick
- Musée de la région de Fredericton
- Le vieux bureau de poste
- L'édifice de l'Assemblée législative
- Édifice du Centenaire
- L'église catholique St. Dunstan
- Cathédrale Christ Church
- Le palais de justice
- Église baptiste de la rue Brunswick
- Église Wilmot

LIEUX CIVIQUES CLÉS ÉVENTUELS

Les lieux civiques stratégiques éventuels sont des endroits qu'on a désignés pour l'exécution de fonctions civiques et culturelles importantes. Il s'agit de grands sites sous-utilisés, qui se trouvent à des endroits importants au centre-ville. Voici quelques exemples d'usages possibles :

- Centre des arts d'interprétation
- Établissements d'enseignement
- Galeries d'art
- Musées
- Fonctions gouvernementales



Bâtiment d'intérêt – Le Temple de la renommée sportive



Bâtiment d'intérêt – Le palais de justice



/6.0

La forme bâtie se rapporte à la fonction, à la forme et à la configuration des bâtiments de même qu'à leur relation avec les rues et les espaces ouverts. Le cadre de la forme bâtie définit une structure globale permettant d'orienter l'ordre et la hiérarchie du caractère et de la qualité de la future forme bâtie du centre-ville telle que façonnée par l'usage, la conception, l'échelle volumétrique et le type de bâtiments.

L'objectif du cadre de la forme bâtie est de faire en sorte que l'échelle et l'intensité des usages et la forme bâtie soient dans les secteurs adéquats pour concrétiser la vision future souhaitée, y compris le cadre des espaces publics. Les nouveaux bâtiments permettront ainsi d'accroître la cohérence, l'harmonie et le charme du milieu urbain tout en contribuant à améliorer le cadre des espaces publics.

Le cadre des espaces publics s'inspirera des politiques relatives à l'utilisation du sol, des lignes directrices en matière de conception et de la section sur la mise en œuvre et leur servira de base.

Le cadre de la forme bâtie comporte les composantes suivantes :

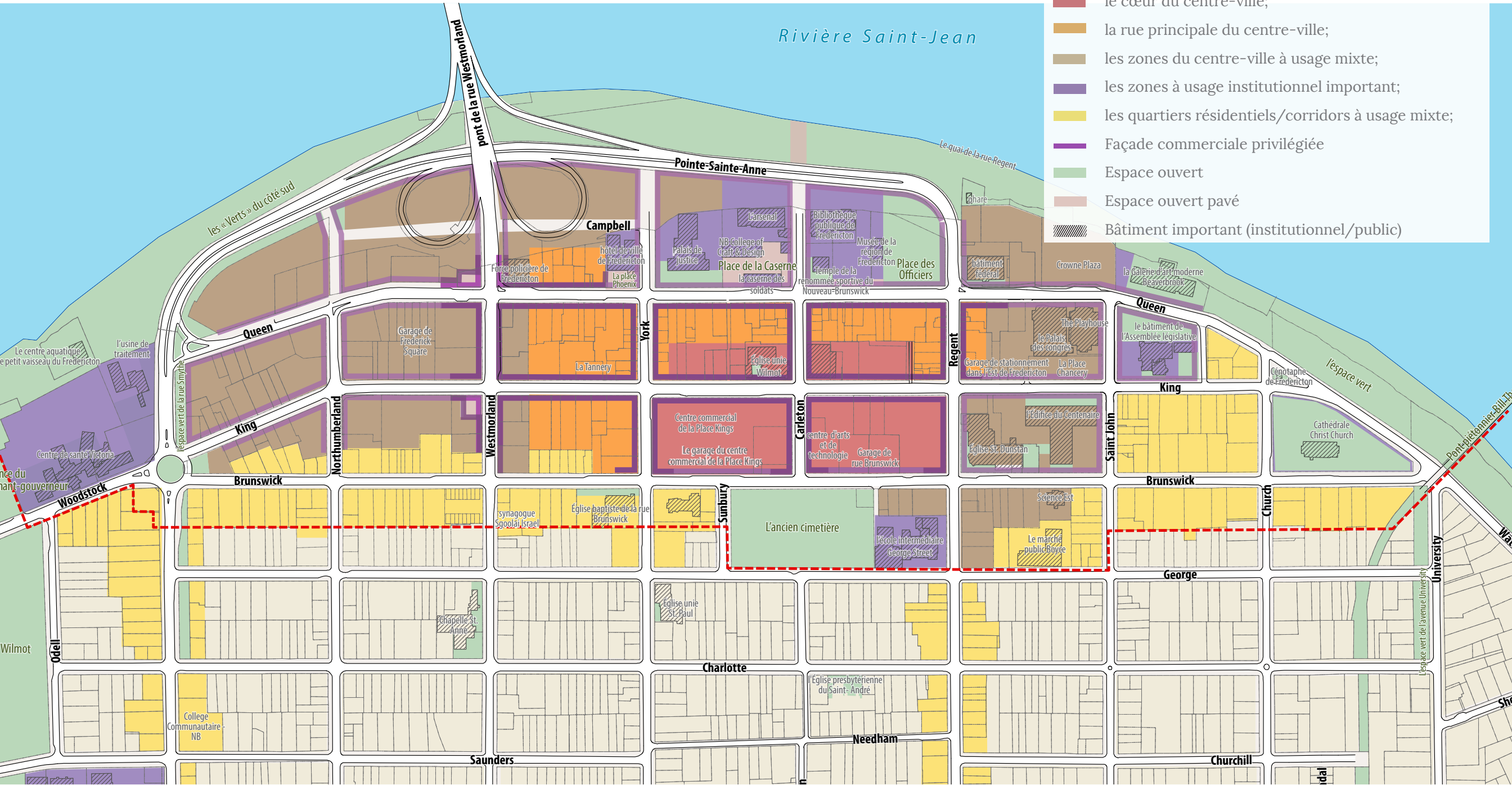
- Caractère de la forme bâtie
- Éléments de la forme bâtie
- Lignes directrices relatives à la conception de la forme bâtie

/ CADRE DE LA FORME BÂTIE

/06

9/ SECTEURS À CARACTÈRE DE LA FORME BÂTIE

- le cœur du centre-ville;
- la rue principale du centre-ville;
- les zones du centre-ville à usage mixte;
- les zones à usage institutionnel important;
- les quartiers résidentiels/corridors à usage mixte;
- Façade commerciale privilégiée
- Espace ouvert
- Espace ouvert pavé
- Bâtiment important (institutionnel/public)



6.1/ SECTEURS À CARACTÈRE DE LA FORME BÂTIE

Le plan relatif au caractère de la forme bâtie pour le centre-ville fournit une hiérarchie rationnelle afin d'orienter les usages adéquats et la typologie des bâtiments en vue d'un aménagement conforme avec le caractère et le contexte avoisinant. Ce plan renforce la structure urbaine actuelle, assure la transition dans l'intensité des usages et les types de bâtiments dans les quartiers résidentiels établis, oriente certains usages vers les secteurs souhaités et assure une compatibilité entre les secteurs où les usages et les échelles diffèrent.

De pair avec les autres composantes du plan, le plan relatif au caractère de la forme bâtie contribuera à guider les modifications à apporter aux politiques et aux arrêtés. Les composantes des secteurs axés sur le caractère de la forme bâtie sont décrites ci-après.

ESPACES OUVERTS

Ce sont des terrains désignés comme espaces ouverts publics, existants ou éventuels, qui comprennent des zones aménagées, naturelles, vertes ou pavées. Les espaces ouverts les plus importants du centre-ville sont les verts du secteur riverain sud, l'espace vert longeant les rives de la rivière Saint-Jean, la place des Officiers et l'ancien cimetière.

Usages adéquats

- Parcs publics
- Espaces réservés aux événements
- Réserves naturelles
- Rives des cours d'eau publiques
- Sentiers piétonniers
- Sentiers cyclables
- Secteurs aménagés (avant-cours et pelouses)

Types de bâtiments adéquats

- Pavillons auxiliaires comme les toilettes publiques et les concessions
- Éléments civiques
- Éléments récréatifs



Cathédrale Christ Church



Place des Officiers

LES QUARTIERS RÉSIDENTIELS/ CORRIDORS À USAGE MIXTE

Les secteurs à caractère de quartier résidentiel/corridor à usage mixte sont situés en périphérie du centre-ville, le long des artères nord-sud comme les rues Regent, York et Smythe de même que de certaines parties de la rue Brunswick.

Les quartiers résidentiels/corridors à usage mixte ont une forme bâtie qui s'apparente à celle des quartiers résidentiels en général. Ces secteurs sont souvent composés de logements individuels isolés, mais conviennent également à un large éventail d'usages et d'activités commerciales.

Ce secteur à caractère correspond aux zones adjacentes aux quartiers résidentiels établis et offre une transition adéquate entre les secteurs à caractère à usage mixte du centre-ville et les divers quartiers résidentiels du secteur résidentiel au sud du centre-ville.



Tissu et caractère des quartiers résidentiels et corridors à usage mixte existants

Disposition et volumétrie

- Marges de retrait variant de deux et cinq mètres.
- Hauteur des bâtiments variant généralement de deux à quatre étages.

Articulation

- L'entrée principale des bâtiments donne sur la rue et est dotée d'éléments comme des escaliers extérieurs, des porches, des porte-à-faux, une ponctuation architecturale et des changements à la ligne de toiture qui sont conformes au caractère du secteur.
- Les lignes de toiture sont généralement à pignon, en pente ou à comble en croupe.

Stationnement et livraison

- Le stationnement et les accès pour la livraison sont situés sur le côté ou à l'arrière de la propriété.



Usages adéquats

- Résidentiel
- Petits commerces de détail
- Usage mixte
- Travail sur place
- Professionnel/Commercial
- Institutionnel/Public
- Auberges/maisons de chambres pour touristes

Usages inadéquats

- Usages axés sur les automobiles (p. ex. service au volant, lave-auto)
- Usages commerciaux uniques autonomes



Types de bâtiments adéquats

- Maisons individuelles non attenant
- Maisons jumelées
- Maisons en rangée
- Immeuble d'habitation ou à bureaux de faible hauteur
- Institutions



LES ZONES DU CENTRE-VILLE À USAGE MIXTE

Les secteurs à caractère de centre-ville à usage mixte sont situés aux extrémités est et ouest du centre-ville et comprennent un large éventail d'usages et de formes bâties. Ces secteurs sont définis essentiellement par des bâtiments en continu de deux à quatre étages, près du bord de la rue. Il s'agit à la fois de magasins à devanture étroite au niveau de la rue proposant des bureaux et des logements aux étages supérieurs. La forme des bâtiments varie, des bâtiments à valeur patrimoniale aux immeubles à bureaux neufs et aux immeubles d'habitation de moyenne hauteur. Il faudrait examiner les possibilités d'aménagement intercalaire au site de la Tannery.

Disposition et volumétrie

- Marges de retrait : aucune n'est requise; l'aménagement devrait être au plus à un mètre de la limite de propriété.



The fabric and character of existing downtown mixed-use

- Retrait minimal de 1,5 mètre au-dessus du troisième ou du quatrième étage.
- Hauteur des bâtiments variant d'un minimum de trois étages à un maximum de six.
- Possibilité d'ajouter deux étages supplémentaires (jusqu'à un maximum de huit) en échange d'avantages pour la collectivité (voir les stratégies relatives à la mise en œuvre, dans la section 8 « Étages supplémentaires »).

Articulation

- L'entrée principale des bâtiments doit donner sur la rue.
- L'articulation des façades est assurée au moyen de paliers horizontaux, de façon à présenter une base, un milieu et un dessus.



- Toutes les façades donnant sur la rue proposent des entrées, des fenêtres, des devantures de vente au détail étroites, des détails architecturaux ou des panneaux visant à susciter l'intérêt des piétons.

Stationnement et livraison

- Le stationnement est accessible dans la rue, dans des stationnements de surface situés à l'arrière ou en dans des parcs de stationnement souterrains.
- L'accès au stationnement devrait être intégré au paysage de rue.
- La livraison et le chargement devraient se faire à l'intérieur ou à l'arrière de la propriété.

Usages adéquats

- Résidentiel
- Commerce de détail de petite ou de moyenne taille

- Usage mixte
- Travail sur place
- Professionnel/Commercial
- Institutionnel/Public
- Divertissements
- Hôtels

Usages inadéquats

- Usages axés sur les automobiles (p. ex. service au volant, lave-auto)
- Usages commerciaux uniques autonomes

Types de bâtiments adéquats

- Immeubles d'habitation de faible ou moyenne hauteur
- Immeuble à bureaux de faible hauteur faible ou de hauteur moyenne
- Institutions
- Parc de stationnement intégré



LE CŒUR DU CENTRE-VILLE

Couvrant plus de quatre îlots urbains centraux et coupé en deux par la rue King, une voie à forte circulation piétonnière, automobile et un axe de transit, le secteur à caractère du cœur du centre-ville contient la plus forte intensité d'usages commerciaux et administratifs et regroupe les bâtiments les plus hauts du centre-ville.

La forme bâtie se caractérise par la présence de bâtiments de petite et de grande envergure comme le centre commercial Place Kings.

Le secteur à caractère du cœur du centre-ville est la partie du centre-ville où la plus forte intensité d'aménagement peut avoir lieu. Il présente des possibilités de modernisation des bâtiments existants, comme le centre commercial, afin de mieux les harmoniser avec les rues et les autres bâtiments.



le tissu et caractère urbain au coeur du centre-ville

Disposition et volumétrie

- Marge de retrait : aucune n'est requise; l'aménagement devrait être en bordure de la rue (de 0 à 1 mètre).
- Hauteur des bâtiments variant d'un minimum de trois étages à un maximum de six.
- Retrait minimal de 1,5 mètre au-dessus du troisième ou du quatrième étage.
- Possibilité d'ajouter six étages supplémentaires (jusqu'à un maximum de douze) en échange d'avantages pour la collectivité.

Articulation

- L'entrée principale des bâtiments doit donner sur la rue.
- L'articulation des façades est assurée au moyen de paliers horizontaux, de façon à présenter une base, un milieu et un dessus.



- Toutes les façades donnant sur la rue proposent des entrées, des fenêtres, des devantures de vente au détail étroites, des détails architecturaux ou des panneaux visant à susciter l'intérêt des piétons.

Stationnement et livraison

- Le stationnement est accessible dans la rue ou dans des parcs de stationnement souterrains.
- L'accès au stationnement devrait être intégré au paysage de rue.
- La livraison et le chargement devraient se faire à l'intérieur ou à l'arrière de la propriété.

Usages adéquats

- Résidentiel à usage mixte
- Commerce de détail de petite ou de moyenne taille



- Professionnel/Commercial
- Institutionnel/Public
- Musique :
- Hôtels
- Terminus de transport en commun

Usages inadéquats

- Usages axés sur les automobiles (p. ex. service au volant, lave-auto)
- Usages commerciaux uniques autonomes

Types de bâtiments adéquats

- Grands magasins
- Immeuble d'habitation de hauteur moyenne
- Immeuble à bureaux de faible hauteur faible ou de hauteur moyenne
- Institutions
- Parc de stationnement intégré



LA RUE PRINCIPALE DU CENTRE-VILLE

Le secteur à caractère de la rue principale du centre-ville est la zone historique de services, de loisirs et de commerce de détail qui se trouve essentiellement le long du côté sud de la rue Queen et le long de deux îlots des rues York et King et le long d'un îlot de la rue Regent.

Le caractère de la forme bâtie comprend surtout des bâtiments de faible hauteur en continu qui présentent des devantures étroites et des commerces au niveau des trottoirs ou à proximité, ce qui contribue à rehausser le cadre à dimension humaine défini par les rues et les îlots propices à la marche.

Tout nouvel aménagement intercalaire dans le secteur de la rue principale tiendra compte de la qualité, de l'échelle et du caractère des bâtiments patrimoniaux adjacents.

Disposition et volumétrie

- Marges de retrait : aucune n'est requise; l'aménagement devrait être au plus à un mètre de la limite de propriété.
- Hauteur des bâtiments variant d'un minimum de trois étages à un maximum de six.
- Retrait minimal de 1,5 mètre au-dessus du troisième ou du quatrième étage.
- Possibilité d'ajouter deux étages supplémentaires (jusqu'à un maximum de sept) en échange d'avantages pour la collectivité (voir les stratégies relatives à la mise en œuvre, dans la section 8 « Étages supplémentaires »).

Articulation

- L'entrée principale des bâtiments doit donner sur la rue.
- L'articulation des façades est assurée au moyen de paliers horizontaux, de façon à présenter une base, un milieu et un dessus.
- Toutes les façades donnant sur la rue proposent des entrées, des fenêtres, des devantures de vente au détail étroites, des détails architecturaux ou des panneaux visant à susciter l'intérêt des piétons.

Stationnement et livraison

- Le stationnement est accessible dans la rue ou dans des parcs de stationnement souterrains.
- L'accès au stationnement devrait être intégré au paysage de rue.

- La livraison et le chargement devraient se faire à l'intérieur ou à l'arrière de la propriété.

Usages adéquats

- Petits commerces de détail
- Travail sur place
- Professionnel/Commercial
- Institutionnel/Public

Types de bâtiments adéquats

- Immeubles d'habitation de faible ou moyenne hauteur
- Grands magasins
- Immeubles à bureaux de faible ou moyenne hauteur
- Institutions



Tissu et caractère de la rue principale du centre-ville actuel



LES ZONES À USAGE INSTITUTIONNEL IMPORTANT

Les secteurs à caractère à usage institutionnel important correspondent aux attractions ou aux destinations civiques clés, y compris des lieux ayant une grande importance culturelle comme le quartier de la garnison et la cathédrale Christ Church, et à d'autres activités institutionnelles qui jouent un rôle important sur le plan des services au centre-ville.

Disposition et volumétrie

- Marges de retrait variables, généralement dans un espace ouvert.
- Hauteur des bâtiments variable.

Usages adéquats

- Bibliothèque
- École
- Gouvernement
- Culturel
- Lieu de culte
- Professionnel/Commercial
- Petits commerces de détail secondaires



Tissu et caractère des secteurs à usage institutionnel important

FAÇADES COMMERCIALES PRIVILÉGIÉES

Les façades commerciales privilégiées conviennent aux rues où il existe un usage commercial continu destiné aux piétons et où cet usage est nécessaire. Les façades commerciales renforcent les qualités de « rue principale » auxquelles on s'attend dans les secteurs à caractère du cœur du centre-ville, de la rue principale et à usage mixte du centre-ville, y compris la présence de vitrines étroites, de hauts niveaux de transparence et d'entrées fréquentes.

Il est important de protéger les piétons contre les éléments grâce à des auvents. Il faudrait encourager le plus possible les terrasses et d'autres activités extérieures.

Là où on propose des aménagements dans les autres zones du centre-ville à usage mixte qui ne se rapportent pas à la vente au détail mais qui doivent respecter l'exigence des façades commerciales privilégiées, d'autres usages provisoires peuvent être envisagés pourvu qu'ils soient conçus de façon à permettre une conversion future à un usage commercial.



Centre commercial Kings Place (état actuel)



Transformation éventuelle du centre commercial Kings Place, avec façades commerciales et aménagement du paysage de rue

10



→

103

10

[illegible]

6.2/ ÉLÉMENTS DE LA FORME BÂTIE

Le plan relatif aux éléments de la forme bâtie est complémentaire au plan des éléments civiques dans la mesure où il se rattache à la forme bâtie. Plus particulièrement, ce plan fournit des directives supplémentaires pour les nouveaux aménagements afin de renforcer les interfaces importantes avec les rues et les espaces ouverts, de même que les lieux bien en vue, et ce, de façon à rehausser la qualité du centre-ville sur le plan civique, à renforcer la structure urbaine et à servir d'élément d'orientation. Par conséquent, ce plan comporte les deux éléments clés suivants, pour lesquels des directives supplémentaires sont présentées dans les Lignes directrices sur la conception de la forme bâtie.



Les bords uniforme du bâtiment dans la rue York à Fredericton

FAÇADE UNIFORME

La façade uniforme définit des façades clés en vue de permettre aux nouveaux bâtiments de contribuer à une interface solide et uniforme avec les rues et les espaces ouverts de façon à encadrer de manière positive ces espaces et à les dynamiser. Dans la plupart des cas, il s'agit d'immeubles à plusieurs étages existants ou souhaités qui donnent sur la rue et qui proposent des usages commerciaux au niveau de la rue. Le long de ces façades, les nouveaux aménagements intercalaires devraient être réalisés à proximité de la limite de propriété et être harmonie avec les bâtiments adjacents et devraient proposer des activités au niveau de la rue, comme des boutiques, afin d'animer la rue ou l'espace ouvert.

ANGLES ET POINTS D'EXTRÉMITÉ IMPORTANTS

Ces sites correspondent aux angles de carrefours clés ou à des points d'accès, qui devraient être mis en valeur grâce à un traitement architectural distinctif et de grande qualité. L'art public et les traitements architecturaux d'intérêt aux points d'extrémité fournissent l'occasion de mettre en valeur des vues importantes tout en attirant les visiteurs et en les orientant dans le quartier.



Un exemple du bâtiment d'angle éminent lorsque le pont de la rue Westmorland par passage supérieur sur Promenade St. Anne

La section sur les ressources et quartiers patrimoniaux est le point culminant des éléments de la forme bâtie du présent document. Le centre-ville de Fredericton a une valeur patrimoniale qui dépasse celle d'autres centres-villes et constitue une source considérable de fierté locale et d'identité nationale.

La présente section fournit des recommandations claires pour les futures zones de sauvegarde du patrimoine, les bâtiments patrimoniaux et les paysages à valeur patrimoniale, qu'il s'agisse de constructions européennes ou de sites des Premières Nations.

/ RESSOURCES ET QUARTIERS PATRIMONIAUX

/07

11/ INVENTAIRE DES RESSOURCES PATRIMONIALES

■ D'importance

■ Contribuant au caractère patrimonial

■ Ne contribuant pas au caractère patrimonial



7.1/ RESSOURCES ET QUARTIERS PATRIMONIAUX

Les ressources et districts patrimoniaux ont trait à des paysages et des bâtiments à valeur patrimoniale existants ou potentiels qui confèrent une identité particulière au centre-ville de Fredericton et à la ville dans son ensemble. Ces constructions et des espaces devraient être conservés et restaurés ou réaménagés en tant qu'héritage du passé de la ville et dans le souci de préserver un attribut important de l'identité du centre-ville.

Le présent plan recense les bâtiments patrimoniaux importants du centre-ville en vue de la création de zones éventuelles de sauvegarde du patrimoine.

BÂTIMENTS PATRIMONIAUX EXISTANTS

Les édifices municipaux, provinciaux et fédéraux qui ont une valeur patrimoniale importante contribuent très fortement au sentiment d'identité et d'appartenance du centre-ville et devraient être préservés dans leur intégralité. Leur statut patrimonial se fonde sur la qualité de leur conception, l'importance de leur évocation historique, leur unicité, leur état et leur intégralité. Parmi les principaux édifices à valeur patrimoniale, citons l'Assemblée législative provinciale, la Galerie d'art moderne Beaverbrook, l'hôtel de ville de Fredericton et

plusieurs bâtiments situés dans le quartier de la garnison, à savoir le palais de justice, le manège militaire, le New Brunswick College of Craft and Design et la caserne des soldats.

BÂTIMENTS PATRIMONIAUX POTENTIELS

L'inventaire des biens patrimoniaux du centre-ville réalisé en 2013 par la Ville a permis de recenser un certain nombre de biens patrimoniaux potentiels susceptibles d'avoir une valeur historique. Les biens désignés comme importants sont considérés dans le présent plan comme pouvant faire l'objet d'une désignation patrimoniale éventuelle, que la Ville devrait confirmer ultérieurement.

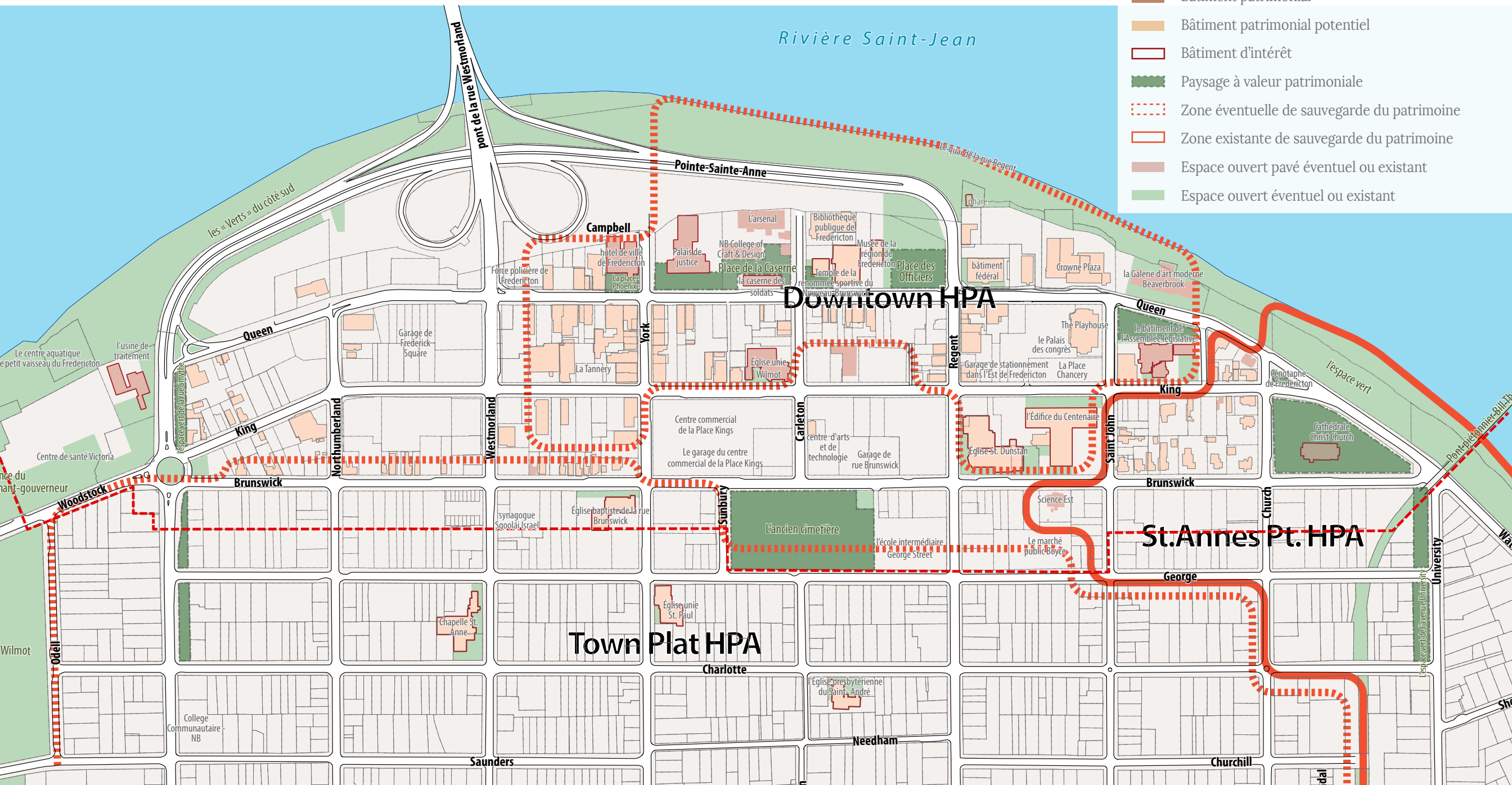
BÂTIMENTS D'INTÉRÊT

Les bâtiments d'intérêt peuvent ou non figurer sur la liste des biens patrimoniaux ou posséder cette désignation, mais ils ont une valeur particulière du fait de leur importante contribution à la structure lisible et au caractère de Fredericton et doivent donc être protégés. Les bâtiments d'intérêt comprennent les bâtiments à caractère religieux dispersés au centre-ville, ainsi que d'autres bâtiments emblématiques qui se démarquent par leur présence imposante sur la rue ou leur valeur culturelle ou civique.



Vestiges de fondations à côté de la caserne en pierre dans le quartier de la garnison

12/ ZONES DE SAUVEGARDE DU PATRIMOINE RECOMMANDÉES



- Bâtiment patrimonial
- Bâtiment patrimonial potentiel
- Bâtiment d'intérêt
- Paysage à valeur patrimoniale
- Zone éventuelle de sauvegarde du patrimoine
- Zone existante de sauvegarde du patrimoine
- Espace ouvert pavé éventuel ou existant
- Espace ouvert éventuel ou existant

DÉFINITION DES CATÉGORIES DE PATRIMOINE

Bâtiments patrimoniaux d'importance

Les bâtiments patrimoniaux d'importance sont des biens dont une ou plusieurs composantes revêtent une grande importance culturelle, historique ou architecturale et qui devraient faire l'objet de la plus grande protection. Les aspects qui contribuent à leur caractère patrimonial devraient être protégés dans toute la mesure du possible, et les aménagements adjacents devraient assurer une transition adéquate grâce à une conception complémentaire et à la qualité des matériaux. Ces bâtiments sont le fondement de l'identité historique de Fredericton.

Bâtiments contribuant au caractère patrimonial

Les bâtiments contribuant au caractère patrimonial se trouvent sur des propriétés existantes qui ont été désignées par la Ville comme pouvant avoir une importance patrimoniale. Il s'agit de bâtiments qui ne possèdent peut-être pas une grande valeur patrimoniale, mais qui contribuent, par leur qualité et leur apparence, au contexte patrimonial. Ces qualités englobent l'échelle, l'importance relative et l'expression architecturale. Lorsqu'on envisage une intervention ou qu'un aménagement adjacent est proposé, il faut effectuer une évaluation afin de déterminer quels aspects, s'il y a lieu, devraient être protégés et respectés.

Bâtiments ne contribuant pas au caractère patrimonial

Les bâtiments ne contribuant pas au caractère patrimonial sont des biens qui ne sont pas fidèles aux valeurs, au caractère et à l'intégrité du patrimoine culturel global du quartier. Les biens qui ne contribuent pas au caractère patrimonial devraient néanmoins être assujettis aux politiques en matière de modification et de construction établies dans toute ligne directrice sur la conception ou directive sur les zones de sauvegarde du patrimoine, de sorte que le nouvel aménagement contribue aux attributs du patrimoine global des biens adjacents ou de la zone dans son ensemble, ou du moins n'y portent pas atteinte.



Tissu patrimonial de la rue Queen

PAYSAGES À VALEUR PATRIMONIALE

Les paysages à valeur patrimoniale sont des espaces ouverts dotés d'une richesse particulière en raison de leur utilisation et de leur contexte. Leurs qualités esthétiques ou leur évocation historique leur confèrent une importance qui contribue à rehausser l'identité du quartier résidentiel ou à usage mixte. Le présent plan recense les espaces ouverts associés à des bâtiments importants ou aux origines historiques de la ville de Fredericton. Les voici :

- L'espace vert de la cathédrale Christ Church
- L'ancien cimetière
- L'espace vert de l'Assemblée législative provinciale
- Place des Officiers
- L'espace vert du palais de justice
- La place Phoenix
- L'espace vert de l'avenue University
- L'espace vert de la rue Smythe
- L'espace vert du cénotaphe de Fredericton

Les nouveaux aménagements ne devraient pas empiéter sur ces espaces ouverts et tout changement de programmation devrait être limité et contextuel.

ZONES ÉVENTUELLES DE SAUVEGARDE DU PATRIMOINE

L'importance des paysages et du parc de bâtiments patrimoniaux enrichit non seulement l'identité du centre-ville, mais également celle de Fredericton. Ils justifient la désignation de zones de sauvegarde du patrimoine dans les secteurs où il y a d'importantes concentrations de ressources patrimoniales existantes et éventuelles.

Le présent plan recommande de créer une zone de sauvegarde du patrimoine du centre-ville qui engloberait les principales parties du quartier de la garnison, de la rue Queen et de la rue King afin de préserver et de rehausser les ressources patrimoniales du centre-ville. Cette zone de sauvegarde du patrimoine consisterait en trois grandes composantes :

- Le quartier de la garnison : regroupement d'un complexe d'espaces ouverts et de bâtiments civiques d'importance historique.
- Le quartier de la rue Queen et de la rue King : regroupement de propriétés commerciales à petite échelle du XIX^e siècle.
- Le quartier de la capitale : regroupement imposant de bâtiments culturels et d'édifices gouvernementaux de grande importance.

Une autre zone de sauvegarde du patrimoine, sous réserve d'une étude future de la Ville, est également proposée pour le secteur résidentiel qui chevauche une partie du centre-ville. Ce secteur se caractérise par une forte présence résidentielle et une forme bâtie comprenant de nombreux bâtiments ayant une valeur historique. Ce secteur serait comparable à la zone existante de sauvegarde du patrimoine de la Pointe-Sainte-Anne.

Les caractéristiques définissant la zone de sauvegarde du patrimoine proposée devraient être intégrées dans un processus d'examen de la conception de tous les nouveaux aménagements dans la zone de sauvegarde du patrimoine. Le processus d'examen de la conception ne se veut ni coûteux ni didactique; il vise plutôt à établir des lignes directrices sur la façon dont un nouvel aménagement peut s'agencer au charme et au caractère d'un secteur et même les rehausser. Une ligne de corniche harmonieuse,

des hauteurs et une volumétrie semblables et l'importance relative d'un bâtiment sont autant d'éléments simples qui peuvent faire en sorte que ce bâtiment, au lieu de nuire au caractère du secteur où il est construit, y contribue.

La zone de sauvegarde du patrimoine devrait également englober les éléments du cadre public, comme les paysages de rue distincts du secteur de même que le riche couvert d'arbres matures du centre-ville.



L'ancien cimetière



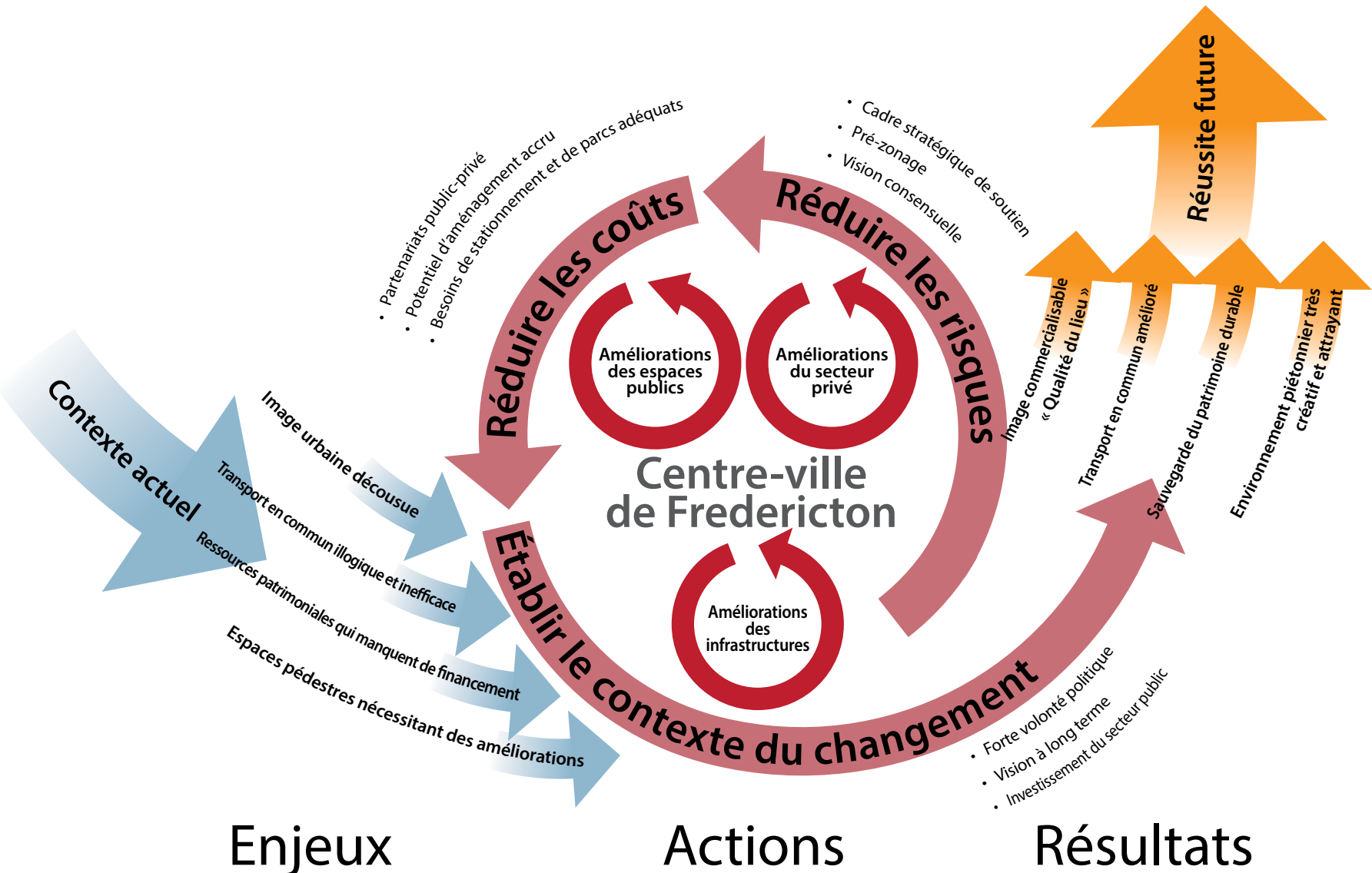
L'ancien cimetière

Le succès d'un plan dépend essentiellement de sa mise en œuvre. Pour que les objectifs présentés dans le Plan du centre-ville soient réalisés, les secteurs public et privé ainsi que d'autres intervenants et résidents doivent utiliser le Plan en tant que point de référence constant et en tant que guide pour appuyer la prise de décisions à court, moyen et long terme. Il est essentiel de garder à l'esprit plusieurs considérations importantes et plus générales pendant la mise en œuvre de ce plan :

- Faire évoluer l'effort : Le centre-ville de Fredericton ne sera jamais terminé. Il est en constante évolution. La clé consiste à établir une vision et à viser sans cesse à l'atteindre.
- Peaufiner le plan : La vision et les projets dont elle fait la promotion doivent être améliorés et ajustés avec le temps de façon à tenir compte des changements dans la perception du public, des fluctuations du marché, de la disponibilité du financement et d'autres possibilités qui pourraient se présenter de temps à autre.
- Susciter la volonté politique : Une forte volonté politique pour concrétiser la vision est une exigence fondamentale.
- Se faire le champion du plan : Il faudra un champion du changement déterminé et infatigable.
- Comprendre le rythme : Le secteur public déterminera le rythme du changement et doit obtenir des investissements et l'engagement du secteur privé.

- Nouer des partenariats : La Ville aura besoin de partenariats solides avec les ordres de gouvernement fédéral et provincial, Downtown Fredericton Inc. et des promoteurs du secteur privé pour concrétiser la vision.
- Établir une stratégie : Les ressources financières seront limitées et il faudra établir les priorités : des gains rapides avec une stratégie d'amélioration et d'investissement à long terme.

Les recommandations qui figurent dans le présent document peuvent être considérées comme un outil permettant d’instaurer un cycle de transformation. Il appartient à la Ville d’établir l’environnement propice au changement dans le contexte actuel. C’est seulement en faisant preuve de la volonté politique nécessaire, en exposant clairement la vision de la Ville et en fournissant l’investissement initial que ce processus peut être entamé. Travailler dans le contexte d’une vision clairement énoncée facilitera également des transformations audacieuses qui permettront l’atteinte simultanée d’objectifs multiples. Par exemple, combiner des éléments de l’espace public avec les investissements nécessaires en infrastructures permet de réduire les coûts et d’atteindre des objectifs multiples. Les coûts peuvent également être réduits par une collaboration du secteur public avec un secteur privé nouvellement enhardi. Une fois que ce contexte de progrès et de changement est établi, d’autres objectifs deviennent plus faciles à atteindre. De plus, les normes d’aménagement peuvent être ajustées à la hausse une fois que s’est instaurée la conviction que des idées audacieuses peuvent se réaliser.



Les stratégies de mise en œuvre recommandées sont regroupées en cinq catégories :

- Immédiat
- Court terme : de 0 à 5 ans
- Moyen terme : de 5 à 10 ans
- Long terme : 10 ans ou plus
- Permanentes

Les modifications réglementaires portent expressément sur le Plan du centre-ville de la Ville de Fredericton et sur l'arrêté de zonage et décrivent les mesures nécessaires pour mettre le plan en œuvre du point de vue juridique. Il s'agit des composantes fondamentales de la stratégie de mise en œuvre d'une nouvelle approche de zonage au centre-ville fondée sur la forme et d'atteinte d'objectifs clés définis dans ce projet, dont :

- l'établissement d'un processus transparent et cohérent d'approbation des aménagements;
- la promotion de la sauvegarde du patrimoine;
- la mise en place de procédures prévisibles relatives aux « étages supplémentaires » (expliquées plus loin dans la présente section).

D'autres stratégies de mise en œuvre sont proposées pour appuyer l'intégration réussie du Plan du centre-ville au contexte de développement de Fredericton. Les recommandations qui suivent visent d'autres objectifs :

- Encourager et faciliter un processus d'examen préalable aux demandes.
- Obtenir des connaissances et renforcer la capacité pour le nouveau Plan du centre-ville.
- Reconnaître et récompenser l'excellence en aménagement et en conception.

8.1 INITIATIVES IMMÉDIATES

8.1.1 MODIFICATIONS À APPORTER AU PLAN MUNICIPAL ET À L'ARRÊTÉ DE ZONAGE ET CRÉATION DE MANUELS DE CONCEPTION

Le présent document a pour but de promouvoir des normes d'aménagement et des lignes directrices de conception appropriées. Étant donné le besoin de clarté et de prévisibilité quant à la façon dont l'aménagement est réglementé, évalué et approuvé, le Plan du centre-ville doit être adopté selon le cadre réglementaire et législatif. D'autres stratégies de mise en œuvre, dont la désignation patrimoniale, les procédures d'examen de la conception et l'ajout d'« étages supplémentaires », sont également recommandées et devraient être clairement exposées dans le contexte du cadre réglementaire du centre-ville.

Pour servir de modèle pour d'autres révisions fondées sur la forme du Plan municipal de Fredericton et de l'arrêté de zonage, il est recommandé que les politiques figurant dans le Plan du centre-ville soient intégrées à la section 3.4 du Plan municipal. Outre le Plan municipal révisé, d'autres modifications seront requises pour mettre en œuvre le Plan du centre-ville, notamment :

- des modifications très précises d'autres sections de l'arrêté de zonage et du Plan municipal pour assurer l'uniformité de la conception et de l'intention réglementaire (comme la section 2.6 du Plan municipal sur les utilisations des terrains à usage commercial, qui réglemente la forme et l'emplacement du développement commercial);
- une modification de la figure 3.4.1 du Plan municipal (Secteur d'aménagement du centre-ville – Secteurs de caractère) pour incorporer les nouveaux quartiers;
- une modification de l'annexe C du Plan municipal (Aires du patrimoine éventuelles) pour y ajouter les zones de sauvegarde du patrimoine proposées pour le centre-ville et les quartiers résidentiels;
- le remplacement de la figure 3.4.2 du Plan municipal (Secteur d'aménagement du centre-ville – Aménagement) par la figure 3.4.2 (Secteur d'aménagement du centre-ville – caractère de la forme bâtie) qui correspond à la carte du caractère de la forme bâtie dans le Plan du centre-ville.

Des consignes détaillées sur le contenu et la façon de mettre en œuvre ces modifications de l'arrêté de zonage sont présentées ci-après. De plus, deux manuels de conception doivent être créés :

- un manuel de conception des espaces publics pour le personnel municipal qui l'aiderait à formuler des demandes de propositions et à embaucher des consultants pour effectuer le travail;
- un manuel de conception de la forme bâtie qui établirait des lignes directrices précises permettant de communiquer aux promoteurs des attentes claires sur ce que cherche le personnel en matière de qualité des aménagements; de plus, un tel manuel faciliterait l'examen, par le personnel, des demandes d'aménagement et de permis de construction.

SECTION 3.4 RÉVISÉE – CENTRE-VILLE

Il est recommandé que la section 3.4 – Centre-ville du Plan municipal fasse l'objet d'une révision exhaustive conformément aux recommandations du Plan du centre-ville. Afin d'éviter de répéter les exigences réglementaires qui s'appliquent à toute activité d'aménagement à Fredericton, tout en reconnaissant les politiques uniques applicables au centre-ville, il est recommandé que la section 3.4 révisée commence par des énoncés qui transmettent les messages suivants :

- Malgré les dispositions et les exigences des sections précédentes du Plan municipal, les politiques et les normes

suivantes s'appliquent au centre-ville, comme l'indique la figure 3.4.1 (Secteur d'aménagement du centre-ville – Secteurs de caractère).

- « Les aménagements futurs au centre-ville doivent être conformes aux normes décrites aux présentes. »

Le reste du contenu de la section 3.4 révisée – Centreville doit :

- cadrer avec les objectifs et les lignes directrices fournis dans le présent document;
- fournir la vision et les objectifs de chaque quartier de façon illustrée et facile à comprendre par les utilisateurs;
- comprendre des dispositions sur les exigences en matière d'information supplémentaire, l'examen des concepts et les « étages supplémentaires », tel qu'il est décrit dans le reste de cette section.

INCORPORER LES SECTEURS À CARACTÈRE BÂTI À L'ARRÊTÉ DE ZONAGE

Pour donner suite aux nouveaux secteurs à caractère bâti, il faut les incorporer à l'arrêté de zonage. Ainsi, il est recommandé que le conseil :

modifie l'Annexe 1 – Zone d'aménagement du Centre-ville & Quartier d'affaires central de l'arrêté de zonage en remplaçant toutes les désignations de zone actuelles du centre-ville par les secteurs à caractère bâti définis dans le Plan du centre-ville. Les secteurs à caractère bâti doivent avoir l'effet réglementaire de zones et comprendre :

- le cœur du centre-ville;
- la rue principale du centre-ville;
- les zones du centre-ville à usage mixte.
- les zones à usage institutionnel important;
- les quartiers résidentiels/corridors à usage mixte;
- les façades commerciales privilégiées (un zonage superposé à utiliser pour des désignations multiples).

MODIFICATIONS RELATIVES AU PATRIMOINE

Les politiques sur le patrimoine comprises dans la section 2.14 du Plan municipal de Fredericton contiennent bon nombre d'outils et de contrôles pour protéger les ressources patrimoniales.

La Ville doit modifier la carte qui constitue l'annexe C (Aires du patrimoine éventuelles) pour y ajouter les zones de sauvegarde du patrimoine proposées pour le centre-ville et les quartiers résidentiels. Ces quartiers résidentiels sont ceux où se trouvent la vaste majorité des ressources patrimoniales du centreville. La création de nouvelles zones de sauvegarde du patrimoine fera en sorte que tous les biens dans ces zones importantes puissent être protégés, une composante essentielle du processus proposé d'examen amélioré pour le centre-ville expliqué ci-après.

Dans le cadre de ses efforts pour reconnaître le caractère unique du centre-ville, la Ville devrait continuer de désigner d'autres biens dans les zones de sauvegarde du patrimoine proposées.

8.1.2 NOUVELLE PROCÉDURE D'EXAMEN DE LA CONCEPTION DE LA FORME BÂTIE

EXIGENCES EN MATIÈRE D'INFORMATION POUR LES AMÉNAGEMENTS AU CENTRE-VILLE

Avoir des renseignements adéquats à l'aide desquels évaluer le caractère approprié et les effets d'un projet d'aménagement par rapport au plan du centre-ville est essentiel pour prendre une décision éclairée. Des renseignements détaillés seront particulièrement utiles pour des aménagements importants dans des zones à priorité élevée et pour des aménagements dans un secteur patrimonial. De tels aménagements sont ceux qui risquent d'avoir les effets les plus marqués et qui devraient faire l'objet d'un examen minutieux.

La section 2.13.2 du Plan municipal établit le fondement d'un processus d'examen des aménagements liés au patrimoine en particulier, mais il est recommandé qu'un processus d'examen plus complet soit entrepris pour les aménagements d'envergure qui ont lieu partout au centre-ville. Ce processus devrait être intégré à la section 3.4 – Centreville du Plan municipal.

Certains des renseignements qui suivent sont déjà exigés par la Ville de Fredericton, mais des éléments supplémentaires ont été ajoutés à la liste suivante pour permettre à la Ville d'évaluer avec exactitude la qualité des nouvelles propositions.

La liste des renseignements requis doit comprendre :

- le plan du site (dont le plan de stationnement et d'aménagement paysager);
- les plans d'étage des bâtiments;
- la hauteur des bâtiments,
- des rendus d'architecture (perspectives, modèles en trois dimensions, etc.);
- une déclaration écrite assortie de graphiques de qualité professionnelle qui explique de quelle façon le projet d'aménagement est compatible avec l'aménagement existant et comment il s'y intègre.

Des renseignements supplémentaires devraient être exigés pour toutes les demandes d'« aménagement d'envergure » au centre-ville. On entend par « aménagement d'envergure » :

- tout nouveau bâtiment ou toute nouvelle construction;
- tout ajout ou toute modification à un bâtiment qui se solde par une augmentation de l'aire de plancher brute de 50 % ou plus;
- tout ajout ou toute modification à des constructions patrimoniales ou à des constructions situées dans l'une ou l'autre des zones proposées de sauvegarde du patrimoine.

Les propositions d'aménagement qui satisfont aux critères ci-dessus doivent comprendre l'information et les études ci-dessous, si la Ville le juge pertinent :

- un modèle de volumétrie numérique ou à l'échelle de la proposition dans son contexte immédiat;
- des études d'ombres pendant les saisons intermédiaires (du 22 mars au 22 septembre) lorsque des bâtiments de plus de quatre étages sont proposés pour garantir qu'aucun effet d'ombre ne s'observe sur les places publiques, dans les parcs ou d'autres espaces ouverts et que les ombres durent tout au plus deux heures sur les propriétés résidentielles adjacentes;
- des études des vents lorsque des bâtiments de plus de cinq étages sont proposées pour veiller à ce que les conditions soient confortables pour les piétons sur le trottoir;
- une étude d'impact sur le patrimoine et un plan de conservation lorsque les propositions portent sur des bâtiments patrimoniaux;
- une élévation détaillée de la base du bâtiment (les trois premiers étages) à une échelle de 1:50 qui indique les détails architecturaux et la sélection des matériaux à obtenir dans un accord d'aménagement.

Ces exigences en matière de renseignements supplémentaires applicables aux demandes d'« aménagement d'envergure » doivent être décrites dans la section 3.4 révisée du Plan municipal (Centreville).

CONSEIL D'EXAMEN DE LA CONCEPTION

En plus des exigences en matière de renseignements supplémentaires, la Ville devrait établir une procédure interne d'examen de la conception propre au centre-ville pour tout nouvel aménagement d'envergure au centre-ville afin de s'assurer que les demandes d'aménagement hautement médiatisées font l'objet d'un examen professionnel et transparent. Le conseil aurait pour but de mener un examen et de fournir des directives pour les demandes d'aménagement de manière à assurer une conception de qualité supérieure, à protéger et à rehausser le patrimoine et à concrétiser la vision globale du plan du centre-ville. La Ville devrait établir des dispositions, des exigences en matière de procédure et un mandat pour le conseil d'examen de la conception (CEC) pour le centre-ville à la section 3.4 révisée du Plan municipal (Centreville) comme suit :

- Un examen détaillé de la conception mené par un conseil d'examen de la conception pour le centre-ville devrait être requis pour toutes les propositions d'« aménagement d'envergure » au centre-ville.

Le CEC devrait avoir le mandat de veiller à ce que les propositions cadrent avec l'esprit et l'intention des caractéristiques, de l'énoncé de vision sur le caractère et des objectifs de chaque quartier.

Il convient de noter que (en plus des exigences relatives à l'examen détaillé de la conception et aux renseignements supplémentaires) toutes les demandes d'aménagement d'envergure seraient toujours assujetties aux exigences

fondamentales de la section 3.4 – Centre-ville du Plan municipal.

La Ville devrait également mettre en place une « disposition de réexamen » qui imposerait une limite, par exemple cinq ans, aux approbations du CEC, après quoi les promoteurs devraient se soumettre à nouveau au processus d'examen du CEC. Une telle disposition fera en sorte que l'aménagement respecte toutes les pratiques exemplaires courantes et permettra au conseil d'examen de réévaluer les projets au regard des changements contextuels qui se seront présentés entre-temps.

ÉTAGES SUPPLÉMENTAIRES

Le caractère de la forme bâtie du Plan du centre-ville, qui se trouve à la figure 3.4.1 (Secteur d'aménagement du centre-ville – Secteurs de caractère) et qui est décrit dans la section sur le caractère de la forme bâtie de la section 3.4 – Centreville du Plan municipal, propose des paramètres d'aménagement appropriés pour guider systématiquement la détermination des conditions dans lesquelles une hauteur au-delà des restrictions relatives à la hauteur normale pourrait être autorisée. De plus, conformément au principe directeur selon lequel aux aménagements d'envergure correspondent les obligations municipales les plus importantes, ces dispositions exigent que tous les aménagements qui dépassent la limite de hauteur établie ne peuvent le faire qu'en échange d'avantages définis pour la collectivité.

Des procédures claires pour l'obtention de l'autorisation de construire des étages supplémentaires doivent être élaborées pour que le processus soit crédible et prévisible. Les

politiques proposées ci-dessous doivent faire partie de la section 3.4 révisée du Plan municipal et reposent sur la prestation d'avantages communautaires en échange d'une hauteur supplémentaire, la sauvegarde du patrimoine demeurant la priorité absolue.

Des étages supplémentaires peuvent être autorisés au centre-ville dans les secteurs de caractère suivants :

- le cœur du centre-ville;
- la rue principale du centre-ville;
- les zones du centre-ville à usage mixte.

Les étages supplémentaires ou les dérogations relatives à la hauteur ne seront pas autorisés dans les autres zones du centre-ville. Une augmentation de la hauteur au-delà de la hauteur autorisée dans le Plan du centre-ville et à la section 3.4 - Centreville est possible en échange d'avantages pour la collectivité définis dans cette section. Au nombre des avantages pour la collectivité, citons :

- la préservation d'un bâtiment patrimonial dans sa totalité sur la propriété ou dans une autre propriété du centre-ville;
- la préservation de façades d'un bâtiment patrimonial sur la propriété et une autre propriété du centre-ville;
- l'offre d'un espace récréatif ou de services culturels publics;
- l'offre de logements abordables;
- un espace ouvert public ou un lien piétonnier, lorsque c'est approprié et souhaitable;
- une installation d'art public sur le site ou ailleurs au centre-ville;
- des améliorations aux espaces publics définies par la Ville (comme un aménagement urbain ou des améliorations à un parc) sur le site ou

ailleurs au centre-ville;

- la prestation de services publics qui appuient le transport actif, notamment des stationnements pour vélos pour les visiteurs, les résidents ou les employés, des bancs et des abris pour le transport en commun;
- lorsqu'un bien patrimonial se trouve sur place, la sauvegarde du patrimoine doit primer sur tous les autres avantages pour la collectivité.

En tant que solution de rechange à l'offre concrète d'avantages définis pour la collectivité, le conseil pourrait également examiner si les demandeurs peuvent fournir une compensation pécuniaire à un tarif au mètre carré en échange d'une hauteur additionnelle jusqu'au maximum indiqué pour le caractère de la forme bâtie en question. La compensation pécuniaire tenant lieu d'avantages pour la collectivité doit être déposée par la Ville dans un « compte d'avantages pour la collectivité » et être utilisée exclusivement pour fournir des avantages définis au centre-ville.

L'avantage pour la collectivité ou la compensation pécuniaire en échange d'une hauteur supplémentaire doit être négocié au cas par cas entre le demandeur et la Ville, qui doit tenir compte des recommandations du CEC. La hauteur supplémentaire doit être confirmée au moyen d'une entente juridique (entente sur la hauteur supplémentaire) qui doit être enregistrée sur le titre.

ENCOURAGER ET FACILITER UN PROCESSUS DE CONSULTATION PRÉALABLE AUX DEMANDES

Quelques modifications réglementaires ont été proposées pour améliorer la transparence dans le processus décisionnel. Une stratégie additionnelle pour éviter des litiges inutiles consiste à encourager et à faciliter un processus de consultation préalable aux demandes, ce qui se produit déjà de façon officieuse.

Un processus préalable aux demandes s'est révélé efficace dans d'autres villes. En particulier lorsque des aménagements d'envergure sont proposés, le soutien est beaucoup plus susceptible d'être obtenu si la collectivité est consultée aux premières étapes du processus d'élaboration de la conception. Les promoteurs peuvent effectivement mieux mesurer les attentes et les souhaits des parties intéressées, et la collectivité sent qu'elle a son mot à dire dans le processus et peut prendre connaissance des défis auxquels le promoteur pourrait devoir faire face. Non seulement cette façon de faire mène à un processus plus transparent, mais elle peut également servir à atténuer les conflits potentiels imprévus.

Pour encourager et faciliter un processus de consultation préalable aux demandes, le personnel devrait :

- jouer un rôle actif dans l'organisation des réunions et la communication avec les parties intéressées;
- promouvoir les avantages du processus préalable à la demande auprès du

personnel de planification et du patrimoine;

- rédiger et publier de la documentation qui explique la possibilité de mener une consultation préalable à la demande;
- publier les documents d'information sur le site Web de la Ville.

8.1.3 INITIATIVES ENTOURANT LA CIRCULATION

Les stratégies et initiatives en matière de circulation devraient également avoir une place centrale dans la section révisée sur le centre-ville du Plan municipal. La figure 3.4.4 du Plan municipal (Secteur d'aménagement du centre-ville – Transport) devrait être remplacée par le Plan détaillé sur les initiatives en matière de circulation dans le Plan du centre-ville. Le Plan sur les initiatives en matière de circulation fera état à la fois des recommandations relatives aux initiatives existantes et proposées en matière de circulation des véhicules ainsi que des changements proposés aux infrastructures piétonnières et cyclables.

Le centre-ville de Fredericton est une partie unique de Fredericton dont les besoins de circulation sont différents du reste de la Ville. Il mérite donc un traitement spécial à la section 2.9 – Transports du Plan municipal. Il pourrait s'agir d'un accroissement important de la section 2.9.3 (10) du Plan municipal, dans laquelle les objectifs et les normes relatifs aux transports dans le centre-ville seraient énoncés à peu près de la même manière que dans la section du rapport concernant la circulation.

En plus de ces mesures de modification des politiques, la Ville devrait également envisager les initiatives suivantes à court terme :

- Examiner la possibilité de relier les rues York, Northumberland et Carleton au boulevard de la Pointe-Sainte-Anne.
- Examiner la possibilité de modifier les deux bretelles de sortie;
- Examiner les possibilités d'adapter les rues du centre-ville aux piétons et aux vélos conformément aux recommandations du plan sur la circulation;
- Examiner les possibilités d'élaborer des stratégies d'intégration de la circulation des vélos, qu'il s'agisse de pistes cyclables, de la façon de permettre aux cyclistes de traverser aux intersections et aux ronds-points ou de la signalisation et du mobilier urbain pour les cyclistes.

8.1.4. INITIATIVES ORGANISATIONNELLES

FAIRE CONNAÎTRE LE NOUVEAU PLAN DU CENTREVILLE ET RENFORCER LES CAPACITÉS

Le plan du centre-ville représente un virage important par rapport au statu quo et sa mise en place pourrait nécessiter un soutien global et une volonté politique. Pour réaliser ce qui y est proposé, il faudra communiquer correctement les principes sous-jacents et ce qui les justifie

afin de bien renseigner tous les intervenants et les membres du conseil. Il faudra aussi renforcer les capacités du personnel municipal pour assurer la mise en œuvre et l'application adéquates du plan. Pour que ce document ne soit pas victime de l'inaction, il est recommandé qu'à la suite de son adoption, des ateliers soient organisés à l'intention des parties intéressées afin de présenter et d'interpréter le plan du centre-ville.

À tout le moins, ces ateliers à l'intention des parties intéressées (les résidents, les promoteurs, les propriétaires fonciers, le personnel et le conseil) pourraient comprendre une présentation très illustrée et accessible du plan du centre-ville, suivie d'un exercice interactif conçu pour susciter des commentaires constructifs afin de déterminer ce qui bénéficie d'un soutien et ce qui pourrait devoir être clarifié ou approfondi.

COORDINATION DES TRAVAUX D'IMMOBILISATIONS

Le coût des améliorations à la qualité de vie dans les espaces publics au centre-ville peut être largement réduit si l'on parvient à coordonner la construction ou la réparation d'éléments comme les emprises avec les améliorations aux immobilisations qui s'imposent. Cela signifie, par exemple, que, si des travaux de remplacement de la conduite principale sont effectués, l'on profite de l'occasion pour réaliser des améliorations aux espaces publics au-delà des simples normes de paysage de rue et que tous les autres organismes de services

soient avisés pour éviter d'autres travaux de construction inutiles dans les paysages de rue revitalisés. Il faudrait établir un plan à long terme clair pour l'investissement dans l'infrastructure et son renouvellement qui serait communiqué librement à d'autres services municipaux et tout mettre en œuvre pour maintenir la communication ouverte entre les services.

RECONNAÎTRE ET RÉCOMPENSER L'EXCELLENCE EN AMÉNAGEMENT ET EN CONCEPTION

Conformément au principe directeur qui favorise la conception de bâtiments qui deviendront le patrimoine futur du centre-ville, la Ville devrait établir un programme annuel de prix pour l'aménagement urbain qui reconnaît non seulement la sauvegarde du patrimoine mais également l'ensemble de l'excellence en conception digne d'être reconnue dans l'architecture d'aménagement urbain, l'architecture d'aménagement paysager, les aménagements à petite et à grande échelle, l'art public, etc. Cette reconnaissance peut servir de mesure incitative pour des aménagements sensés et peut nourrir une culture d'aménagement axée sur la conception en encourageant une saine concurrence entre les concepteurs et les constructeurs.

CRÉATION D'UNE COMMISSION POUR LE QUARTIER DE LA GARNISON

L'importance du quartier de la garnison et la nécessité d'envisager son avenir d'une façon cohérente et collective exigent que les décisions soient prises par une entité organisationnelle unifiée qui représente toutes les autorités publiques. Au nombre des priorités immédiates figurent l'obtention de l'appui de tous les ordres de gouvernement pour le plan et la création d'une structure organisationnelle grâce à laquelle les mesures nécessaires à la concrétisation de ce plan peuvent être prises. Une commission du quartier de la garnison faciliterait le partage des coûts au sein du secteur public, fournirait une tribune pour communiquer les plans de différents ordres de gouvernement et contribuerait à redonner au quartier son importance culturelle et historique.

8.2 INITIATIVES À COURT TERME (DE 0 À 5 ANS)

CONCEPTION ET RÉAMÉNAGEMENT DÉTAILLÉES DE LA RUE CARLETON/ENFOUISSEMENT DES LIGNES ÉLECTRIQUES SUR LA RUE CARLETON

La Ville devrait envisager la conception et le réaménagement détaillés de la rue Carleton en tant que rue partagée. L'ordre précis des phases de ces projets n'est pas encore déterminé. Toutefois, si le réaménagement de la rue Carleton se fait avant l'enfouissement des lignes électriques, la conception devrait tenir compte de ce changement prévu.

De 800 000 \$ à 1,2 million de dollars

ÉTUDES GÉOTECHNIQUES POUR LES BÂTIMENTS/FAISABILITÉ D'UN STATIONNEMENT SOUTERRAIN

La conviction selon laquelle il faut redonner le secteur riverain aux citoyens de Fredericton est au cœur même de la vision pour le centre-ville de Fredericton. Ainsi, afin d'établir la faisabilité du nouvel aménagement en face du boulevard de la Pointe-Sainte-Anne, des études géotechniques doivent être entreprises pour déterminer si le terrain peut recevoir les nouvelles constructions.

20 000 \$-35 000 \$

8.3 INITIATIVES À MOYEN TERME (DE 5 À 10 ANS)

NOUVEAU CENTRE DES ARTS D'INTERPRÉTATION

Les résultats de l'étude de faisabilité sur le centre des arts d'interprétation permettront d'orienter l'avenir d'une nouvelle installation au centre-ville. Le plan du centre-ville recommande également des emplacements possibles pour le centre des arts d'interprétation. La Ville peut jouer un rôle actif dans les décisions relatives au centre des arts d'interprétation et se doit de le faire. Elle doit en outre faire contribuer la construction de la nouvelle installation à d'autres objectifs du centre-ville. À titre d'exemple, le nouveau centre des arts d'interprétation pourrait contribuer à l'activation des terrains vacants au nord du quartier de la garnison.

À déterminer (de 30 à 40 millions de dollars)

RELOCALISATION DE LA SOUS-STATION D'ÉNERGIE NB

Le quartier de la garnison est un lieu qui ne convient pas à une infrastructure électrique de cette taille. La Ville devrait entretenir le dialogue avec Énergie NB pour coordonner le déplacement de la sous-station et lui présenter un plan pour un autre usage du site une fois la sous-station retirée. D'autres détails sur les usages de rechange se trouvent dans le plan du quartier de la garnison.

Des améliorations aux espaces publics s'élèveront à environ 5 % des coûts totaux du projet de déplacement de la sous-station.

ÉTUDE, AMÉNAGEMENT ET CONSTRUCTION DES VOIES CYCLABLES

L'aménagement de voies cyclables (que ce soient des pistes ou des bandes cyclables) au centre-ville exigera la tenue d'une étude qui déterminera les bons parcours et évaluera l'incidence sur d'autres modes de circulation. À la suite de l'étude, la Ville devrait commander une étude conceptuelle détaillée des voies cyclables ainsi que des dessins d'exécution. Pour les pistes ou bandes cyclables sur la rue Queen, la Ville devrait peut-être accélérer la conception détaillée et la construction de la rue Queen afin de réaliser plus efficacement le plan.

De 40 000 \$ à 60 000 \$ (étude)

De 500 000 \$ à 1,2 million de dollars

(par tronçon de 100 mètres, combiné au paysage de rue)

8.4 INITIATIVES À LONG TERME (10 ANS OU AU-DELÀ)

ENLÈVEMENT DE L'ÉCHANGEUR EN TRÈFLE DU PONT DE LA RUE WESTMORLAND

L'enlèvement de l'échangeur en trèfle du pont de la rue Westmorland exigera des années de planification et de conception, mais pourrait considérablement contribuer à la revitalisation du secteur riverain de Fredericton. La Ville devrait continuer de poursuivre cet objectif en entretenant un dialogue ouvert avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick pour recommander la réalisation des études et des initiatives nécessaires à l'enlèvement l'échangeur en trèfle.

De 5 à 7 millions de dollars

RESTAURATION DU RÉSEAU DE RUES

Un réseau régulier de rues, qui comprend une rue Campbell renouvelée et l'enlèvement de l'échangeur en trèfle de la rue Westmorland, facilitera l'aménagement de stationnements de surface près du boulevard de la Pointe-Sainte-Anne. L'achèvement du réseau de rues comprendra la création de liaisons entre les axes nord-sud et le boulevard de la Pointe-Sainte-Anne, ainsi que la construction de la rue Campbell, et exigera la collaboration des gouvernements provincial et fédéral.

De 500 000 \$ à 1,2 million de dollars

NOUVEAU CENTRE DE TRANSPORT EN COMMUN

Au fur et à mesure que l'aménagement sur des terrains intercalaires se poursuit au centre-ville, la Ville aura sans doute l'occasion, de pair avec un promoteur privé, d'entreprendre la construction d'un nouveau centre de transport en commun qui retirera les autobus de la rue King et qui s'inscrira dans un aménagement à usage mixte.

De 3 à 5 millions de dollars

8.5 INITIATIVES PERMANENTES

CONCEPTION DÉTAILLÉE ET CONSTRUCTION DE NOUVEAUX PAYSAGES DE RUE

La conception détaillée et la construction de nouveaux paysages de rue se feront conjointement avec les améliorations et les réparations nécessaires aux infrastructures. Les améliorations se feront progressivement, mais doivent être apportées chaque fois que la situation s'y prête.

De 500 000 \$ à 1,2 million de dollars (par tronçon de 100 mètres)

COMMANDE ET INSTALLATION D'ART PUBLIC

Le plan du centre-ville propose des recommandations quant à l'emplacement de l'art public. Que ce soit en parallèle avec un nouvel aménagement ou dans le cadre d'un processus entièrement public, la Ville devrait commander des œuvres d'art public. La commande pourrait être le fruit d'un concours public qui s'adresse aux talents de partout dans la province ou de l'extérieur.

25 000 \$ - 100 000 \$

MODERNISATION DES BÂTIMENTS

La forme bâtie existante qui ne respecte pas les normes de conception et de rendement établies dans le présent document devrait être modernisée ou redessinée lorsque l'occasion se présente. Si des propriétaires fonciers comme les propriétaires du centre commercial Kings Place demandent l'autorisation de rénover ou de modifier leur bien, la Ville devrait être proactive et leur transmettre des directives et des recommandations sur des façons d'améliorer l'expérience du bâtiment au niveau du sol.

Financement privé/subvention

ACTIFS ET OUTILS FINANCIERS DE LA VILLE

La Ville de Fredericton dispose de nombreux outils financiers, qui misent sur les actifs de la Ville pour atteindre les objectifs du plan du centre-ville tout en évitant les investissements de capitaux uniques à grande échelle.

- Terrains publics : La vente ou la location à bail de terrains publics en échange de commodités publiques fournies dans le cadre d'un aménagement privé.
- Recettes de stationnement : Le stationnement sur rue subventionne le stationnement hors rue et ces recettes pourraient être redirigées vers des améliorations aux espaces publics à mesure que les stationnements de surface se transforment en parcelles pouvant être aménagées. Les recettes issues de la vente de stationnements de surface municipaux peuvent également servir à financer les projets.
- Les frais d'aménagement, dont les ententes sur les étages supplémentaires ou l'offre de services et commodités en remplacement des frais d'aménagement (comme dans le cas des installations culturelles ou des améliorations aux espaces publics).
- Financement par de nouvelles taxes foncières : Offrir des congés de taxe en échange d'aménagement privé, ce qui finit par augmenter les recettes fiscales générées par le nouvel aménagement.

