



# RUE MAIN DE FREDERICTON

PLAN D'URBANISME  
2016

**BUSINESS**  
frederictonNORTH

Smart. Sustainable.  
**Fredericton**  
Ingéniosité. Durabilité.

The Planning Partnership

# 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.

Nous tenons à remercier l'association Business Fredericton North (BFN) et la Ville de Fredericton pour l'élaboration du plan, et plus particulièrement Trina Macdonald, de BFN, ainsi que Meredith Gilbert, Juan Estepa et Sean Lee de la Ville de Fredericton.

## Comité directeur – rue Main :

Lori Macmullen	présidente sortante, Business Fredericton North
Trina Macdonald	directrice générale, Business Fredericton North
Myles Martin	représentant, Business Fredericton North
Gerry McCoombs	représentant, Business Fredericton North
Clyde Goodine	représentant, Business Fredericton North
Meredith Gilbert	planificatrice principale, Planification communautaire, Ville de Fredericton
Juan Estepa	directeur, Patrimoine et urbanisme, Ville de Fredericton
Sean Lee	directeur – Ingénierie / directeur adjoint – Ingénierie et opérations, Ville de Fredericton

Le Plan d'urbanisme de la rue Main a été préparé par :

Partenariat de planification

David Leinster	architecte paysagiste
Rick Merrill	planificateur et urbaniste
Max Kerrigan	paysagiste et urbaniste
Evan Truong	planificateur et urbaniste



The Planning Partnership



# Rapport de synthèse

Rapport de synthèse	1	03 Cadres	17
		<u>3.1 Cadre des espaces publics</u>	19
		<u>3.2 Cadre de la forme bâtie</u>	27
01 Introduction	3		
<u>1.1 But</u>	3		
<u>1.2 Zone étudiée</u>	5		
<u>1.3 Vision</u>	5	04 Mise en œuvre	37
<u>1.4 Conditions du cadre bâti actuel</u>	7	<u>4.1 Plans de démonstration</u>	38
<u>1.5 Actifs existants et possibilités</u>	9	<u>4.2 Études de cas</u>	44
		<u>4.3 stratégie de mise en œuvre</u>	50
		<u>/ Plan d'action</u>	
02 Approche	13		
<u>2.1 Principes directeurs</u>	14		
<u>2.2 Grandes étapes</u>	14		

# Résumé analytique

La rue Main, principale artère commerciale est-ouest, constitue le cœur de Fredericton Nord. Les résidents locaux ont un rapport affectif avec la rue Main, qui constitue le principal lien entre les différents quartiers et les diverses ressources de la collectivité.

Depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, la rue Main s'est développée et a évolué de façon naturelle sans grande interférence. Des années 1950 aux années 1970, la rue Main et la zone environnante ont connu une véritable explosion de développement. Motivée par une pénurie de logements dans Fredericton et par la présence abordable de terrains tout près, à Nashwaaksis, la nouvelle population banlieusarde a commencé à transformer la rue Main, autrefois une rue principale de village rural, pour en faire une artère principale commerciale moderne où se sont établis des commerces et des services destinés à une clientèle d'automobilistes. Bien que le volume de circulation sur la rue Main soit considéré comme étant un atout pour attirer une vaste base d'utilisations commerciales, cette approche uniforme a engendré un environnement centré sur une clientèle d'automobilistes, avec peu de caractère et de cohésion, et bien peu d'attrait pour les piétons.

Au fil du temps, les priorités ont évolué et désormais, on désire davantage une rue principale qui ne serait pas que fonctionnelle, mais qui créerait un environnement attrayant, dynamique et accueillant pour les piétons. Une rue principale doit mettre en relief des espaces publics se prêtant aux besoins spatiaux et fonctionnels d'une diversité de personnes – cyclistes, piétons et utilisateurs des transports collectifs et privés.

Le plan d'urbanisme de la rue Main, qui s'appuie sur les plans antérieurs, tient compte des points de vue et des résultats recueillis dans le cadre des consultations publiques et des ateliers organisés. Le plan d'urbanisme a été préparé avec une volonté de créer une rue Main durable, vivante et dynamique où les gens voudront vivre. Une rue Main où l'on retrouverait une grande diversité de commerces de détail, de secteurs résidentiels et d'espaces communautaires, qui aurait un attrait pour les investisseurs, les résidents actuels et potentiels, de même que les touristes.

## Vision et principes directeurs

Le réaménagement de la rue Main constitue une occasion inégalée de renforcer et de relier Fredericton Nord par l'intégration de quartiers locaux, de sentiers, de parcs, de berges et d'espaces ouverts. Le plan d'urbanisme, qui se conformera aux principes de construction urbaine les plus relevés, se veut un modèle de développement urbain équilibré, respectueux de l'environnement et attrayant pour les piétons, qui offrira aux résidents d'aujourd'hui et des générations à venir un milieu de vie, de visite, de restauration et de magasinage. Le réaménagement de la rue Main est guidé par cinq principes fondamentaux : un milieu piétonnier en réseau, un milieu respectueux et novateur, un milieu confortable où il fait bon vivre, un milieu responsable et préventif et un milieu durable.

La rue Main aspire à devenir un lieu prospère, attrayant et dynamique – une grande attraction dans ce secteur de la ville, offrant une variété de milieux de vie et de commerces dans un environnement à usage mixte où il fait bon vivre. Le succès de la rue Main repose sur son aménagement en un milieu d'investissement et de croissance désirable où des gens de tous âges voudront vivre et s'amuser et où une main-d'œuvre adaptable et qualifiée pourra être recrutée.

## Les grandes étapes

La vision et les principes directeurs constituent la base de l'approche. Dans la foulée des principes directeurs, une série de grandes étapes a été établie afin d'établir une orientation claire et compréhensive en vue de l'accomplissement de la vision à plus long terme. Les grandes étapes alimentent une série de plans cadres, de plans de démonstration et d'études de cas. Voici en quoi consistent les grandes étapes :

- **assurer la transition de la rue Main de banlieue vers une configuration de centre urbain;**
- **améliorer les liens avec les quartiers adjacents;**
- **créer un endroit où les gens voudront vivre;**
- **créer une atmosphère et un cachet uniques;**
- **devenir le principal centre d'activités commerciales du nord de la ville.**

## Plans cadres

Des cadres pour les espaces publics et la forme bâtie ont été élaborés dans le but de renforcer le cœur et l'esprit de Fredericton Nord. Le plan d'urbanisme mettra en valeur les actifs de la rue Main et ses qualités inhérentes, en créant un domaine public et un milieu bâti tangibles et fonctionnels. La rue Main constitue le milieu idéal pour cette initiative, puisqu'elle comporte bon nombre des éléments essentiels au succès d'une rue principale, notamment plusieurs quartiers distincts, des secteurs commerciaux prospères, un bassin de résidents établis et passionnés, de même qu'un réseau d'espaces verts et d'espaces ouverts.

## Plans de démonstration

Une série de plans de démonstration illustre les résultats potentiels de l'application de la vision, des principes directeurs et des grandes étapes. Le plan de démonstration illustre le scénario du réaménagement complet de la rue Main à long terme. Un scénario de réaménagement provisoire démontre la façon dont les sites pourront se développer dans l'intervalle. Au fil de l'élaboration du milieu bâti, des améliorations devront être apportées aux espaces publics afin de compléter, d'enrichir et de promouvoir les nouveaux aménagements. Des études de cas sont également fournies pour illustrer davantage le développement potentiel des sites le long de la rue Main.

## Implementation

En vue de la concrétisation de la vision, des principes directeurs et des grandes étapes, un plan d'action/de stratégie de mise en œuvre a été préparé pour cibler des recommandations et des initiatives à l'égard de la réalisation du plan d'urbanisme. Les principales initiatives visent notamment l'adoption du plan, la modification des politiques et des règlements, de même que la réalisation et l'intégration d'études justificatives. Les initiatives à court terme visent, entre autres, l'élaboration d'une stratégie de communication et d'engagement, des modifications de zonage, l'établissement d'une commission d'évaluation architecturale, l'élaboration de lignes directrices d'aménagement et d'un manuel des espaces publics, le regroupement de terrains, de même que l'amélioration et la mise en réseau des sentiers. Les initiatives à moyen et à long terme visent notamment la mise en œuvre d'améliorations des espaces publics, l'examen continu des plans et l'enfouissement des lignes de services publics aériennes.

La concrétisation de cette vision et de ce plan représente un défi de taille qui nécessitera non seulement un leadership audacieux, solide et décisif de la part de BFN et des dirigeants de la Ville, mais également l'adhésion des entreprises, des organisations et des résidents de la région qui peuvent, grâce à leur soutien, à leur innovation et à leurs idées, favoriser la réalisation de ce virage positif et bénéfique. La réalisation des aspirations définies dans le présent document fait appel à un engagement soutenu et à une volonté constante de réalisation de la part de tous les intervenants.





Fredericton Nord est une collectivité fière et distinctive.

# 01 Introduction

## 1.1 But

L'association Business Fredericton North (BFN), en collaboration avec la Ville de Fredericton, a entrepris en 2013 l'élaboration d'un plan d'urbanisme pour la rue Main de Fredericton Nord. Ce plan vise à mettre en place une vision et un cadre clairs pour la rue Main afin d'inspirer et d'orienter l'évolution de son cadre bâti et de ses espaces publics. L'objectif est d'adopter et d'intégrer cette vision au plan secondaire existant du secteur, dans le cadre du plan municipal de la capitale. De plus, le plan d'urbanisme contribuera à alimenter l'ensemble des travaux d'actualisation du plan municipal, prévus prochainement.

Le plan d'urbanisme vise l'aménagement d'un important quartier des affaires dynamique, attrayant et stimulant pour les résidents et les visiteurs à Fredericton Nord.

Le plan d'urbanisme, qui orientera les modifications à l'arrêté de zonage et au plan secondaire de la rue Main, servira de guide à l'association Business Fredericton North (BFN), à la Ville de Fredericton, aux entreprises, aux promoteurs potentiels et aux résidents locaux. De plus, le plan d'urbanisme servira de base au plan secondaire de la rue Main, qui oriente le zonage appliqué à ce secteur. L'arrêté de zonage fait en sorte que les politiques du plan secondaire soient respectées de façon efficace et ordonnée.

Ce rapport a été élaboré en consultation avec l'association BFN et la Ville de Fredericton, en tenant compte de l'ébauche du rapport sur la rue Main présentée par le Groupe Glenn au début 2015.

1.1 But

1.2 Zone étudiée

1.3 Vision

1.4 Conditions du cadre bâti actuel

1.5 Actifs existants et possibilités





**Zone étudiée**





## 1.2 Zone étudiée

L'association Business Fredericton North, en collaboration avec la Ville de Fredericton, a amorcé le processus de redynamisation de la rue Main en vue d'en faire une rue principale traditionnelle pour tous les utilisateurs. Un réaménagement venant compléter la circulation et la fonctionnalité de cette rue principale pour en faire une artère importante, tout en y introduisant de nouveaux services intéressants, des possibilités résidentielles et commerciales, des espaces publics, des sentiers et des voies piétonnières et un domaine public grandement amélioré.

La zone étudiée aux fins du plan d'urbanisme s'étend de la promenade Sunset à l'ouest à la rue Westmorland à l'est. Tous les liens nord-sud existants et potentiels le long de l'ensemble de la zone étudiée ont été pris en considération, l'intention ultime étant d'améliorer la connectivité et la porosité vers la rue Main et depuis celle-ci, l'important milieu naturel adjacent, ainsi que les quartiers résidentiels adjacents.

## 1.3 Vision

Dans la foulée des consultations publiques, la vision a été élaborée de façon à transmettre les objectifs liés au réaménagement de la rue Main pour en faire un lieu où les gens auront envie de vivre, de travailler, de magasiner, d'apprendre et de jouer.

**Le réaménagement de la rue Main offre une occasion inégalée de renforcer et de relier Fredericton Nord par l'intégration des quartiers locaux, des sentiers, des parcs, des berges et des espaces ouverts. Le plan d'urbanisme, qui se conformera aux principes de construction urbaine les plus relevés, se veut un modèle de développement urbain équilibré, respectueux de l'environnement et attrayant pour les piétons, qui offrira aux résidents d'aujourd'hui et des générations à venir un milieu de vie, de visite, de restauration et de magasinage.**

La concrétisation de la vision représente un défi de taille qui nécessitera non seulement un leadership audacieux, solide et décisif de la part des dirigeants de la Ville et de BFN, mais également l'adhésion des entreprises, des organisations et des résidents de la région qui peuvent, grâce à leur soutien, à leur innovation et à leurs idées, favoriser la réalisation de ce virage positif et bénéfique. Pour réaliser les aspirations définies dans le présent document, il faudra mettre l'accent sur un travail et un engagement soutenus de la part de tous les intervenants.



## Conditions du cadre bâti actuel

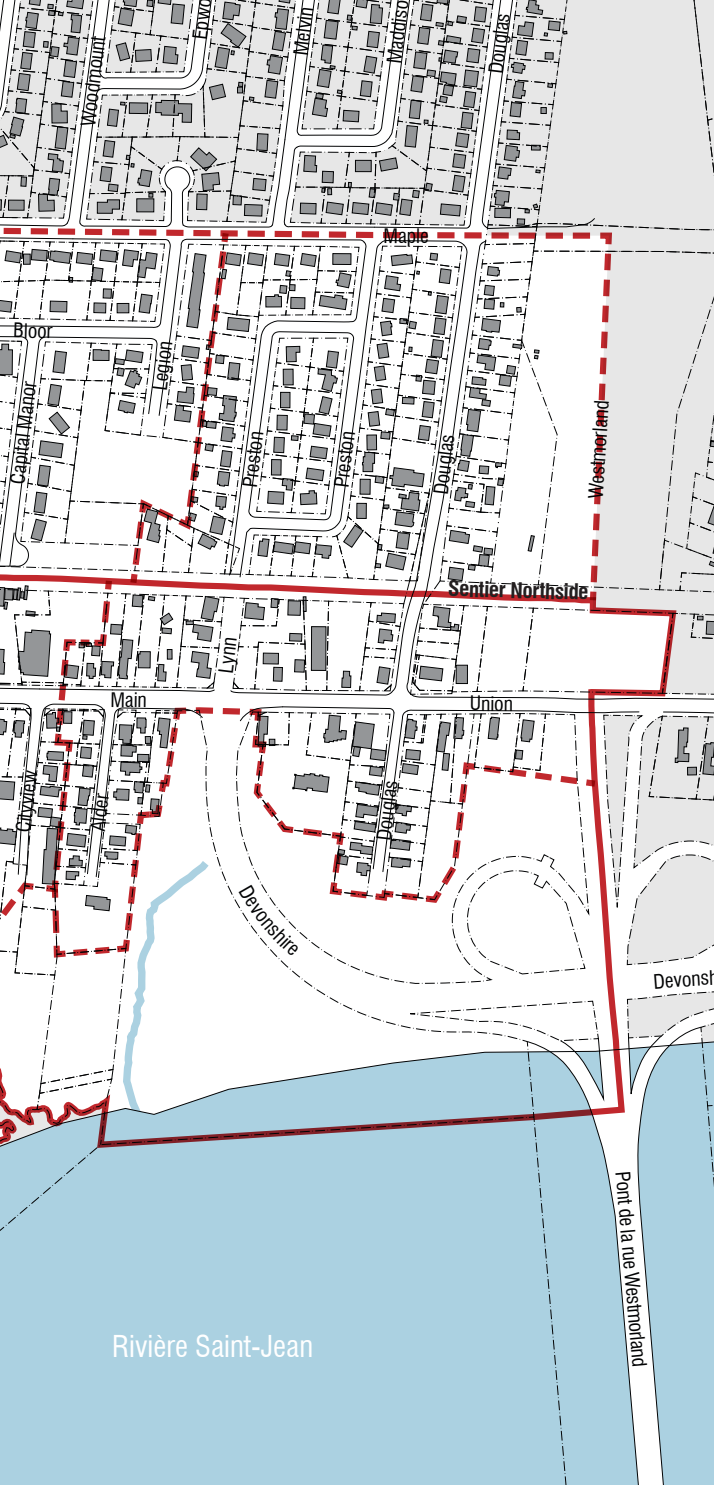


## 1.4 Conditions du cadre bâti actuel

Comme on l'observe sur le cadre bâti actuel, les quartiers résidentiels adjacents présentent des densités plus élevées que la rue Main. Cette situation est complètement à l'inverse du scénario idéal, selon lequel il y existerait de plus importantes densités résidentielles et commerciales le long des routes principales.

Cette carte démontre également la disponibilité de terrains qui permettraient d'intensifier l'utilisation et la densité sur toute la longueur de la rue Main.

Le sentier Northside, qui longe l'ancienne ligne ferroviaire, crée une série de profondeurs de lots qui rendrait possible l'expérience d'un cadre bâti. Il est également fort probable que des consolidations de lots aient lieu pour faciliter les aménagements à venir par la création de lots de plus grande dimension.



- Limite de la zone d'amélioration commerciale
- - - Limites du district d'expansion

2 ← Numéro de photo et orientation



0 100 200m



Rue Main entre la promenade Sunset et le croisement Terra Nova (vers l'ouest)



Rue Main à l'avenue Fulton (vers l'ouest)

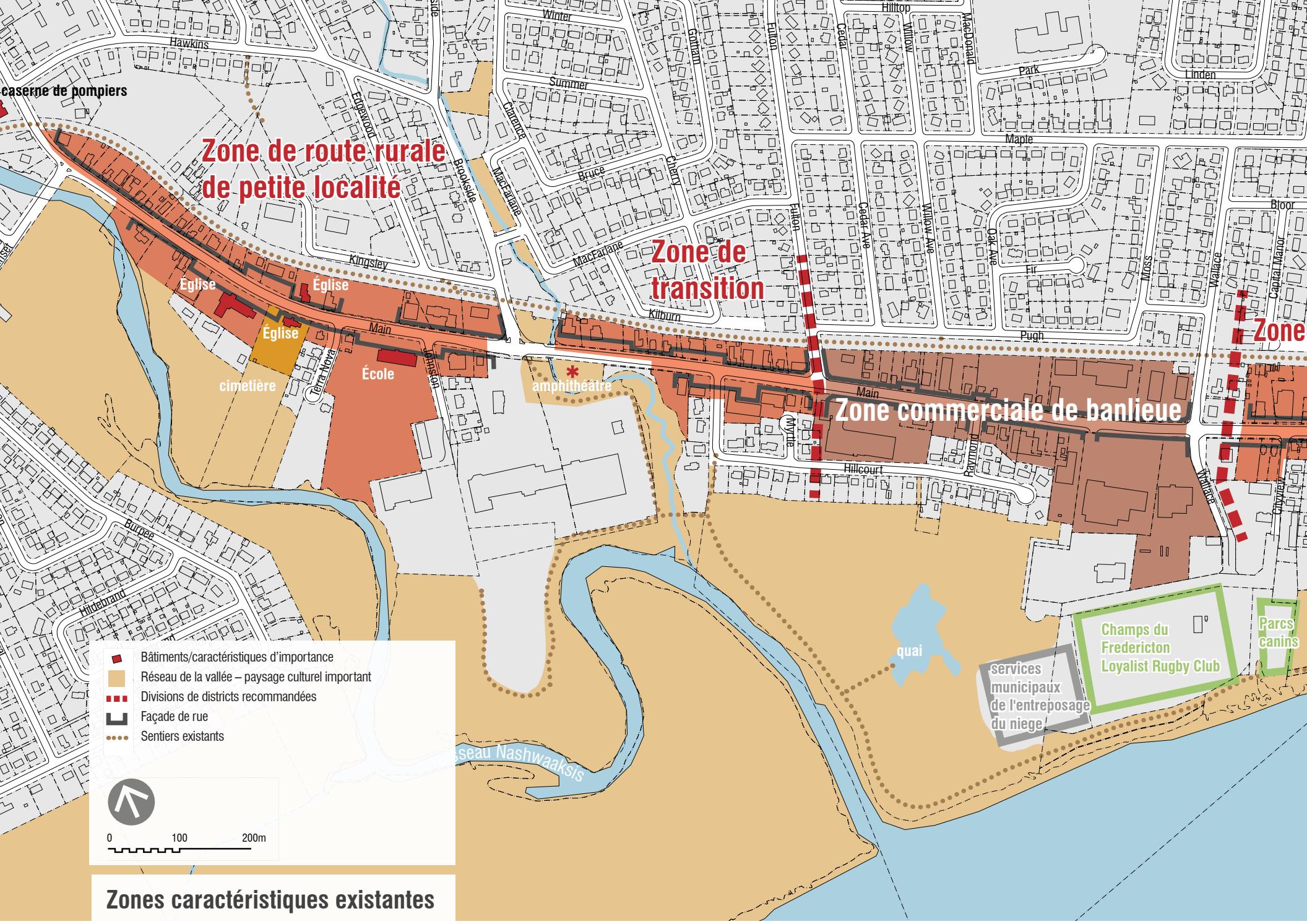


Rue Main entre l'avenue Raymond et l'avenue Wallace (vers l'est)



Rue Main à l'avenue Wallace (vers l'est)





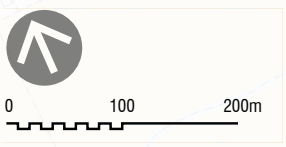
**Zone de route rurale  
de petite localité**

**Zone de  
transition**

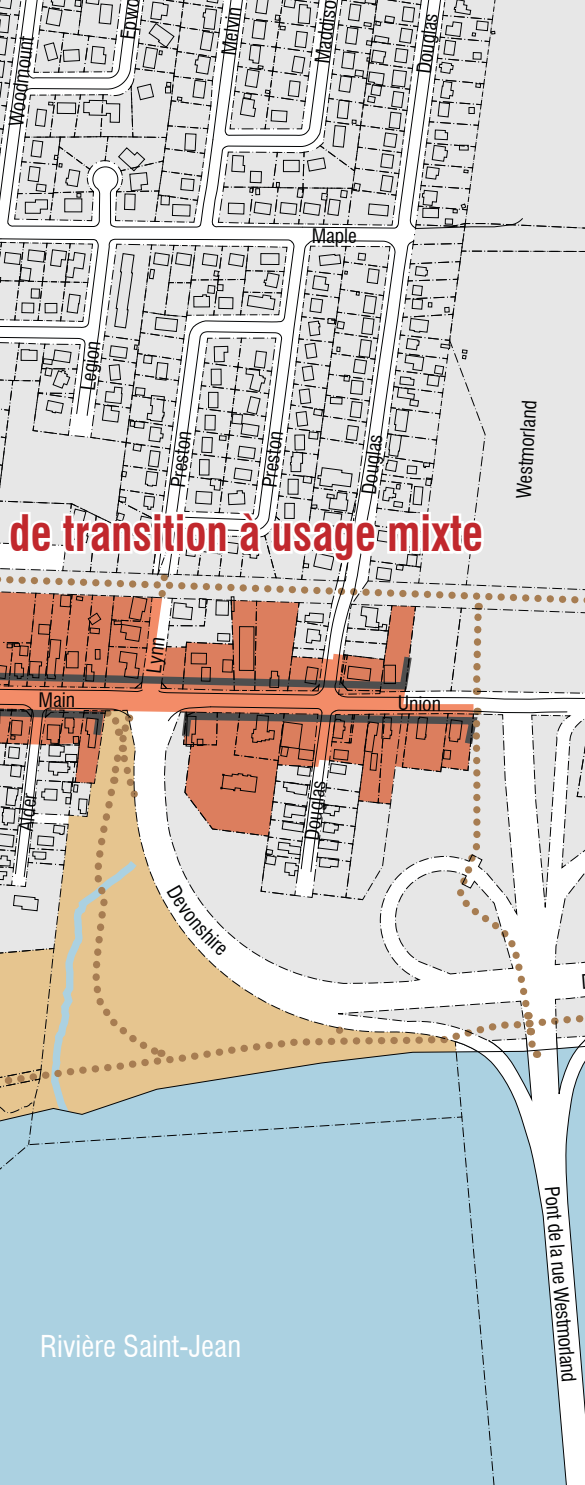
**Zone commerciale de banlieue**

**Zone**

- Bâtiments/caractéristiques d'importance
- Réseau de la vallée – paysage culturel important
- Divisions de districts recommandées
- Façade de rue
- Sentiers existants



**Zones caractéristiques existantes**



## 1.5 Actifs existants et possibilités

Malgré ses espaces publics plus ou moins adéquats, la rue Main compte de nombreux actifs importants qui seront ciblés et qui feront l'objet de travaux de déploiement.

Comme rue de service principale alimentée par plusieurs rues secondaires, la rue Main dispose de la masse critique nécessaire à sa constante prospérité. De plus, la rue Main compte un groupe dévoué et loyal de résidents locaux qui se définissent comme de fiers citoyens de la rive nord. Les améliorations qui seront apportées aux espaces publics et à l'environnement piétonnier ne feront que venir accroître cette masse critique, ce qui entraînera la présence d'un groupe d'utilisateurs plus diversifié et d'une nouvelle strate de dynamisme et d'activité de rue. La rue Main deviendra non plus une artère de service à vocation unique, mais une destination qui desservira les résidents locaux et autres.

### Zones caractéristiques existantes

Malgré une uniformité relative, l'architecture et l'époque de l'aménagement du cadre bâti créent des zones caractéristiques le long de la rue Main. Ces zones caractéristiques sont grandement liées aux configurations de lots existantes, qui se répercutent sur le développement intercalaire, la reconfiguration ou les possibilités d'aménagement.

### Zone de route rurale de petite localité

Cette zone caractéristique s'étend approximativement de la promenade Sunset à la promenade Brookside. Ce tronçon de la rue Main est le seul à compter des utilisations institutionnelles, puisqu'on y retrouve notamment une série d'églises et une école primaire. Il y a aussi des liens nord-sud importants vers le parc et les terrains de balle de l'avenue Johnston, la patinoire du parc Mitch Clarke Nasis, les terrains de baseball et, plus loin, le parc naturel du ruisseau Nashwaaksis. Limité du côté nord par le sentier Northside et du côté sud, par le ruisseau Nashwaaksis, le cadre bâti doit respecter les conditions existantes. Ces conditions entraînent des typologies de cadre bâti fonctionnelles sur des lots limités.

### Zone de transition

Cette zone de transition est principalement constituée de lots de plus grande dimension et des bâtiments commerciaux à l'est, alors que vers l'ouest, on retrouve de plus petits lots et des bâtiments dispersés. Plusieurs bâtiments du côté nord n'ont pas de marge de recul par rapport à la rue Main, ce qui crée actuellement un tronçon à l'échelle piétonnière. La proximité du complexe Atlantic Superstore et les grandes densités de circulation sont des aspects importants en matière de sécurité et de gestion des groupes d'utilisateurs variés. Cette zone abrite aussi l'espace vert et l'amphithéâtre du terrain communal Nashwaaksis, de même que deux liens importants au sud vers l'espace vert situé plus loin. Comme dans le cas de la zone précédente, les lots qui se trouvent sur ce tronçon de la rue Main sont aussi considérablement limités par le sentier Northside adjacent, de même que par l'espace vert au sud.

### Zone commerciale de banlieue

La zone commerciale de banlieue est principalement constituée d'aires de stationnement de surface et de structures carrées abritant des magasins, avec de bonnes marges de recul. Ce scénario de cadre bâti offre une occasion exceptionnelle d'intensification et de développement intercalaire, sans nécessiter de consolidation de lots, sinon très peu, en vue de l'atteinte des objectifs prévus dans la vision de la rue Main. Ces grands terrains offrent aussi la possibilité d'aménager des liens vers les espaces verts et les sentiers adjacents au moyen de droits de passage publics ou privés et de points d'accès.

### Zone de transition à usage mixte

Cette zone, qui compte une combinaison de formes construites, s'apparente grandement à la zone de transition précédente. Un élément important de cette zone est son lien direct vers les berges du côté nord et vers l'espace vert qui y est relié, de même qu'un contact direct avec la circulation depuis le pont de la rue Westmorland. Cette zone constituera le point d'accès à la nouvelle rue Main.





## Parcs et espaces ouverts



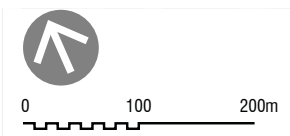
## Parcs et espaces ouverts

La rue Main est unique en raison de sa proximité par rapport à de grands actifs naturels sous-utilisés. Au-delà des actuels succès commerciaux de la rue Main, l'usage qu'en font actuellement les passagers présente aussi une occasion de miser sur les utilisateurs multimodaux.

Les réseaux de sentiers actuels sont parallèles à la rue Main, ce qui entraîne une absence de contact entre ces actifs importants et les services offerts sur la rue Main. Il est possible de rehausser les liens et les points d'accès et de réintégrer les passages et les réseaux de sentiers existants à la rue Main. En même temps, un processus rigoureux de vérification et d'évaluation de l'éclairage, de la sécurité et de l'accessibilité de ces sentiers suivant les principes de prévention du crime par l'aménagement du milieu devrait être entrepris. Cela permettra de déployer le réseau, ainsi que d'améliorer l'accès et l'expérience piétonnière et cycliste, réduisant ainsi la nécessité d'environnements entièrement dominés par l'automobile.



- Parcs/écoles
- Espace vert/ouvert non organisé
- cimetière
- sentiers existants



Sentier Northside



Terrain communal Nashwaaksis



Terrains de rugby des Loyalists





Brighton New Street

# 02 Approche



Cette section présente les principes directeurs pour la rue Main, les grandes étapes recommandées et un plan de démonstration indiquant la façon dont ces étapes peuvent être intégrées au fil du temps.

Afin de mettre en œuvre une nouvelle vision pour la rue Main, il est fondamental d'établir une série de principes directeurs et une série de grandes étapes qui en permettront la concrétisation.

2.1 Principes directeurs

2.2 Grandes étapes



## 2.1 Principes directeurs

**Un milieu piétonnier en réseau** - Bonifier l'environnement existant par l'ajout de liens vers les quartiers environnants et par l'amélioration des possibilités d'accès et d'utilisation des espaces ouverts, des berges et du sentier Northside.

**Un milieu respectueux et novateur** - Adopter de nouvelles formes de développement qui feront de la rue Main une destination désirable à caractère distinctif et tirer profit des caractéristiques naturelles et les changements de niveau de sol pour maximiser les points de vue.

**Un milieu confortable où il fait bon vivre** - Offrir un cadre bâti attrayant, sécuritaire, accessible et bien desservi prônant la pratique d'activités en toute saison et des usages mixtes – vie, magasinage, travail, apprentissage et jeu.

**Un milieu responsable et préventif** - Renforcer le sentiment d'appartenance en protégeant et en rehaussant les éléments patrimoniaux et culturels, les espaces verts ou les caractéristiques particulières.

**Un milieu durable** - Mettre en œuvre des pratiques exemplaires pour réduire les répercussions environnementales de la conception des bâtiments, des rues et des espaces et pour en améliorer les résultats positifs sur la santé publique.

## 2.2 Les grandes étapes

La vision et les principes directeurs constituent la base de l'approche. Dans la foulée de ces principes directeurs, une série de grandes étapes a été constituée. Ces grandes étapes visent à établir une orientation claire et compréhensive en vue de l'accomplissement de la vision à plus long terme. Ces grandes étapes alimentent le cadre appelé à les situer dans l'espace et à les mettre en évidence dans les cadres et les plans de démonstration, comme suit.



### assurer la transition de la rue Main de banlieue à centre urbain;

- créer un endroit où les gens veulent vivre;
- Revoir la configuration des ruelles pour intégrer des espaces de stationnement sur la rue là où c'est possible.
- Aménager des aires de stationnement en superficie supplémentaires sur le côté ou à l'arrière des bâtiments faisant face à la rue Main.
- Aménager des bâtiments à usage mixte à l'intention d'une diversité d'utilisateurs durant la journée et en soirée.
- Orienter les bâtiments de façon qu'ils fassent face à la rue Main.

### améliorer les liens avec les quartiers adjacents;

- Aménager plus de liens piétonniers avec la rue Main, les quartiers environnants et les réseaux de sentiers (p. ex. le sentier Northside).
- Réaménager le lien qui est désaffecté depuis des années entre la rue Main et le quartier résidentiel au Nord.



### **créer un endroit où les gens veulent vivre;**

- Attirer une diversité de commerces de détail et de lieux de divertissement.
- Créer un paysage de rue à l'échelle piétonnière.
- Créer un environnement favorisant la fréquentation à toute heure du jour.



### **créer une atmosphère et un cachet uniques;**

- Exiger une architecture contemporaine pour les nouveaux bâtiments.
- Veiller à ce que l'échelle et la volumétrie des nouveaux bâtiments soient appropriées pour l'artère principale.
- Instaurer des normes d'orientation des bâtiments de façon à maximiser l'exposition à la lumière du soleil, la vue et la création d'un paysage de rue à l'échelle piétonnière.



### **devenir le principal centre d'activités commerciales du nord de la ville.**

- Offrir une combinaison équilibrée de services et de commerces de détail.
- Encourager l'aménagement de services et de commerces de détail au rez-de-chaussée et de bureaux au deuxième étage.
- Encourager des usages mixtes prévoyant des logements à proximité des usages et locaux commerciaux.





Port Credit, Mississauga



# 03 Cadres



Une série de cadres a été élaborée pour illustrer le potentiel de développement de l'artère, y compris les éléments clés des espaces publics et du cadre bâti. Ces cadres contribuent au renforcement de la vision, des principes directeurs et des grandes étapes tout en orientant les travaux d'aménagement.

3.1 Cadre des espaces publics

3.2 Cadre de la forme bâtie



# Cadre des espaces publics



## 3.1 Cadre des espaces publics

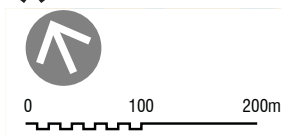
La qualité de l'environnement urbain joue un rôle important à l'égard du succès de la rue Main. Les espaces publics, comme les rues, les espaces ouverts, les parcs, les liens avec les sentiers, les points d'accès et les passages contribuent tous à faire de la rue Main un endroit attrayant, sécuritaire et animé, d'allure attrayante et dans lequel il est facile de se retrouver.

Lorsque les espaces publics sont privilégiés, le secteur visé devient plus attrayant pour les résidents, les visiteurs et les investisseurs. Un sentiment d'appartenance et de fierté devient alors perceptible au sein de la collectivité et de ses résidents.

Ce plan illustre les espaces publics sous-jacents qui alimentent toutes les phases des plans de démonstration, ce qui assurera un domaine public solide et compréhensible au fil du scénario de réaménagement provisoire et de la configuration définitive de la rue Main.



- Parcs/écoles
- Espace vert/ouvert non organisé
- Cimetière
- Sentiers existants
- Sentiers proposés
- Principaux points d'accès
- Points d'accès secondaires
- Passages pour piétons
- Petits parcs
- Emplacements d'art public
- Rampes de mise à l'eau existantes
- Rampes de mise à l'eau potentielles





Projet d'appartements à usage mixte, Seattle

## Points d'accès

Les points d'accès sont des zones ou des lieux qui signalent les points d'entrée importants 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.

- Les points d'accès devraient rendre possible la coordination de la conception des aménagements paysagers, des paysages de rue, de l'art public et de la signalisation.
- Les points d'accès doivent comporter des éléments de cadre bâti et d'espaces publics clairement définis.



Rue partagée, Chicago

## Passages pour piétons

Les passages pour piétons ont deux fonctions : ils servent de démarcation évidente signalant un chemin plus sûr pour traverser la rue et de mesure de modération de la circulation. Des arrêts fréquents favorisent des vitesses de circulation moins élevées et une conduite prudente, bonifiant ainsi l'expérience piétonnière. Une présence piétonnière accrue augmente la quantité d'« yeux dans la rue » et, par le fait même, des espaces urbains plus conviviaux, plus sécuritaires et plus accessibles pour tous les groupes d'utilisateurs.

- Toutes les intersections doivent être identifiées par des passages piétonniers bien définis et clairement délimités.
- Comme les intersections ne sont pas toutes signalisées, les passages pour piétons et la signalisation indiqueront aux conducteurs qu'ils doivent ralentir et franchir l'intersection prudemment.
- Les passages pour piétons peuvent être délimités par des zébrures traditionnelles ou un dallage distinctif.
- Les passages pour piétons peuvent être aménagés à d'importants liens piétonniers où des destinations communautaires populaires ou une circulation piétonnière importante existent ou sont prévues.





Sentier Eau Claire, Calgary

## Sentiers et liens

Le sentier Northside et les autres liens et réseaux de sentiers environnants constituent une autre voie d'accès à la rue Main. Des liens piétonniers peuvent enrichir le réseau pédestre en permettant des déplacements plus libres entre les aménagements bâtis et au sein de ceux-ci. Pour bien définir la proximité et la facilité d'accès par rapport aux sentiers adjacents, les accès, la signalisation, les stationnements à vélos et les aires de repos doivent être mis en évidence et identifiés à plusieurs points de liaison sur tout le tronçon de la rue Main.

- Des liens doivent être aménagés entre les réseaux pédestres et cyclables nouveaux et existants, comme entre les liens piétonniers et le sentier.
- L'aménagement de liens piétonniers vers la rue Main doit être encouragé là où c'est approprié.
- Une grande fréquence de liens doit être aménagée vers les quartiers adjacents, les espaces verts et le sentier Northside et depuis ceux-ci, pour faire de la rue Main une artère poreuse, pratique et directement accessible.
- Les liens doivent être bien éclairés, confortables et aménagés.
- La rue Main doit être intégrée à un réseau de voies multimodales.



Little Town (New Jersey)

## Espaces de rassemblement

L'espace entre la façade des bâtiments et le droit de passage se prête bien à l'aménagement de patios ou de lieux d'activités. Ces espaces peuvent être fermés à l'occasion ou de façon saisonnière.

- Les terrasses et les cafés installés sur les trottoirs contribuent à dynamiser la rue. Ces terrasses et cafés sur les trottoirs deviennent des commodités locales offrant une autre forme d'interaction en zone urbaine.
- L'aménagement de terrasses et de cafés sur les trottoirs devrait être encouragé sur toute la rue Main, pour autant que ces lieux ne nuisent pas à la circulation piétonnière. Les terrasses et cafés de petite dimension aménagés sur les trottoirs nécessitent normalement 1,4 mètre pour une seule rangée de tables et de chaises.
- Un dégagement de trottoir de 2,0 mètres doit être prévu.
- Les terrasses et cafés aménagés sur les trottoirs doivent être conçus de façon à contribuer au paysage de rue et à s'y intégrer. Les clôtures et les aménagements destinés à servir de séparation doivent être conçus de façon à éviter d'obstruer la circulation piétonnière.





Aires de stationnement aménagées



Accès piétonniers isolés et conviviaux dans une aire de stationnement – Orlando (FL)

## Aires de stationnement en superficie

Généralement, tout le stationnement situé sur une même propriété doit être situé à l'arrière du bâtiment et accessible depuis la rue ou depuis une ruelle, le cas échéant. Si des aires de stationnement en superficie sont nécessaires, le principal objectif en lien avec la conception et l'emplacement de telles aires de stationnement consiste à en minimiser la visibilité et à réduire les éventuels conflits avec la circulation piétonnière.

- Pour les développements importants, les aires de stationnement sur les lieux doivent prendre la forme de structures qui puissent se fondre dans le cadre bâti ou doivent être aménagées à l'intérieur du site et isolées des espaces publics par des bâtiments.
- Aucune aire de stationnement ne doit être permise dans la marge de recul avant ou au-delà de la façade du bâtiment principal.
- Au moins une façade active comportant une proportion élevée de vitrage clair par rapport aux bordures du bâtiment doit être intégrée sur le côté ou à l'arrière des aires de stationnement en superficie.
- Les aires de stationnement doivent être partagées par les bâtiments adjacents, dans la mesure du possible.
- Il faut décourager l'aménagement de nombreux points d'entrée et de sortie entre les rues et les aires de stationnement en superficie à l'extérieur de la chaussée pour réduire la fréquence des passages pour piétons dans les allées.
- Les aires de stationnement doivent comporter des accès piétonniers sécuritaires, un éclairage adéquat et des arbres d'ombrage au feuillage dense.
- Des aménagements, de la végétation et de la signalisation peuvent être utilisés pour permettre aux conducteurs de bien s'y retrouver dans les grandes aires de stationnement.

## Stationnement sur rue

Le potentiel de stationnement sur rue doit être exploré, puisque cette avenue peut offrir diverses options de stationnement pratiques pour les résidents et les visiteurs. Le stationnement sur rue constitue aussi une mesure subtile de contrôle de la circulation, puisqu'il sensibilise les conducteurs à la présence de nombreux piétons dans le secteur, en plus de servir de tampon entre les véhicules et les piétons.

- Au fil du développement privé et du réaménagement des infrastructures le long de la rue Main, explorer la possibilité d'intégrer le stationnement sur rue là où c'est possible.
- Le stationnement en parallèle du côté nord permettra d'assurer un environnement piétonnier plus sécuritaire et mieux protégé et favorisera l'utilisation accrue des trottoirs, l'interaction avec les piétons et l'établissement de façades de commerces de détail.
- Des espaces polyvalents du côté sud de la rue, là où c'est possible, pourront offrir des places de stationnement supplémentaires ou des zones additionnelles pour les terrasses et les cafés, selon les besoins.





Une palette claire et coordonnée d'éléments de paysage de rue

## Palette de paysages de rue

Une palette de paysages de rue coordonne le mobilier de rue, l'éclairage, les matériaux de pavage et les autres détails entourant les paysages de rue. Ces éléments de paysage de rue viennent compléter et enrichir l'aménagement de la rue par l'ajout d'une strate de qualité et de détails supplémentaires. La mise en œuvre d'une palette de paysages de rue bonifie la clarté et la qualité visuelle du paysage de rue, en plus de répondre aux besoins des personnes qui y circulent à pied ou en vélo.

- La palette de paysages de rue doit renforcer la nature contemporaine du cadre bâti recommandé et s'intégrer graduellement à la rue Main au fil de l'évolution de la forme construite et du réaménagement prévu des infrastructures.
- Un vocabulaire d'urbanisme coordonné et harmonisé devra être utilisé pour l'ameublement, l'éclairage, les poubelles, le stationnement des bicyclettes, la signalisation et le traitement du dallage de la rue. La palette de paysages de rue doit être soigneusement choisie et positionnée de façon à éviter d'encombrer la rue.
- Au fil des développements qui auront cours le long de la rue Main, la palette de paysages de rue devrait enrichir et renforcer le caractère émergent de la rue Main.
- Une variété d'éclairages doit être intégrée. En voici quelques exemples : éclairage piétonnier, éclairage accentué (comme l'éclairage vertical), mise en évidence d'éléments de paysage de rue (œuvres d'art public et arbres, notamment) et éclairage monumental pour les caractéristiques importantes le long de la rue (y compris les églises et l'amphithéâtre du terrain communal de Nashwaaksis). On tiendra également compte des possibilités d'éclairage saisonnier ou dans le cadre de certains événements (caténaïres, projection ou éléments d'éclairage programmables).



Signalisation adaptée à l'emplacement – Shops at Don Mills, Toronto

## Affichage

L'affichage joue un rôle important dans l'image globale de toute zone. Il doit contribuer à la qualité d'un bâtiment individuel et au paysage de rue dans son ensemble. Les panneaux doivent véhiculer les caractéristiques uniques de leur contexte et s'inscrire dans le style contemporain des nouveaux bâtiments. Les panneaux de qualité supérieure, originaux et innovateurs sont également encouragés.

- L'affichage commercial ne doit pas éclipser le bâtiment ou la devanture d'un commerce.
- Les panneaux lumineux en forme de boîtes rectangulaires rétroéclairées devraient être interdits.
- Dans la mesure du possible, l'affichage doit être intégré à la conception de la façade du bâtiment, à l'intérieur de baies architecturales et de frises pour limiter l'encombrement visuel.
- Les grands panneaux autonomes (comme des pylônes), les panneaux sur les toits et les publicités à grande échelle sont déconseillés.
- L'affichage doit s'inscrire dans le caractère contemporain de la rue Main.

## Paysages de rue

Une rue complète doit être conçue de façon à répondre aux besoins spatiaux liés à la circulation pratique et confortable des véhicules, du transport collectif, des cyclistes et des piétons. La rue Main a l'avantage d'être entièrement longée par un sentier parallèle à usage mixte. Cet important atout nous évite de devoir répondre au besoin du groupe d'utilisateurs de ce sentier dans la servitude de la rue, ce qui laisse amplement d'espace pour une diversité d'autres améliorations des espaces publics, notamment une combinaison de trottoirs élargis, de zones de végétation et d'ameublement, de même que de places de stationnement sur la rue.

Le stationnement sur rue est un élément important de toute rue principale. Il procure du stationnement supplémentaire entretenu par la Ville pour les commerces de détail et surtout, il crée une zone tampon entre piétons et automobilistes. Cette barrière physique, malgré une largeur d'à peine quelques mètres, procure un sentiment de confort et de protection contre les véhicules en mouvement et, dans l'ensemble, une expérience piétonne bonifiée.

Il est proposé, parmi les principaux objectifs de conception, de reconfigurer les ruelles de façon à en réduire la largeur et à permettre le stationnement parallèle d'un côté de la rue, là où c'est possible, sous réserve de la réalisation d'une étude de conception détaillée. On propose que le stationnement soit du côté nord de la rue, puisque c'est de ce côté que la distance entre le dos de la bordure et la limite de propriété est la moins importante. Par conséquent, dans un tel scénario, les piétons se sentiraient à l'aise des deux côtés de la rue. Des places de stationnement sur rue devraient d'abord être aménagées dans les zones de commerce de détail et à usage mixte, puis s'étendre à d'autres secteurs au fil du développement de la rue.

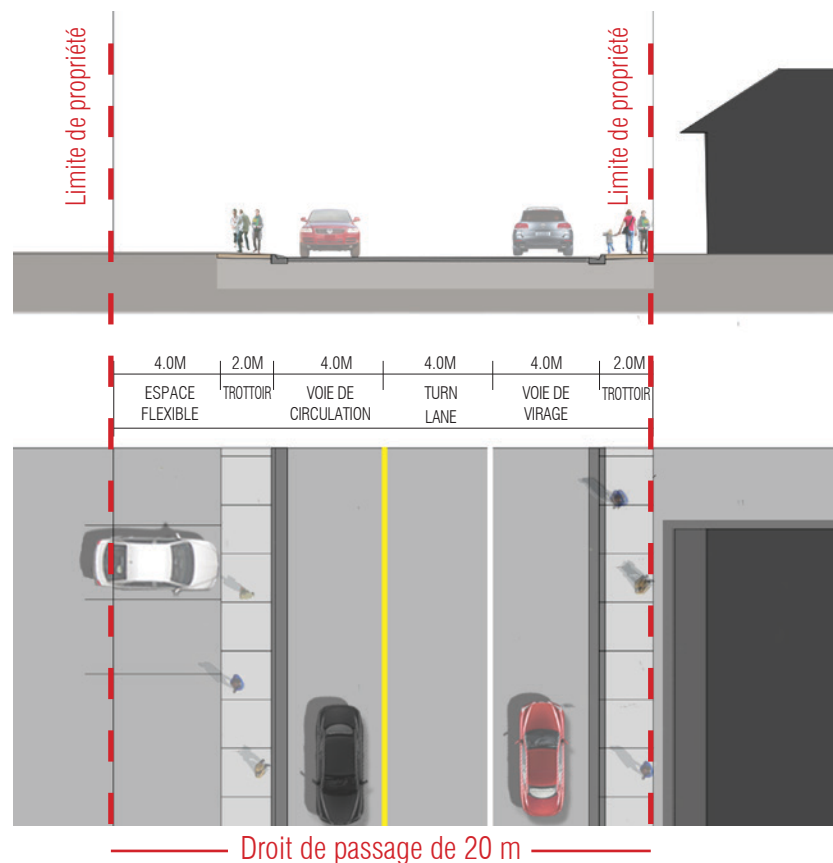
Un autre élément important d'une rue principale florissante est l'interface entre les restaurants et commerces et la circulation piétonnière. Des éléments comme des enseignes « sandwich », des terrasses et des présentoirs de commerces de détail, qui peuvent venir animer davantage le paysage de rue, peuvent être placés dans la marge de recul, dans un espace polyvalent. Les marges de recul ne doivent pas se situer à plus de 3,0 mètres de la limite de propriété et doivent être limitées à un maximum de 6,0 mètres de l'arrière de la bordure (pour l'option A) ou de la bordure de l'aire de stationnement (pour l'option B).

Dans les zones de commerces de détail et à usage mixte, des espaces polyvalents devraient être aménagés pour accueillir une diversité d'utilisations, de même que pour élargir le domaine piétonnier.

Ces éléments de paysages de rue favoriseront l'évolution de la rue Main, pour en faire une artère à usage mixte qui comptera des fonctions commerciales au rez-de-chaussée et un domaine piétonnier amélioré. Les paysages de rue proposés proposent un des voies de circulation plus étroites, du stationnement sur rue et des trottoirs bordés d'arbres.

## Section existante typique

En direction ouest



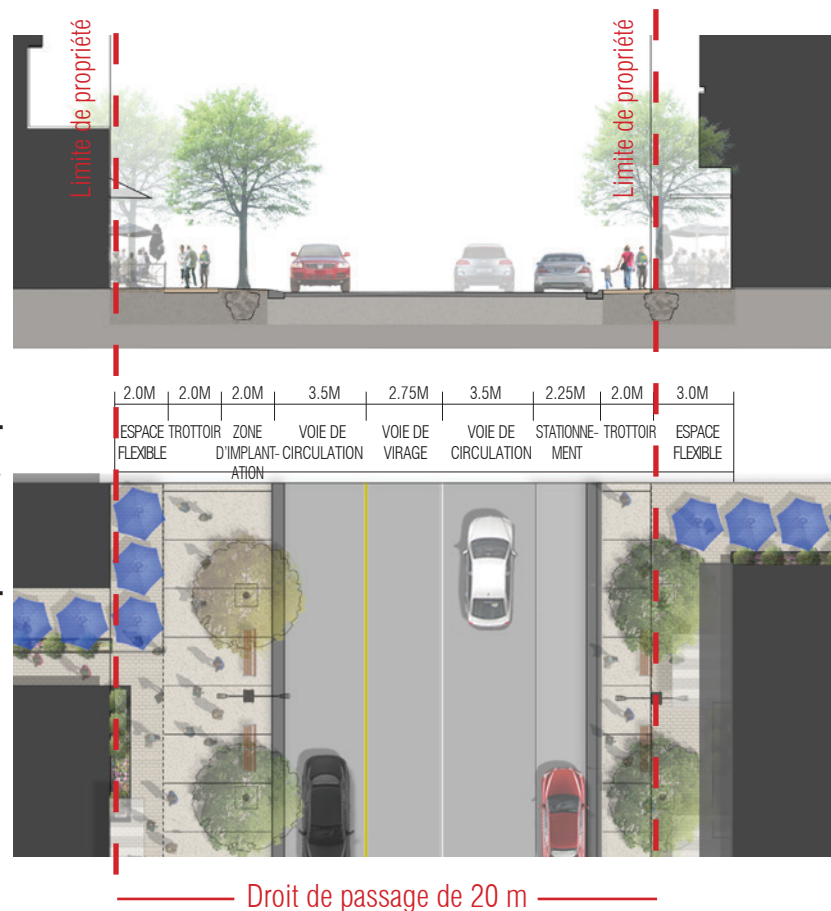


La seule différence entre les deux sections proposées ci-dessous est que l'on propose une aire de stationnement en parallèle surélevé du côté sud de la rue dans la zone d'aménagement et que cette aire pourrait aussi être considérée à titre d'espace polyvalent. Cependant, il faut explorer davantage la faisabilité d'aménager tous ces éléments le long de diverses sections de la rue Main.

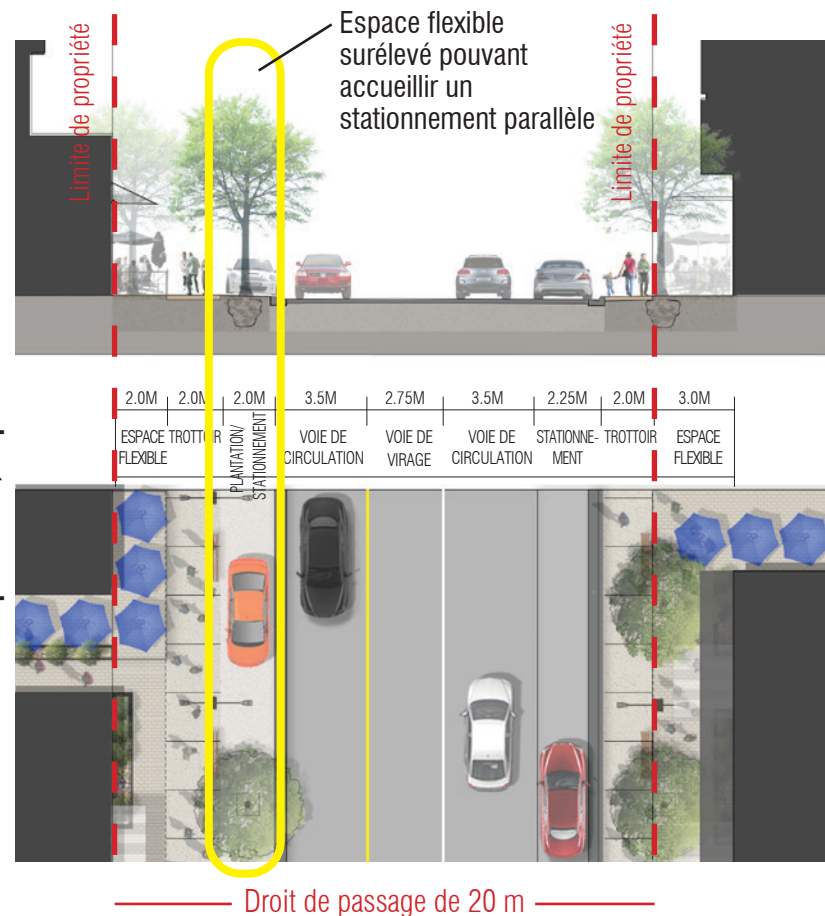
Les éléments de conception suivants sont notamment recommandés pour les deux options :

- deux voies de circulation rétrécies avec une voie centrale de virage à gauche et des places permanentes de stationnement sur rue du côté nord;
- la possibilité de stationnement sur rue dans la zone végétalisée;
- des trottoirs continus des deux côtés de toutes les rues;

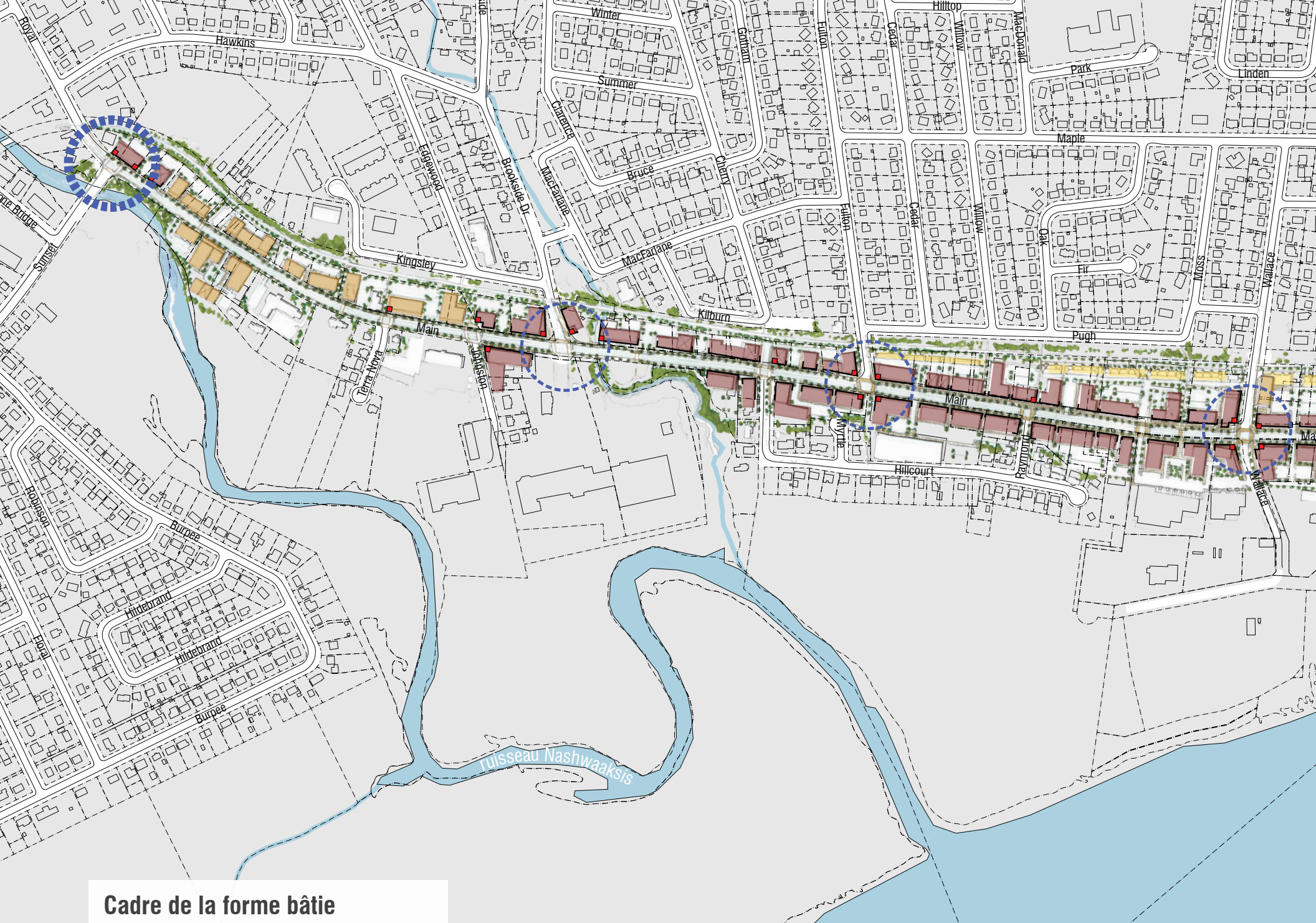
### Section conceptuelle, option A Vers l'ouest



### Section conceptuelle, option B Vers l'ouest



- des trottoirs élargis pour favoriser une circulation piétonnière plus importante et l'aménagement de cafés sur les trottoirs;
- aux endroits où les utilisations sont principalement commerciales ou à vocation multiple, des espaces polyvalents devraient être aménagés;
- une allée végétalisée comptant au moins un arbre tous les 10 mètres, pour procurer ombrage et verdure;
- des coins piétonniers aménagés aux intersections pour réduire la distance de traverse;
- la réduction du nombre d'entrées par l'utilisation d'allées et d'entrées partagées, pour favoriser les possibilités de stationnement sur rue.



## Cadre de la forme bâtie










## 3.2 Cadre de la forme bâtie

Le cadre de la forme bâtie renferme des orientations visant tout le développement le long de la rue Main. Ce cadre, qui guide le façonnement du nouveau développement, vient renforcer la vision, les principes directeurs et les grandes étapes, tout en prévoyant la souplesse nécessaire pour encourager la distinction, la variété et la créativité dans la forme bâtie.

Pour distinguer la rue Main du reste de Fredericton, on encourage une expression architecturale plus contemporaine et plus novatrice afin de permettre à l'artère de se démarquer, non seulement comme destination de magasinage, de restauration et de rassemblement pour la collectivité, mais aussi comme lieu d'expression architecturale unique et remarquable.

De plus, le cadre de la forme bâtie illustre la conception, la forme et les fonctions des bâtiments qui borderont la rue et les espaces ouverts. Pour permettre un développement urbain convivial pour la circulation piétonnière, il est important que l'échelle et la conception de la forme bâtie viennent soutenir et renforcer le caractère, la personnalité et le rythme de la rue tout au long de l'artère.

-  Bâtiment à usage mixte
-  Bâtiment résidentiel à densité moyenne-élevée
-  Bâtiment résidentiel à faible densité
-  Façade de commerce active
-  Angle importants ou point d'extrémité
-  Principaux points d'accès
-  points d'accès secondaires



0 100 200m



Appartements Benard, Seattle (WA)



rue Seymour, Halifax

## Lignes directrices générales à l'égard du cadre bâti

Le cadre bâti doit toujours être considéré comme ayant un lien et un effet directs sur les espaces publics adjacents.

L'objectif à l'égard de la conception des nouveaux aménagements consiste généralement à maintenir et à renforcer un caractère de rue principale. Cela se définit par des bâtiments peu élevés en bordure de la rue, formant un rythme soutenu de façades de magasins étroites, avec des bâtiments de hauteur moyenne et d'une plus grande densité à l'arrière.

Ces lignes directrices visent à établir des normes et des repères en matière de développement, mais aussi à prévoir une souplesse dans certains paramètres pour encourager la distinction, la variété et la créativité dans les initiatives de conception et d'architecture.

Voici certaines lignes directrices générales à respecter à l'égard de la forme bâtie :

- aménager une gamme de typologies de bâtiments;
- utiliser un certain nombre d'architectes différents pour favoriser la variété;
- créer une façade de rue uniforme en comblant les vides et les espaces vacants;
- intégrer les bâtiments mixtes et de hauteur moyenne à l'écart de la bordure de la rue, en mettant l'accent sur les rez-de-chaussée;
- séparer les îlots de trop grande dimension en aménageant des rues de meilleure qualité rendant la marche agréable.
- délimiter et animer les espaces publics;
- dynamiser les rez-de-chaussée en les rendant transparents et intéressants.

## Façade uniforme

Des façades de bâtiments uniformes créent une interface solide et homogène le long des rues et des espaces ouverts, en délimitant et en dynamisant positivement ces zones. Dans la plupart des cas, cela se produit là où des immeubles à plusieurs étages donnant sur la rue et proposant des usages commerciaux au niveau de la rue existent déjà ou sont souhaités. Le long de ces façades, de nouveaux développements intercalaires devraient être aménagés près des limites de propriété ou en harmonie avec les bâtiments adjacents afin d'assurer une bonne activité au niveau du sol par la présence de boutiques pour animer la rue ou d'espaces ouverts.

## Conception des rez-de-chaussée

Le fait de prévoir des hauteurs de rez-de-chaussée adéquates (du plancher au plafond) assurera le degré approprié de transparence et un niveau d'animation rehaussé le long de la rue. Pour les utilisations commerciales, en plus de dynamiser la rue en créant un degré de transparence adéquat, l'aménagement d'un rez-de-chaussée de hauteur appropriée est également important pour assurer une présence visible au commerce sur la rue.

Voici certaines lignes directrices générales à observer en lien avec la conception des rez-de-chaussée :

- la hauteur du rez-de-chaussée doit être d'au moins 4,5 mètres dans le cas d'un local commercial et d'au moins 4,0 mètres pour un logement. Une hauteur de rez-de-chaussée d'au moins 4,5 mètres assure une certaine adaptabilité en maintenant la polyvalence des locaux commerciaux au fil de l'évolution et de la transformation du secteur, de même que des besoins des entreprises;
- la conception des rez-de-chaussée doit être prolongée dans des passages et des liens piétonniers pour favoriser l'animation et une présence visible le long de ces secteurs clés. pedestrian thoroughways to encourage animation and a visible presence along these key connections.



Bordure de rue se prolongeant dans un lien piétonnier

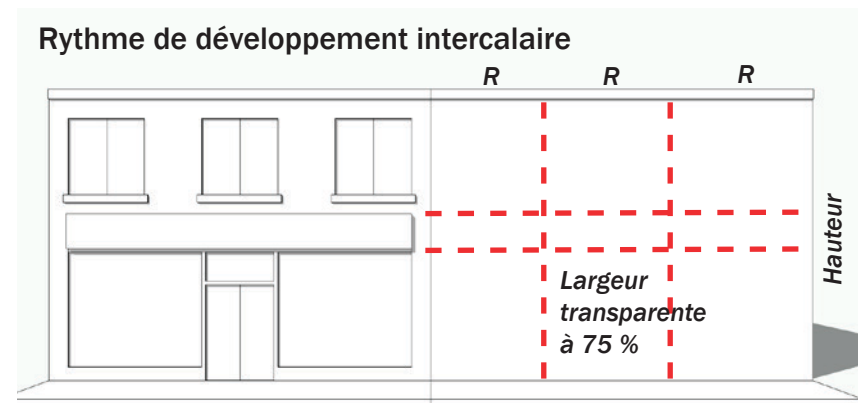
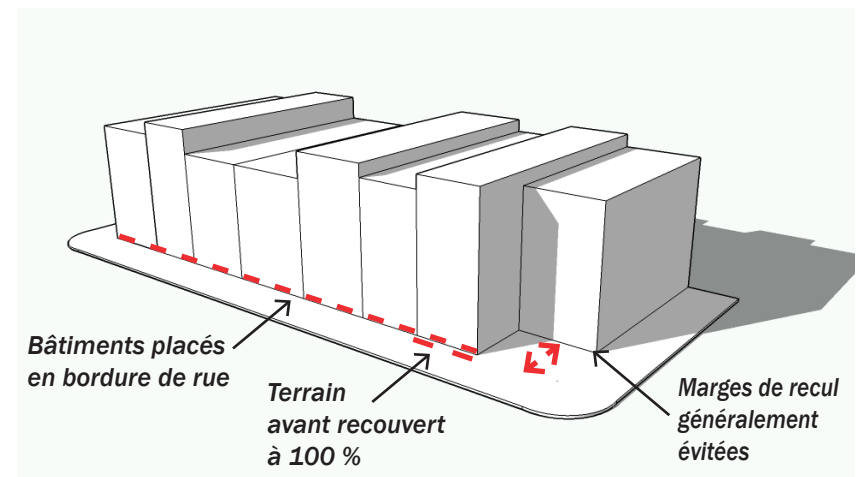


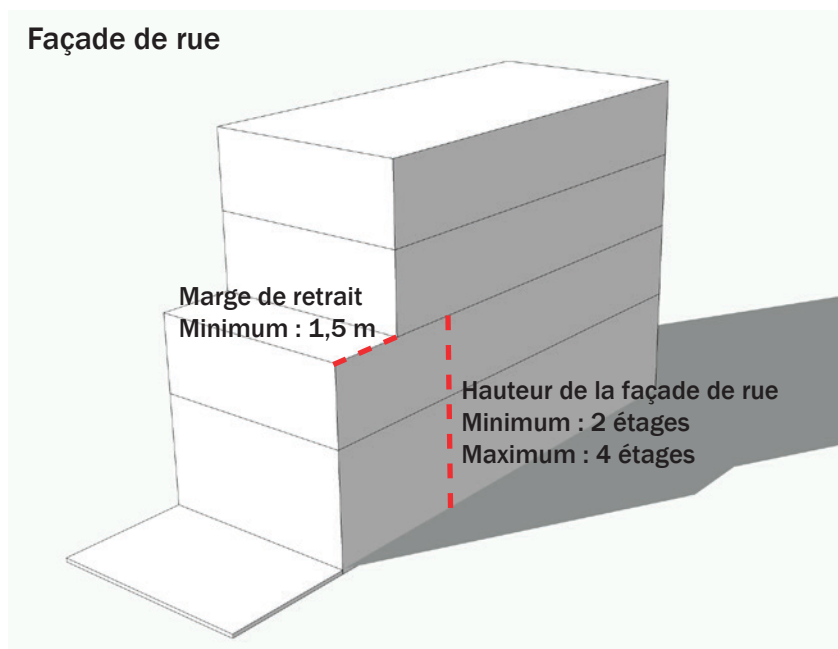
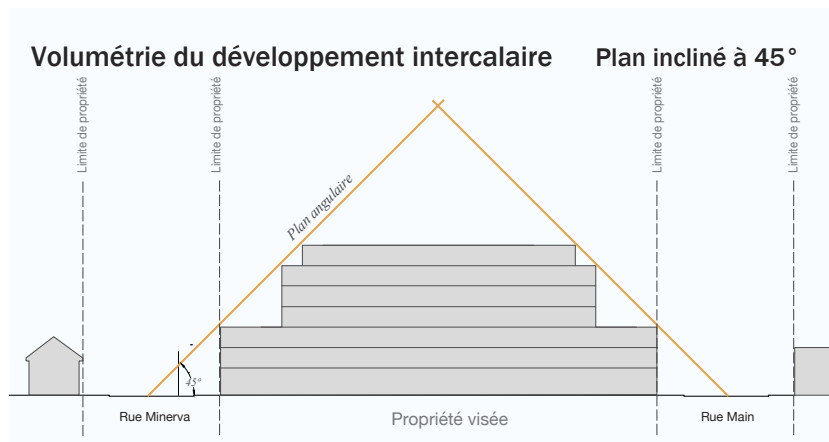
## Choix des emplacements et orientation

Le choix approprié de l'emplacement et de l'orientation des bâtiments le long d'une rue contribue à renforcer les espaces publics en créant un sentiment d'encadrement et en rehaussant l'environnement piétonnier. Il est possible d'y arriver en cadrant la rue avec des façades parallèles alignées. Dans le cas des sites d'aménagement d'importance ou des développements intercalaires à l'échelle de la zone, les bâtiments doivent être situés le plus près possible des limites de propriété ou encadrer le site pour favoriser l'aménagement ou l'amélioration d'une façade de rue propice aux interactions avec l'espace public et à l'animation des lieux.

Voici certaines lignes directrices générales à observer à l'égard du choix des emplacements et de l'orientation :

- les bâtiments doivent être orientés de façon à présenter des points d'entrée primaires clairement définis face à la rue et un accès facile au trottoir;
- pour créer un sentiment de façade continue en bordure de la rue et pour aménager un espace polyvalent devant les bâtiments commerciaux et les magasins de détail, les constructions doivent être situées en respectant une marge de recul de 3 mètres à partir de la limite de propriété avant et, dans le cas d'un angle de rue, une marge de recul latérale de 3 mètres doit également être respectée;
- dans certains cas, une plus grande marge de recul peut se révéler appropriée sur la totalité d'un îlot ou sur les coins pour élargir les trottoirs sans compromettre l'uniformité visuelle du paysage de rue; Le terrain avant doit être couvert à 100 % par le bâtiment pour décourager toute fragmentation de la façade de la rue;
- La façade des développements intercalaires doit être adaptée dans le respect du rythme des bâtiments adjacents;
- La façade du rez-de-chaussée doit être transparente à 75 %;
- Lors de l'aménagement de développements adjacents au sentier Northside, les bâtiments doivent faire face au sentier.





## Hauteur et volumétrie

Pour créer un environnement pédestre confortable, la hauteur et la volumétrie des bâtiments sont fondamentales. L'utilisation de plans inclinés est recommandée, en combinaison avec des mesures de régulation de la hauteur et de la volumétrie afin de définir les transitions appropriées vers les zones adjacentes. De façon plus particulière, le plan incliné vise à définir l'étendue de l'enveloppe de développement pour déterminer la marge de retrait du bâtiment au-dessus du niveau du sol. Les nouveaux développements visés par les lignes directrices à l'égard des plans inclinés doivent comporter une volumétrie respectant ces enveloppes.

Voici certaines lignes directrices générales à respecter en matière de hauteur et de volumétrie :

- La hauteur des murs donnant sur la rue ne doit pas faire moins de deux étages ni plus de quatre étages, et ce quatrième étage doit avoir une marge de retrait d'au moins 1,5 mètre exempté d'empiètements.
- Le mur donnant sur la rue doit être construit à une distance de 1,0 mètre à l'intérieur de la limite de la propriété (construction à l'intérieur de la zone);
- La hauteur des constructions et des murs donnant sur la rue doit respecter toute hauteur existante de bâtiments patrimoniaux ou caractéristiques visés par des mesures de préservation;
- La volumétrie du bâtiment est assujettie à un plan incliné de 45 degrés à partir de la ligne centrale du droit de passage de la rue, conformément au diagramme de gauche;
- La hauteur de la bordure des constructions jouxtant des bâtiments patrimoniaux ou caractéristiques doit permettre une transition appropriée par rapport auxdits bâtiments. Aux fins du calcul de la hauteur, les hauteurs suivantes du plancher au plafond doivent être utilisées :
  - rez-de-chaussée : de 4,0 à 4,5 mètres;
  - étages supérieurs des immeubles de bureaux : de 3,0 à 3,3 mètres;
  - étages supérieurs des bâtiments résidentiels : de 2,7 à 3 mètres.



## Angles et points d'extrémité

Les bâtiments d'angle sont plus visibles puisqu'ils ont une façade sur deux rues et qu'ils délimitent une intersection. Les constructions d'angle peuvent aussi comporter plus d'une entrée vers différentes parties d'un bâtiment et, par conséquent, recèlent des possibilités particulières pour la conception et les vocations qu'ils comportent. À l'instar des bâtiments d'angle, les bâtiments situés à l'extrémité des rues et constituant l'ultime repère d'une perspective sont également très visibles. Les bâtiments constituant l'ultime repère d'une rue ont une importance à l'égard de l'orientation des visiteurs dans un lieu donné. Historiquement, on retrouvait à ces emplacements proéminents des monuments et des bâtiments importants, comme des églises.

Voici certaines lignes directrices générales à observer en lien avec les angles et les points d'extrémité :

- De modestes exceptions aux restrictions en matière de hauteur et de marge de retrait pourraient être permises pour encourager une volumétrie et une conception accentuant la prééminence visuelle du site – au nombre des éléments architecturaux envisageables, soulignons les constructions hautes et étroites, comme les flèches et les tourelles. Cette technique met en valeur la distinction et le prestige des nouveaux bâtiments situés aux angles et aux points d'extrémité.
- De modestes exceptions à l'égard des marges de recul peuvent aussi être permises pour rehausser la vue le long des rues latérales.
- Les vocations de ces bâtiments doivent occuper les deux façades donnant sur les rues par des entrées ou du vitrage.
- Il faut porter une attention particulière à la qualité de la conception et des matériaux utilisés pour reconnaître l'importance des nouveaux bâtiments aménagés sur les terrains d'angle. La visibilité des nouveaux aménagements sur les terrains d'angle et sur les points d'extrémité peut façonner l'image et le caractère du secteur.
- Les nouveaux aménagements sur les points d'extrémité doivent avoir des caractéristiques de conception qui s'harmonisent avec la perspective visuelle et à ce titre, outre les éléments architecturaux en hauteur, peuvent aussi comporter des entrées alignées ou des portiques.
- Les nouveaux aménagements sur des terrains d'angle doivent donner sur les deux rues.



Les bâtiments d'angle importants doivent comporter des traitements architecturaux distinctifs – Crocker Park (OH)

## Application du cadre

Le diagramme ci-dessous illustre un exemple de la forme bâtie découlant de l'application des lignes directrices.



Caractéristiques de conception de la forme bâtie



## Caractéristiques de conception de la forme bâtie

1. Hauteur de 4,0 à 4,5 mètres pour les commerces de détail situés au rez-de-chaussée.
2. Le commerce de détail du rez-de-chaussée se distingue du reste du bâtiment par un changement de matériaux et par l'intégration d'une bande d'affichage.
3. L'entrée du bâtiment doit être définie davantage aux endroits où de plus grands détaillants sont proposés comme locataires.
4. Des logements d'une hauteur de 3,0 mètres sont aménagés au-dessus de rez-de-chaussée.
5. Les fenêtres et les balcons sont alignés sur les vitrines des commerces pour établir et maintenir un rythme vertical.
6. Au 3e étage, une marge de retrait est aménagée pour créer une articulation et une transition vers la rue.
7. La marge de retrait est recouverte d'un toit plat, à faible inclinaison ou en appentis.
8. Des auvents au niveau de la rue procurent une protection contre les intempéries.



Village de Crescent, Eugene (Oregon)

## Typologies des bâtiments

De façon générale, trois typologies de bâtiments sont proposées le long de la rue Main, soit les bâtiments à usage mixte, les bureaux et les constructions résidentielles. Dans l'ensemble, des typologies de bâtiments à usage mixte et à bureaux sont envisagées le long de la rue Main, alors que les typologies de constructions résidentielles sont prévues à l'intérieur, le long des limites de propriété ou du réseau de sentiers à l'arrière, de même que sur les lots moins profonds qui constituent la majeure partie de l'extrémité ouest de la rue Main

### Typologies des bâtiments à usage mixte

Les bâtiments à usage mixte abritent des commerces au rez-de-chaussée et plusieurs logements aux étages supérieurs. Pour ces typologies :

- la marge de recul doit correspondre à celle des bâtiments adjacents;
- le bâtiment doit être orienté vers la rue Main;
- les bâtiments d'angle doivent donner sur les deux rues;
- la hauteur peut varier de 3 à 6 étages;
- il doit y avoir un commerce de détail au rez-de-chaussée;
- le commerce de détail au rez-de-chaussée doit être très transparent et bien défini;
- une protection contre les intempéries doit être aménagée;
- le stationnement doit être sur la rue, souterrain ou situé vers l'arrière de la propriété, et doit prendre la forme d'une aire de stationnement structurée ou d'un stationnement en superficie.



## Typologie des bâtiments de bureaux

Les bâtiments de bureaux peuvent prendre la forme de complexes ou de bureaux autonomes. Pour ces typologies :

- la marge de recul doit correspondre à celle des bâtiments adjacents;
- le bâtiment doit être orienté vers la rue Main;
- les bâtiments d'angle doivent donner sur les deux rues;
- la hauteur peut varier de 2 à 4 étages;
- le rez-de-chaussée doit être très transparent et bien défini;
- toutes les façades doivent être conçues selon les mêmes normes de qualité;
- le stationnement doit être sur la rue, souterrain ou situé vers l'arrière de la propriété, et doit prendre la forme d'une aire de stationnement structurée ou d'un stationnement en superficie;
- l'aire de chargement et de déchargement doit être accessible depuis une ruelle arrière ou un chemin secondaire.

## Typologies des constructions résidentielles

Les constructions résidentielles peuvent prendre la forme de maisons en rangée, de maisons en rangée superposées et de logements de faible hauteur. Pour ces typologies :

- la marge de recul doit correspondre à celle des bâtiments adjacents;
- les entrées à l'avant du bâtiment doivent être orientées de façon à faire face à la rue Main et les entrées à l'arrière doivent faire face au sentier;
- les bâtiments d'angle doivent donner sur les deux rues;
- la hauteur peut varier de 2 à 4 étages;
- le stationnement doit être à l'arrière de la propriété ou au milieu dans le cas des bâtiments faisant face à la rue Main et au sentier;
- les allées doivent être consolidées ou partagées, là où c'est possible.



Crescent Village, Eugene (Oregon)



Typologie des bâtiments à usage mixte





Shops at Don Mills, Toronto (ON)



# 04 Mise en œuvre



Cette section comporte des plans de démonstration et des études de cas pour illustrer comment les sites d'aménagement potentiels peuvent évoluer et être reconfigurés au fil du temps. Des recommandations sur la mise en œuvre par phases et l'exécution y sont également livrées pour contribuer à donner vie à la vision. D'autres initiatives pouvant aider à orienter, à peaufiner et à favoriser l'évolution de la rue Main y sont aussi décrites.

4.1 Plans de démonstration

4.2 Études de cas

4.3 Stratégie de mise

en œuvre/plan d'action



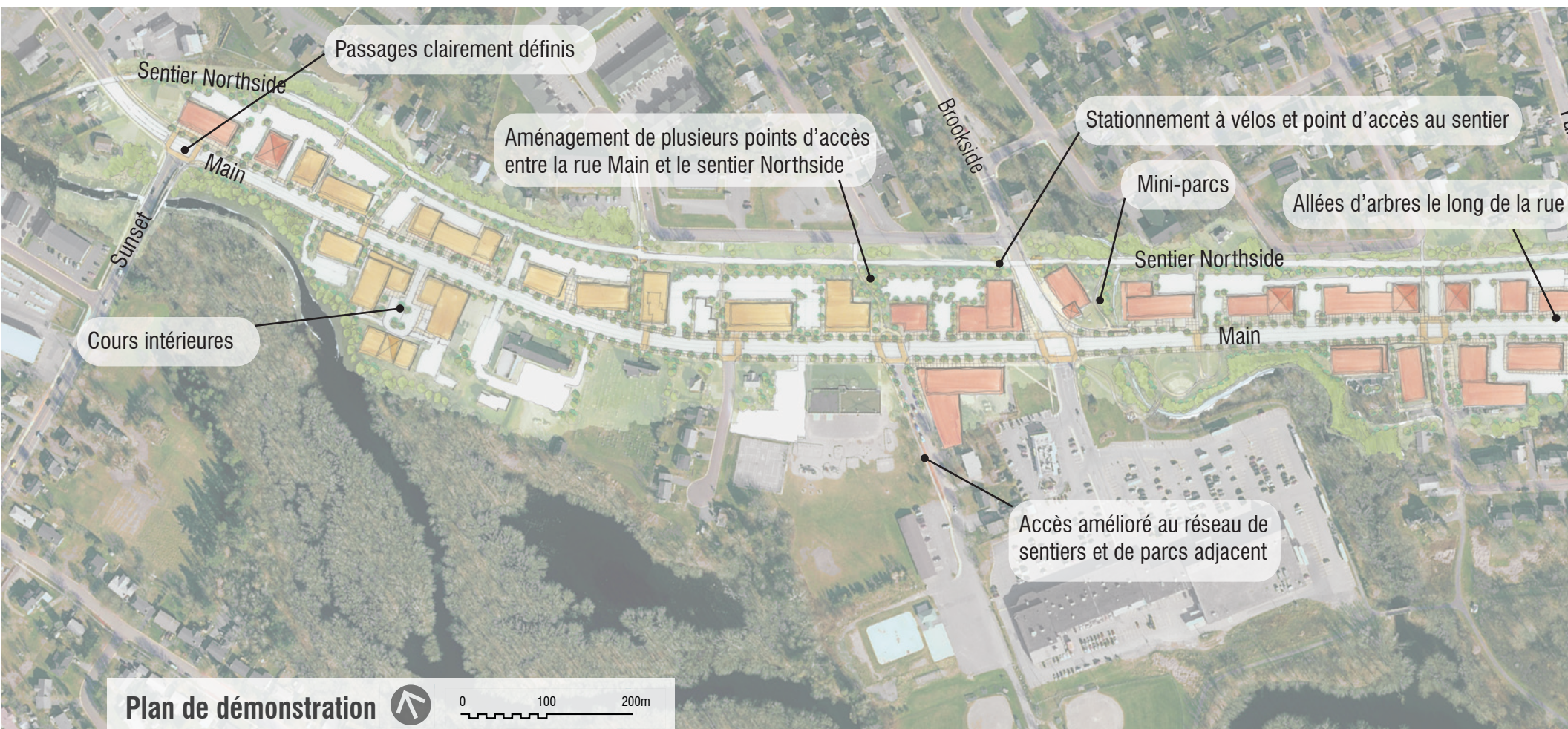
## 3.1 Plans de démonstration

### Plan de démonstration

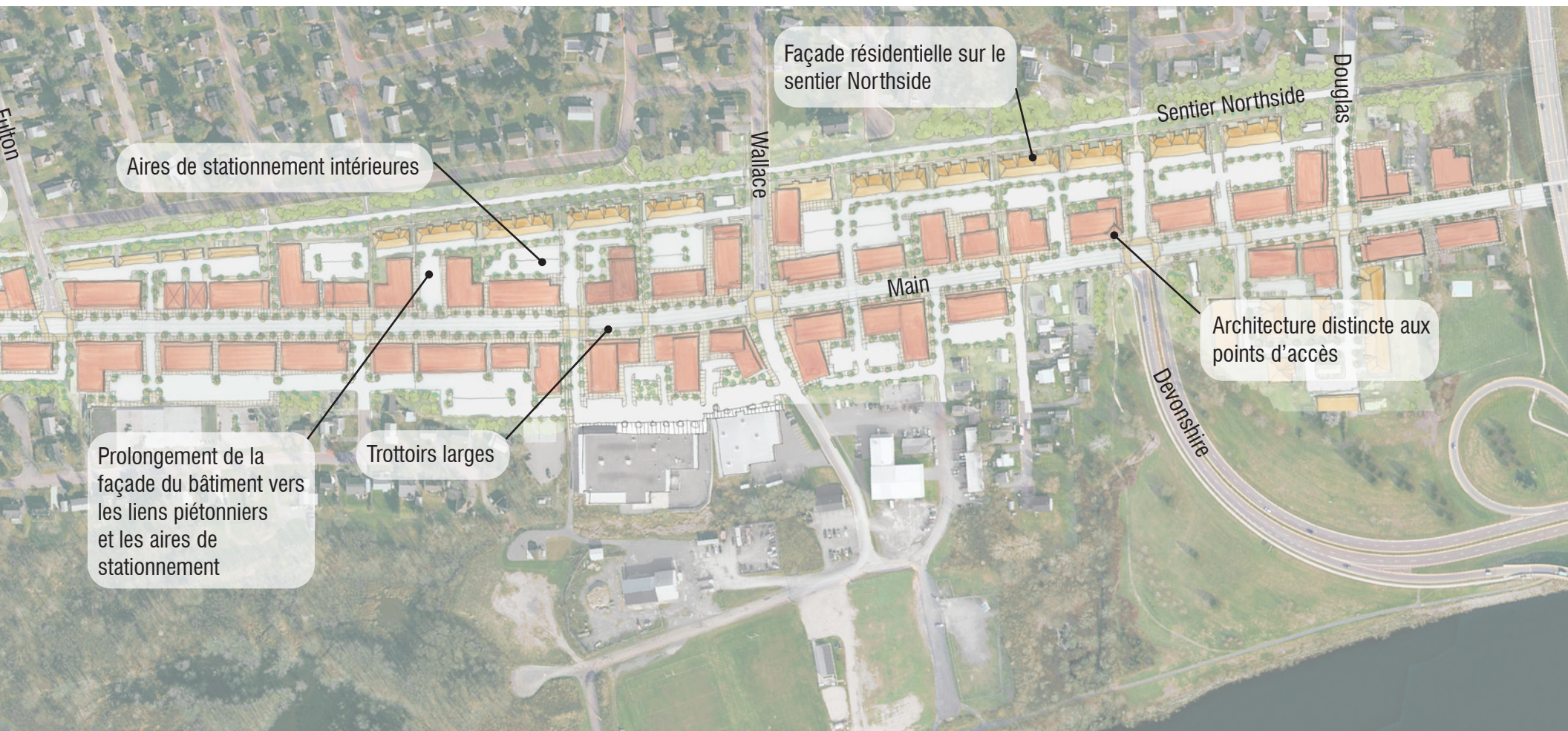
Le plan de démonstration vise à illustrer le scénario potentiel définitif de la rue Main à long terme, suivant l'application des principes du cadre relatif à la forme bâtie et des espaces publics présentés précédemment.

Le plan de démonstration illustre un résultat potentiel de l'application des principes. Le plan vise à utiliser la configuration actuelle des lots, dans la mesure du possible, tout en suggérant les endroits où une combinaison de lots devrait être envisagée.

Il est important de reconnaître que la mise en œuvre du plan s'effectuera graduellement au cours d'une certaine période. Certains lots de plus grande dimension pourront être progressivement développés et des utilisations provisoires pourront d'abord y avoir cours. Les études de cas démontrent ce processus.







Aires de stationnement intérieures

Prolongement de la façade du bâtiment vers les liens piétonniers et les aires de stationnement

Trottoirs larges

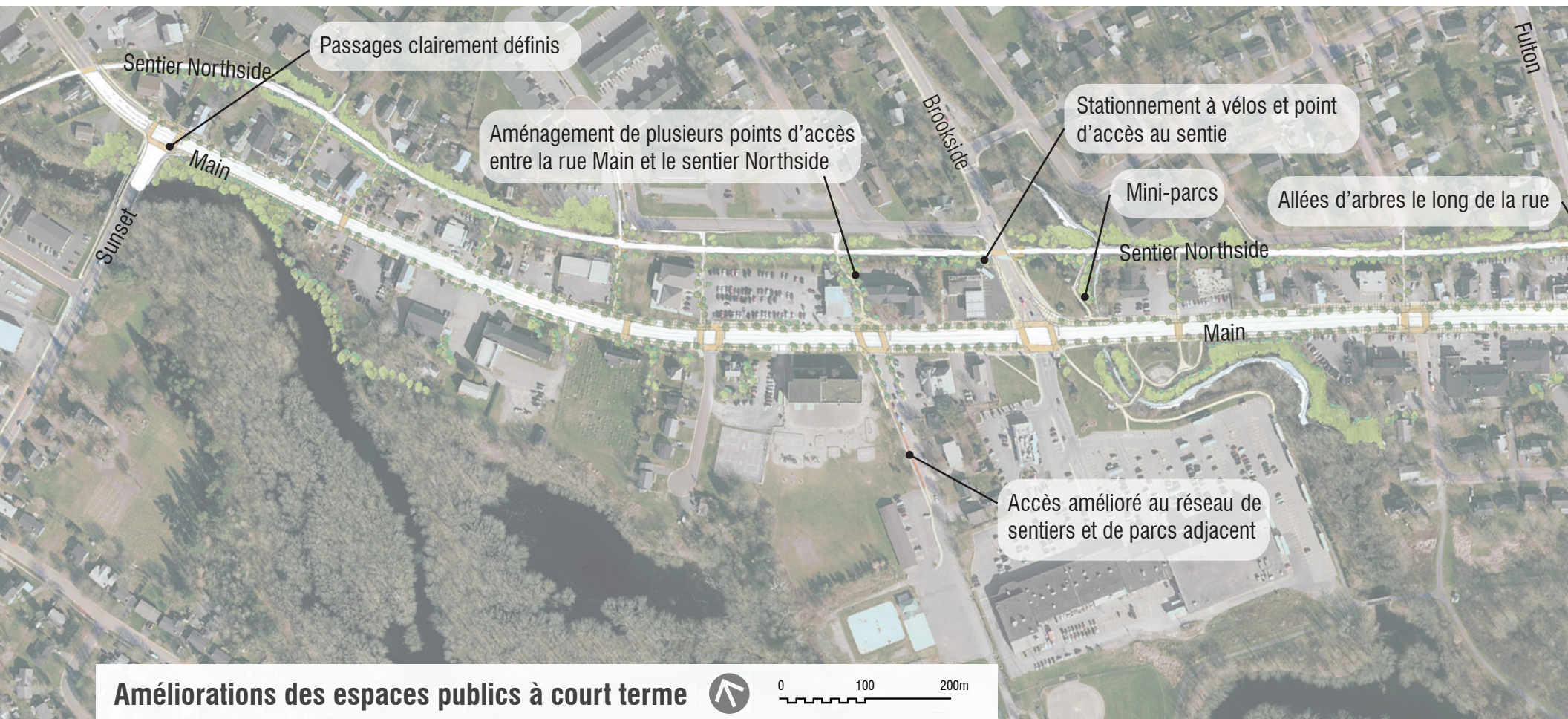
Façade résidentielle sur le sentier Northside

Architecture distincte aux points d'accès



# Amélioration des espaces publics à court terme

Des améliorations à court terme peuvent voir le jour graduellement au cours d'une période donnée ou dans le cadre d'une reconfiguration provisoire.





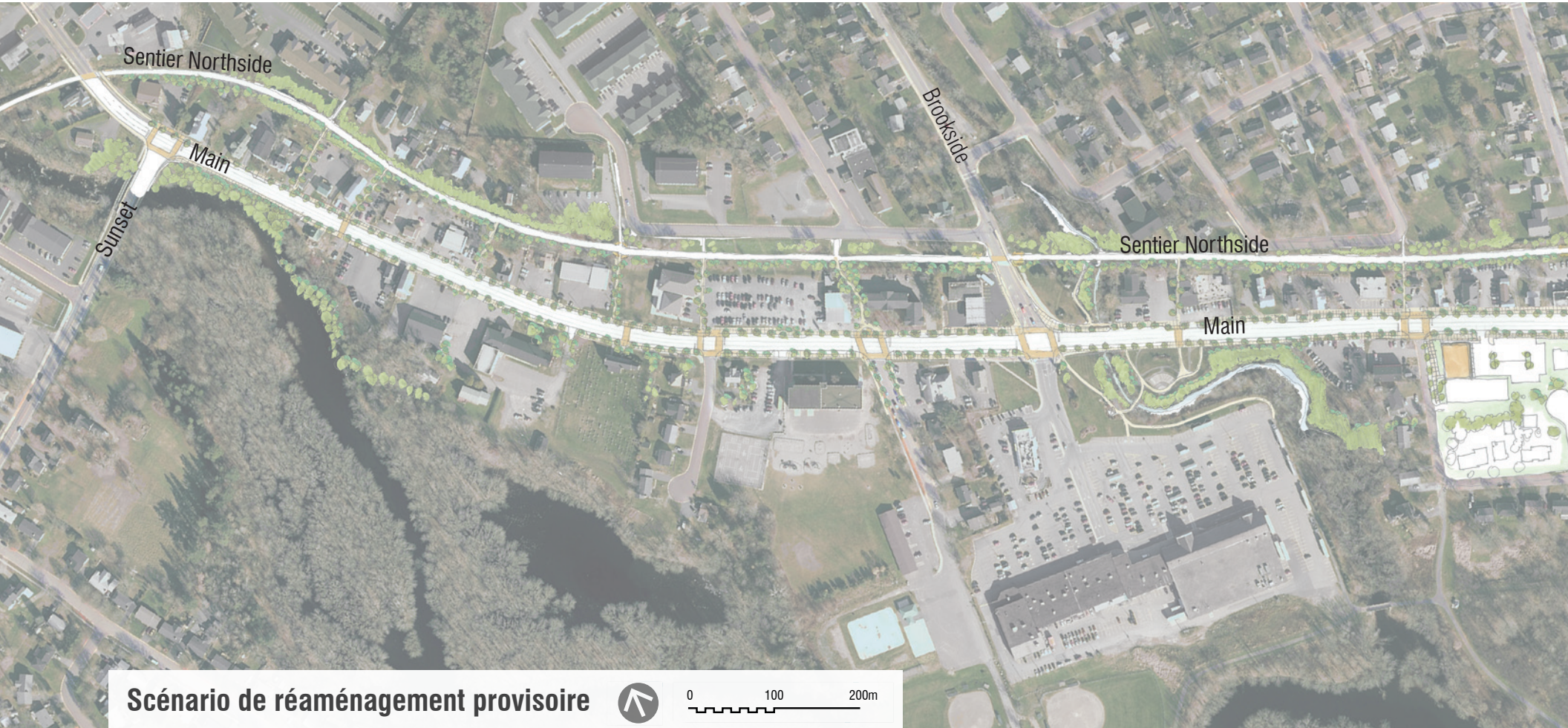


Trottoirs larges



# Scénarios de réaménagement provisoire

La mise en œuvre du plan se fera graduellement au cours d'une certaine période. Les scénarios de réaménagement provisoire suivants démontrent comment les sites pourraient se développer dans l'intervalle. Les études de cas qui suivent démontrent également comment pourront se faire l'aménagement provisoire et définitif de la rue Main.

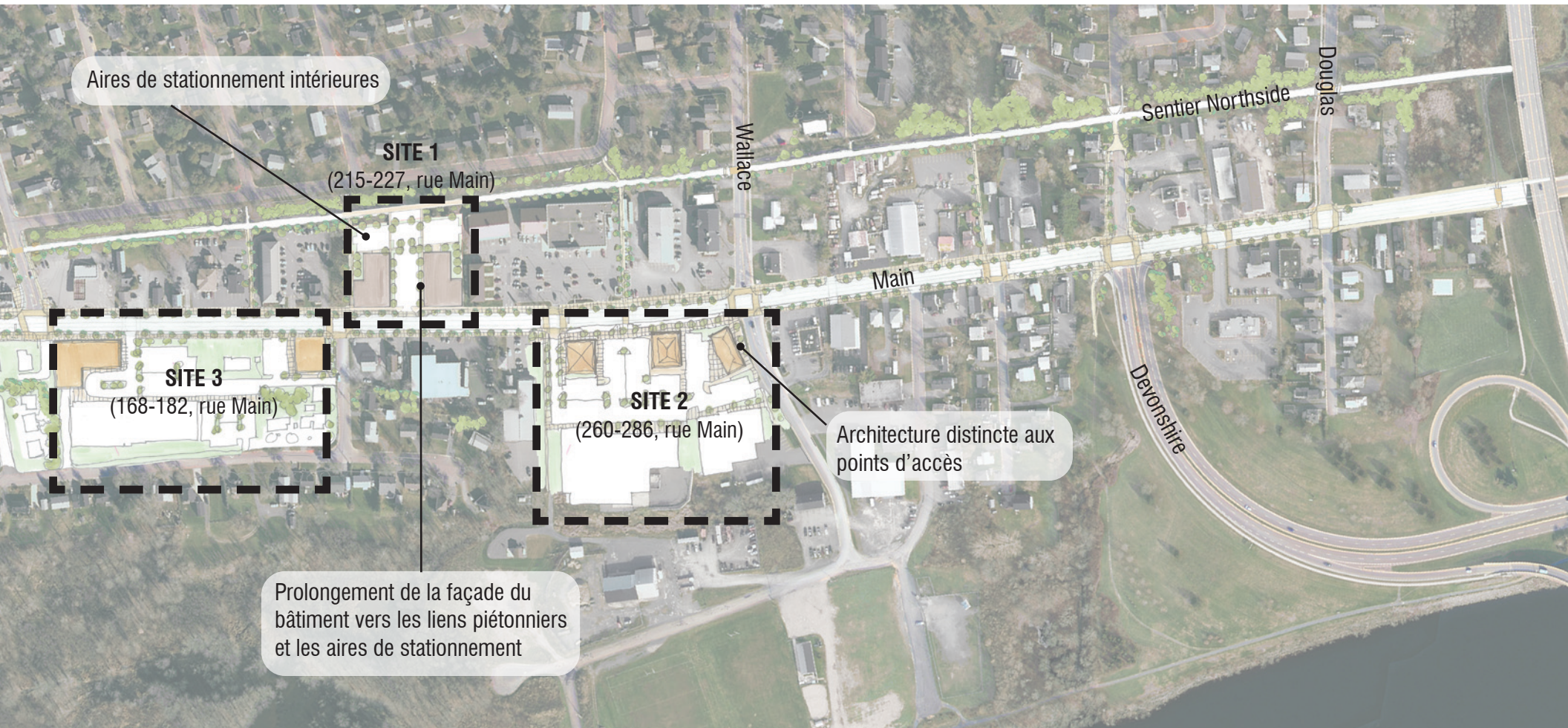


Scénario de réaménagement provisoire



0 100 200m





Aires de stationnement intérieures

**SITE 1**  
(215-227, rue Main)

**SITE 3**  
(168-182, rue Main)

**SITE 2**  
(260-286, rue Main)

Architecture distincte aux points d'accès

Prolongement de la façade du bâtiment vers les liens piétonniers et les aires de stationnement



## 4.2 Études de cas

### Site d'aménagement 1 (215-227, rue Main)

Ce scénario d'aménagement illustre le développement potentiel du site avec des bâtiments à usage mixte (comme l'illustrent les photomontages) faisant face à la rue Main et des maisons en rangée le long de l'arrière de la propriété (comme indiqué à la page suivante).

Les bâtiments à usage mixte seraient construits au cours de la phase initiale d'aménagement et des logements supplémentaires suivraient au cours des phases ultérieures. Des liens piétonniers verront aussi le jour durant la phase initiale pour permettre l'accès au réseau de sentiers et seront conservés dans la phase ultérieure pour renforcer l'importance du lien vers le sentier.

Dans le cadre de la phase initiale, les bâtiments à usage multiple sont orientés vers la rue Main afin de baliser l'artère et de proposer des façades de commerces de détail dynamiques. Dans le cadre de la phase ultérieure, des bâtiments résidentiels seront aménagés le long du sentier pour bien encadrer cet espace et pour y donner vie.



État actuel du site 1

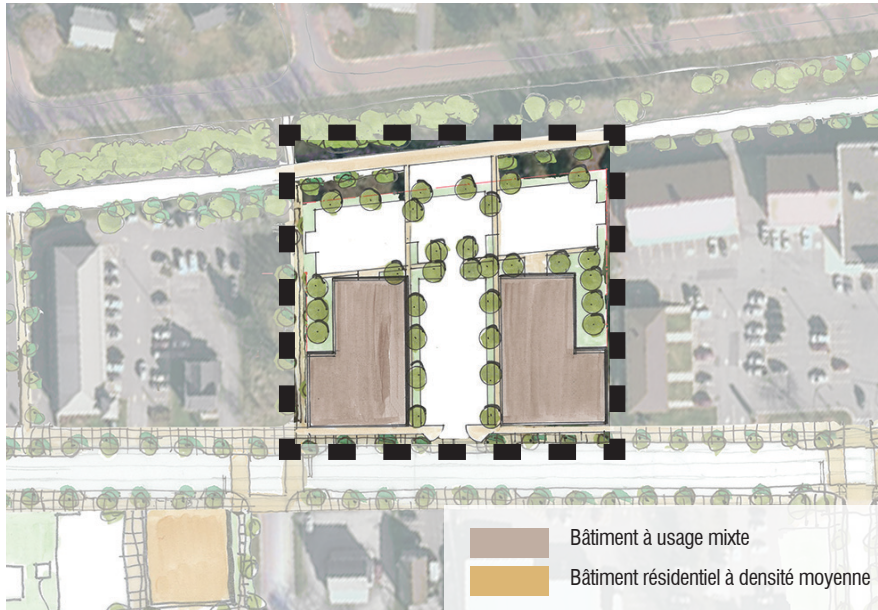


Développement à usage multiple (vers le nord-ouest)

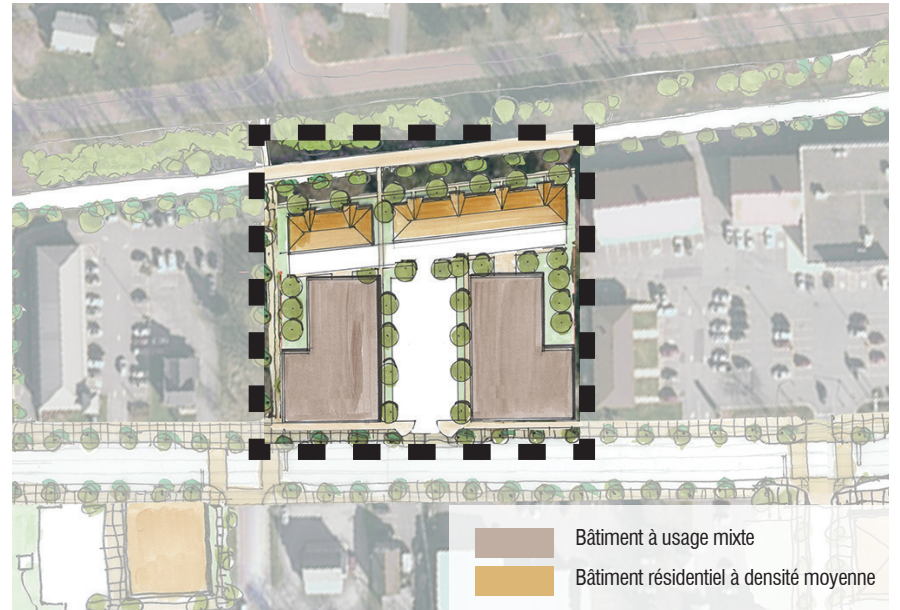


Développement à usage multiple (vers le nord-est)





Première phase



Deuxième phase



Phase définitive



## Site d'aménagement 2

(260-286, rue Main)

Ce site d'aménagement abrite actuellement des magasins grande surface situés à l'intérieur de la propriété, avec une grande aire de stationnement située le long de la rue Main.

Ce scénario d'aménagement illustre comment une phase de construction provisoire comprendrait l'introduction d'espaces commerciaux à la limite de la propriété pour créer un bord de rue renouvelé, suivie de l'aménagement définitif de bâtiments à usage mixte de plus grande dimension venant compléter les commerces de grande surface aménagés à l'arrière. Après le réaménagement des commerces à grande surface, le site pourra faire l'objet de développement intercalaire et ainsi accueillir d'autres constructions à usage mixte et résidentiel.



État actuel du site 2

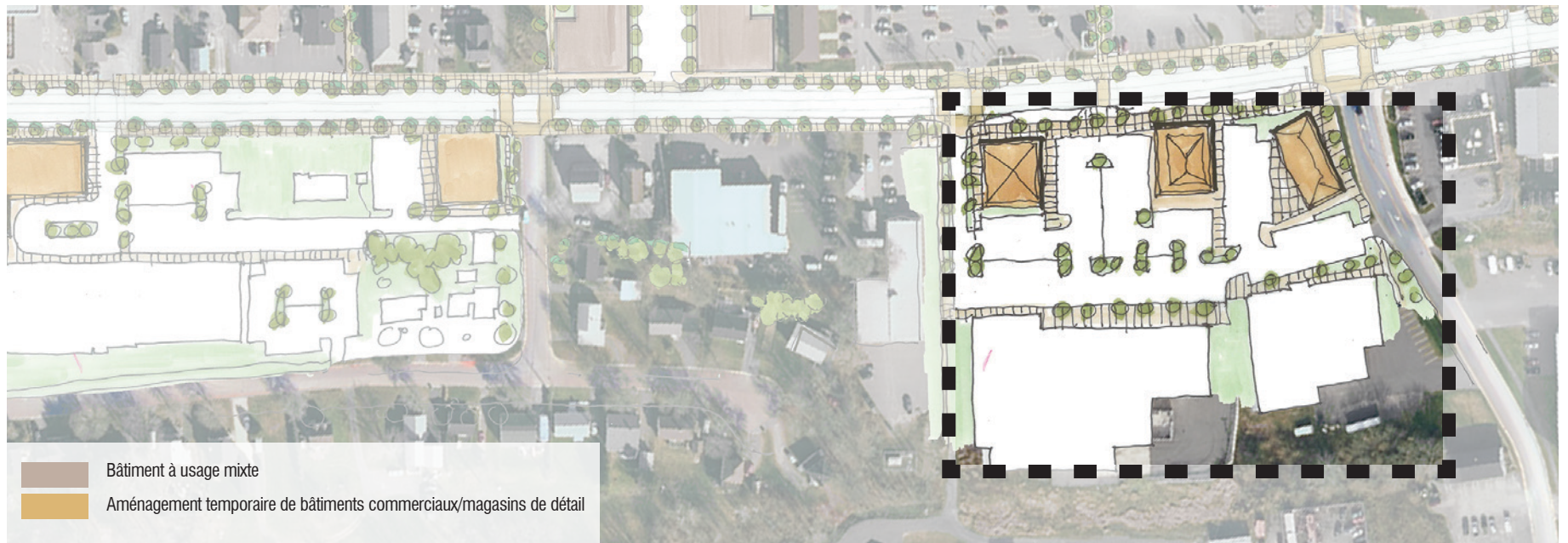


Aménagement provisoire (vers l'est)



Aménagement à long terme (vers l'est)





Phase provisoire



Phase définitive



## Site d'aménagement 3

(168-182, rue Main)

À l'instar du site 2, ce site abrite également des magasins grande surface, situés à l'intérieur de la propriété, avec une grande aire de stationnement située le long de la rue Main.

Ce scénario d'aménagement illustre comment des bâtiments à usage mixte peuvent être aménagés et orientés le long de la rue Main, tout en conservant les grandes surfaces dans l'intervalle. Après le réaménagement des commerces à grande surface, le site pourra faire l'objet de développement intercalaire et ainsi accueillir d'autres constructions à usage mixte et résidentiel.



Aménagement provisoire (vers l'ouest)



État actuel du site 3



Aménagement à long terme (vers l'est)





Phase provisoire



Phase définitive

## 4.3

# Stratégie de mise en œuvre/plan d'action

En vue de la concrétisation de la vision, des principes directeurs et des grandes étapes, un plan d'action/de stratégie de mise en œuvre a été préparé pour cibler des recommandations et des initiatives à l'égard de la réalisation du plan d'urbanisme.

L'investissement de la municipalité repose sur le moment et l'emplacement des projets de développement privés de même que sur le renouvellement des infrastructures le long du corridor de la rue Main.

## Adoption du plan

L'association Business Fredericton North (BFN) devrait adopter et défendre ce plan en collaboration avec les principaux intervenants, notamment la Ville de Fredericton, les entreprises, les propriétaires fonciers, les promoteurs/investisseurs, les résidents du secteur et l'ensemble de la population pour veiller à la concrétisation et au soutien de la vision et de l'intention du plan.

La Ville de Fredericton devrait adopter ce plan et affecter stratégiquement du personnel et des ressources pour intégrer les recommandations de ce plan aux futures améliorations qui seront apportées au paysage de rue de la zone visée par le plan de la rue Main et aux cadres de planification à venir, comme la mise à jour du plan municipal et un futur plan secondaire pour la rue Main.

## Modification des politiques et de la réglementation

Les modifications apportées aux politiques et à la réglementation, y compris les modifications et les changements à l'égard du contrôle de la conception, des pratiques et du zonage. Le personnel devra préparer un document résumant les modifications devant être apportées au plan municipal et à l'arrêté de zonage pour faciliter la mise en œuvre du plan. Les changements proposés au plan municipal comprennent l'intégration de politiques de conception durable et d'objectifs de design architectural. Les modifications à l'arrêté de zonage comprennent des révisions liées à la hauteur, à la densité et aux marges de recul à l'égard du stationnement.

## Réalisation et intégration d'études justificatives

Le plan d'urbanisme de la rue Main définit une vision et des principes directeurs, en plus d'établir une orientation et de constituer un cadre pour le réaménagement de la rue Main. Bien que le plan illustre la conception et la configuration potentielles de la rue Main, le véritable aménagement définitif de l'artère en ce qui a trait aux paysages de rue et aux autres améliorations fait appel à un travail de design plus détaillé en matière de planification, d'ingénierie, de transport et d'espaces publics.



## Initiatives à court terme (horizon de 0 à 5 ans)

### Élaborer une stratégie de communication et d'engagement

L'association BFN et la Ville devraient élaborer une stratégie de communication et d'engagement pour promouvoir le plan auprès de divers intervenants.

**Principal intervenant :** Ville, BFN

**Ordre de grandeur :** responsabilité de la Ville

### Rechercher des partenaires de financement/ des programmes de subvention

La Ville ou l'association BFN devrait chercher et cibler des partenaires de financement et des programmes de subvention appuyant et contribuant à la mise en œuvre de la vision.

**Principal intervenant :** Ville et BFN

**Ordre de grandeur :** responsabilité de la Ville et de BFN

### Regroupement de terrains

La Ville devrait, dans la mesure du possible, regrouper les terrains pour faciliter les aménagements par la fusion de lots plus petits.

**Principal intervenant :** Ville

**Ordre de grandeur :** à déterminer par la Ville

### Repositionnement des ruelles

Au fil des travaux d'aménagement le long de la rue Main, la Ville devrait procéder à une étude détaillée pour déterminer si le stationnement sur rue est envisageable et, le cas échéant, à quels endroits.

**Principal intervenant :** Ville

**Ordre de grandeur :** de 25 000 \$ à 50 000 \$

### Modifications au plan municipal, au plan secondaire de la rue Main et à l'arrêté de zonage

La Ville devrait examiner, actualiser et modifier le plan municipal, le plan secondaire de la rue Main et l'arrêté de zonage ou élaborer une zone de chevauchement prescrivant les recommandations de conception illustrées dans le plan.

**Principal intervenant :** Ville

**Ordre de grandeur :** responsabilité de la Ville

### Élaboration de lignes directrices de design architectural et d'un manuel des espaces publics

La Ville ou BFN devrait envisager l'élaboration de lignes directrices de design architectural et d'un manuel des espaces publics pour la rue Main afin d'établir une norme pour tous les aménagements à venir le long de l'artère de la rue Main.

**Principal intervenant :** Ville et BFN

**Ordre de grandeur :** responsabilité de la Ville et de BFN

### Établir une commission d'évaluation architecturale

Pour veiller à ce que la forme bâtie respecte les objectifs de design contemporain recommandés dans ce plan, la Ville ou BFN devrait envisager l'établissement d'une commission d'évaluation architecturale/du design ou un processus d'examen externe afin d'établir une norme pour tous les aménagements à venir le long de l'artère de la rue

Main et d'établir un précédent en matière de contrôle architectural.

**Principal intervenant :** Ville, BFN

**Ordre de grandeur :** de 5 000 \$ à 10 000 \$ (annuellement)

### Améliorations au sentier Northside

La Ville devrait installer de la signalisation, y compris des indicateurs de distance, pour les destinations se trouvant le long de l'artère de la rue Main, de même que les stationnements à vélo nécessaires et l'éclairage en conséquence. La Ville doit procéder à une analyse du sentier Northside suivant les principes de prévention du crime par l'aménagement du milieu.

**Principal intervenant :** Ville

**Ordre de grandeur :** de 50 000 \$ à 100 000 \$

### Créer des liens vers le sentier

BFN et la Ville devraient cibler des possibilités de création de liens vers le sentier le long de la rue Main.

**Principal intervenant :** Ville et BFN

**Ordre de grandeur :** de 50 000 \$ à 100 000 \$

### Lien entre la promenade Hillcourt et le sentier Northside

La Ville devrait aménager un lien entre la promenade Hillcourt et le sentier Northside.

**Principal intervenant :** Ville

**Ordre de grandeur :** de 50 000 \$ à 100 000 \$

## Initiatives à moyen terme (horizon de 5 à 10 ans)

### Améliorer les espaces publics

Au fil des travaux de réaménagement et de renouvellement des infrastructures le long de la rue Main, la Ville devrait mettre en œuvre les diverses composantes d'un réseau d'espaces publics amélioré, y compris, sans s'y limiter, des rues bordées d'arbres, du pavage spécialisé et de l'ameublement.

**Principal intervenant :** Ville et BFN

**Ordre de grandeur :** de 1 800 000 \$ à 3 000 000 \$  
(continuellement)

### Procéder à l'examen du plan

La Ville et BFN devraient examiner les espaces publics et la forme bâtie le long de l'artère de la rue Main dans une perspective de mise en application du présent plan et procéder à toute modification et mise à jour nécessaire.

**Primary Stakeholder:** Ville et BFN

**Order of Magnitude:** de 15 000 \$ à 25 000 \$

## Initiatives à long terme (horizon de 10 ans ou plus)

### Procéder à l'examen du plan

La Ville et BFN devraient examiner les espaces publics et la forme bâtie le long de l'artère de la rue Main dans une perspective de mise en application du présent plan et procéder à toute modification et mise à jour nécessaire.

**Principal intervenant :** Ville et BFN

**Ordre de grandeur :** De 20 000 \$ à 30 000 \$

### Enfouir les lignes de services publics aériennes

En raison de l'importance des coûts, il est recommandé que la Ville ne procède qu'à l'enfouissement des lignes de services publics aériennes qui entravent les intentions à l'égard de la forme bâtie. Les autres poteaux et infrastructures aériennes peuvent être intégrés au paysage de rue.

**Principal intervenant :** Ville

**Ordre de grandeur :** de 500 000 \$ à 75 000 \$ (par distance de 300 mètres)





