PLAN MUNICIPAL SECONDAIRE
ARRÊTÉ Z-122C

PLAN DU QUARTIER HUMPHREYS BROOK

PLAN DE QUARTIER DU RUISSEAU HUMPHREY'S

FINAL | FÉVRIER 2017

MONCTON

FCM FEDERATION OF CANADIAN MUNICIPALITIES FÉDÉRATION CANADIENNE DES MUNICIPALITÉS

trace NATURAL ENVIRONMENTS | BUILT ENVIRONMENTS + WSP

PLAN MUNICIPAL SECONDAIRE (ARRÊTÉ Z-122C)

© 2016, Ville de Moncton. Tous droits réservés.
La préparation du présent plan a été réalisée avec le concours du Fonds municipal vert, un fonds financé par le gouvernement du Canada et administré par la Fédération canadienne des municipalités. Malgré cet apport, les opinions exprimées sont celles des auteurs, et la Fédération canadienne des municipalités et le gouvernement du Canada n'assument aucune responsabilité à leur égard.

LES ARGUMENTS DE MONCTON EN FAVEUR DE LA DENSITÉ ET DE LA QUALITÉ

La ville de Moncton, comme toute autre ville du Canada, subit des contraintes administratives et financières par suite de l'augmentation des coûts de prestation des services (comparativement à l'assiette fiscale et à d'autres sources de recettes). Pour cette raison, les villes doivent élaborer et appliquer des méthodes de prestation efficace des services qui soutiennent les réseaux d'infrastructure existants et en croissance. L'étalement urbain et les aménagements à faible densité amoindrissent la capacité d'une municipalité à fonctionner de façon durable. Une croissance à faible densité au-delà des réseaux d'infrastructure existants (égouts sanitaires et pluviaux, approvisionnement en eau et réseaux de transport, par exemple) ne soutient pas de façon durable les coûts accrus de prestation des services. Les questions clés connexes sont les suivantes :

a. Augmentation des dépenses publiques : Une augmentation des frais de prestation des services sans une augmentation proportionnelle des recettes fiscales fait augmenter les dépenses publiques de façon disproportionnée par rapport aux recettes. Cela entraîne une dégradation des réseaux d'infrastructure qui soutiennent tant les quartiers existants que ceux en expansion.

b. Circulation accrue : L'expansion des banlieues, lesquelles s'étendent loin des lieux d'activité de services, créent une dépendance sur le transport personnel, ce qui entraîne une augmentation de la circulation dans les rues. En conséquence, on prévoit une augmentation de la pollution atmosphérique et des accidents de la route.

c. Santé personnelle : Une dépendance accrue à l'automobile entraîne un affaiblissement de la santé des résidents par suite de l'activité personnelle réduite. Les problèmes courants sont le gain de poids et les problèmes qui s'ensuivent (hypertension artérielle et autres maladies liées à l'obésité).

d. Impact sur l'environnement : L'étalement urbain entraîne la perte de terres ayant une importance écologique qui sont nécessaires pour soutenir la santé de la région et des personnes. Les répercussions sur les cours d'eau et sur la végétation atteignent directement l'écologie régionale qui soutient la vie humaine et la faune. L'augmentation de la densité, quant à elle, réduit la superficie globale au sol des aménagements. Les dommages à la santé des écosystèmes sont donc réduits par la densification des aménagements.

e. Répercussions sociales : Les quartiers aménagés de façon clairsemée éloignent souvent les gens des infrastructures sociales, de sorte que les liens des gens entre eux et avec leur ville sont affaiblis par un étalement pur et simple.

Ces problèmes ne se présentent pas seulement à Moncton. La Ville, en partenariat avec la Province du Nouveau-Brunswick, a commandé l'élaboration du présent Plan de quartier du ruisseau Humphreys, un plan directeur fondé sur l'aménagement qui présente une plate-forme et une logique visant à lutter contre l'étalement de banlieues à faible densité dans les limites où Moncton peut offrir des services. Le premier défi est de collaborer avec le monde de l'aménagement pour nous assurer que nous comprenons la même chose pour ce qui est des coûts ainsi que de l'héritage que nous laisserons. Pour cette raison, les éléments suivants devraient constituer le point de départ de ces conversations :

a. Visée à long terme. Un aménagement à densité accrue exige que les planificateurs et les concepteurs pensent efficacement pour s'assurer que les terrains réalisent leur potentiel financier. Le présent plan directeur comporte une analyse coûts-avantages qui devrait servir de modèle pour tous les secteurs en croissance, afin d'assurer que nous aurons une vision commune au sujet des coûts bien après l'achèvement du projet.

b. Célébration de la diversité des cultures et des formes de bâtiments. Les modèles d'aménagement uniques ont un attrait limité pour le marché, et donc des taux d'absorption moins élevés. Les aménagements devraient être aussi divers que le marché pour constituer des quartiers complets que les résidents pourront occuper toute leur vie.

c. Intégration de la nature à l'aménagement au lieu de seulement y encadrer l'aménagement. Lorsque les banlieues en expansion absorbent le paysage naturel, les éléments naturels du paysage devraient offrir des liaisons pour devenir un réseau commun de corridors verts qui définit les districts du quartier, offre aux résidents un accès immédiat aux sentiers et à la nature et soutient des terres qui absorbent des débits d'orage plus abondants (attribuables au changement climatique). Inversement, la Ville de Moncton et les promoteurs peuvent obtenir des recettes plus élevées de la proximité des réseaux de corridors verts.

d. Aménagement de quartiers à prix abordable et à utilisations mixtes. Le présent plan directeur propose des tailles de quartiers, des types d'habitations et, lorsque cela est indiqué, des aménagements à usages mixtes façonnés en fonction des désirs du marché. Si l'aménagement est bien fait, les promoteurs verront les taux d'absorption augmenter du simple fait qu'ils répondent aux désirs du marché. De plus, ils auront davantage le sentiment que leur œuvre sera durable du fait de la planification d'aménagements mixtes de qualité. Ainsi, la vision des promoteurs sera influencée par la qualité de l'héritage qu'ils laisseront.

e. Amélioration des aires publiques. Le sentiment de sécurité est très important pour les personnes qui ont été consultées pendant l'élaboration du plan. La Ville de Moncton peut améliorer l'accès visuel aux aires publiques afin de maintenir « des yeux sur la rue ou les parcs ». Cela produit un quartier plus confortable dont les systèmes sociaux sont plus solides.

Le Plan directeur du quartier du ruisseau Humphreys propose un modèle intéressant de croissance suburbaine qui favorise la durabilité du quartier ainsi que la viabilité financière de la municipalité. Si on l'examine de concert avec les Lignes directrices pour une gestion naturelle des eaux de ruissellement de la ville de Moncton, le plan directeur propose un modèle de durabilité complet qui peut servir de modèle pour les aménagements futurs.

Table des matières

LE PLAN DE QUARTIER DU RUISSEAU HUMPHREY'S 1
1.0 LE PLAN DE QUARTIER DU RUISSEAU HUMPHREY'S
1.1 L'OBJET DU PLAN DE QUARTIER
1.2 VALEUR JURIDIQUE DU PLAN DE QUARTIER
1.3 CONTEXTE DU PLAN DE QUARTIER

VISION ET PRINCIPES DE PLANIFICATION 9
2.0 VISION ET PRINCIPES DE PLANIFICATION
2.1 PRINCIPES DE PLANIFICATION DE QUARTIER

CONCEPTS DU PLAN DE QUARTIER DU RUISSEAU HUMPHREY'S 15
3.0 CONCEPTS DU PLAN DE QUARTIER DU RUISSEAU HUMPHREY'S
3.1 CONCEPT D'ESPACE VERT
3.2 CONCEPT D'EMPLACEMENT DES ÉTANGS DE RETENUE DES EAUX PLUVIALES
3.3 CONCEPT DE CIRCULATION RÉGIONALE
3.4 CONCEPT DE MOBILITÉ
3.5 CONCEPT D'ENTOURAGE DES PARCS
3.6 CONCEPT DE QUARTIER
3.7 CONCEPT RÉSIDENTIEL
3.8 PLAN DIRECTEUR DE QUARTIER DU RUISSEAU HUMPHREY'S

LE PLAN DE QUARTIER DU RUISSEAU HUMPHREY'S 25
4.0 LE PLAN DE QUARTIER DU RUISSEAU HUMPHREY'S
4.1 PLAN DES PARCS ET DES ESPACES VERTS
4.2 PLAN DE CIRCULATION
4.3 PLAN D'UTILISATION DES TERRES
4.4 MODÈLE DE DENSITÉ

MISE EN ŒUVRE 39
5.0 MISE EN ŒUVRE
5.1 STRATÉGIE ET ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE
5.2 ANALYSE COÛTS-AVANTAGES
5.3 LA RENAISSANCE DU QUARTIER
5.4 AUTRES ÉTUDES

1.0 Le plan de quartier du ruisseau Humphrey's

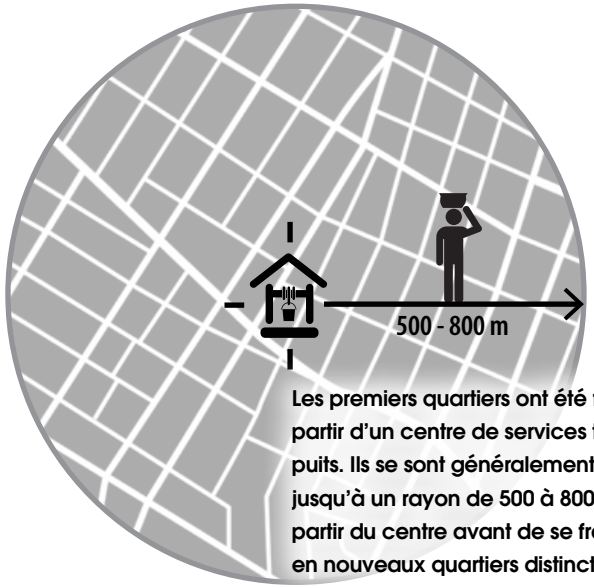
1.0 LE PLAN DE QUARTIER DU RUISSEAU HUMPHREY'S

Le quartier est l'élément de base traditionnel de la structure urbaine matérielle et culturelle. Toutes les grandes villes sont formées d'une réunion de quartiers et de la liaison de ces quartiers grâce à des réseaux de circulation. Les grandes villes sont fondées sur l'idée que les quartiers et les réseaux de liaison sont construits d'abord à l'usage des humains, puis élargis de manière à soutenir divers modes de transport motorisé. Elles sont le fruit de l'évolution et de la planification.

Les grandes villes telles que Londres et Paris illustrent clairement les avantages d'une construction qui part des quartiers. Formée au début par la réunion de neuf quartiers, qui se sont élargis pour en former vingt après quelques siècles d'évolution et de planification, Paris manifeste la valeur culturelle et économique du maintien du concept de quartier. Londres a connu la même évolution. Les résidents de ces villes vivent dans leur quartier en ayant accès aux produits de nécessité quotidienne, aux espaces sociaux ainsi qu'aux places de marché. Le centre du quartier est le carrefour culturel d'une communauté. La réunion des quartiers, ou la grande ville, est simplement un rassemblement de biens culturels importants. Le centre-ville, qu'il soit tel en raison de la géographie ou de ses liens avec un avantage physique important tel qu'une rivière, évolue pour répondre aux besoins de l'ensemble des quartiers grâce à des musées, à un quartier d'affaires, à des carrefours de transport et à des installations de loisirs et de sports, entre autres choses. Avec le temps, les villes peuvent en venir à avoir besoin de plusieurs points centraux.

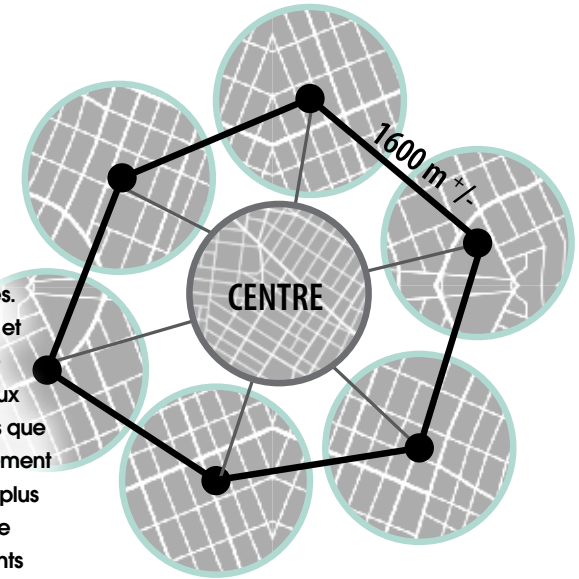
À ses tout débuts, le quartier n'a pas été planifié; il a été créé par nécessité. Les premiers quartiers se sont développés autour d'un puits commun, un besoin quotidien. La taille d'un quartier dépendait de la distance qu'une personne pouvait marcher avec une cruche d'eau, soit de 500 à 800 mètres selon la topographie du terrain. Alors, les quartiers avaient typiquement de 1 000 à 1 600 mètres de diamètre.

Le centre du quartier a gardé son but de répondre aux besoins quotidiens; toutefois, ces besoins se sont élargis pour englober d'autres agréments culturels (loisirs et nourriture, notamment). Ceux-ci sont encore considérés comme des attraits où on peut se rendre à pied et, en conséquence, les dimensions initiales des quartiers sont encore appropriées aujourd'hui. Cette idée a été mise à l'épreuve à l'échelle locale pendant l'élaboration du Plan directeur des parcs et loisirs 2008 de la ville de Moncton, qui a déterminé, à la suite d'un vaste processus de consultation, qu'un parc de quartier devrait être situé à pas plus de 10 minutes de marche de la porte avant de tout résident (environ 800 mètres) et faire partie d'un point central local incluant



Les premiers quartiers ont été formés à partir d'un centre de services tel qu'un puits. Ils se sont généralement développés jusqu'à un rayon de 500 à 800 mètres à partir du centre avant de se fragmenter en nouveaux quartiers distincts.

FIGURE 1.0A – Origines des quartiers



La réunion des premiers quartiers a formé des villes. Chaque quartier a gardé et développé son centre de services pour répondre aux besoins quotidiens, tandis que les centres-villes nouvellement formés ont répondu à de plus grands besoins en matière de services ou d'agréments culturels.

FIGURE 1.0B – Origine des villes

une utilisation des terres qui répond aux besoins quotidiens. Cela démontre clairement le désir de rénover et de développer la ville de Moncton à partir d'une réunion de quartiers.

Comme dans la plupart des villes nord-américaines, l'industrialisation, l'avènement de l'automobile, l'évolution des réseaux de transport ainsi que la mobilité des districts de commerce de détail (qui suivent les réseaux de transport) ont forcé les urbanistes à répondre aux problèmes passés et présents à l'échelle de toute la ville. Également, comme dans la plupart des villes nord-américaines, la croissance future exige qu'on porte attention à ces préoccupations et qu'on réponde aussi aux besoins du consommateur résidentiel d'aujourd'hui. L'outil de la municipalité pour la réalisation de ce modèle est le plan municipal.

La Ville de Moncton a commandé le plan de quartier du ruisseau Humphrey's pour créer un modèle d'expansion de la ville qui soit fondé sur l'intégration des besoins de marché contemporains et du désir de quartiers habitables pour les résidents. Le conseil municipal est préoccupé par le modèle d'étalement des banlieues qui a été le moteur de l'expansion depuis 50 ans et qui a entraîné une croissance qui reconnaissait mal l'importance du quartier.

La présente étude intègre également les Lignes directrices pour une gestion naturelle des eaux de ruissellement de la Ville dans un plan directeur d'urbanisme qui établit un cadre juridique de réalisation du développement (qui tient compte des contraintes du changement climatique et mise sur les possibilités actuelles et nouvelles du marché résidentiel). Le plan de quartier du ruisseau Humphrey's définit la prochaine étape majeure pour la durabilité environnementale et communautaire de la ville de Moncton.

Pour atteindre ces objectifs, le plan doit établir un cadre d'utilisation des terres pour le secteur visé par l'étude. Ce cadre consiste en une vision (définie à partir d'une vaste consultation du public, des besoins du marché et des pratiques exemplaires) aboutissant à un plan d'utilisation des terres qui est ensuite exécuté au moyen d'une série d'énoncés de politiques et de mesures de mise en œuvre. Le cadre doit être assez concis pour atteindre les éléments de vision fondamentaux, mais aussi assez souple pour faire place au style individuel des promoteurs et à l'évolution du marché.

1.1 L'OBJET DU PLAN DE QUARTIER

Le présent document, le mémoire sur la conception du plan de quartier du ruisseau Humphrey's, donne un aperçu du plan en vue d'un examen par le conseil municipal de Moncton. Il guide le lecteur à travers les divers éléments de consultation, de planification et de conception qui ont été entrepris dans l'élaboration du plan. Le document se termine par un bref aperçu des éléments primordiaux du plan et par un cadre stratégique qui assure une mise en œuvre conforme à ces éléments.

Il est important de remarquer que ce plan présente à la Ville de Moncton une méthode de développement de quartier qui s'écarte radicalement du modèle d'étalement des quartiers. Ce plan met la ville en une position progressiste qui permet aux promoteurs, aux résidents et au personnel de comprendre comment le développement sera réalisé et à quels coûts et recettes s'attendre tout au long de la phase de la construction. Fait tout aussi important, la ville assume le rôle de leader dans son propre développement pour assurer que le genre de quartier voulu par les résidents garde Moncton à la fine pointe de la croissance économique du Nouveau-Brunswick.

1.2 VALEUR JURIDIQUE DU PLAN

Le plan de quartier du ruisseau Humphrey's est un plan secondaire qui sera intégré au *Plan municipal de la Ville de Moncton*. Conformément au chapitre 5 du *Plan municipal*, le présent plan est conforme à la vision, aux buts et aux objectifs généraux de *PlanMoncton*. De plus, il a été rédigé de façon à assurer la conformité avec la politique NP2 :

> NP2 Dans la préparation des plans de quartier, le Conseil veillera à ce que les renseignements suivants, entre autres, soient fournis :
>
> a. la définition du secteur étudié;
>
> b. l'engagement public à définir le caractère du secteur et les besoins collectifs;
>
> c. l'évaluation des parcs, des installations communautaires et de la capacité des services;
>
> d. l'évaluation des lieux patrimoniaux et des possibilités de préservation du patrimoine;
>
> e. les emplacements possibles d'écoles futures;
>
> f. l'évaluation de l'état et de la capacité des infrastructures;
>
> g. les secteurs de densification, de transition et de conservation;
>
> h. la diversité d'utilisations des sols et les densités d'aménagement, y compris les emplacements possibles de centres communautaires de quartier ou de cœurs de village;

FIGURE 1.3A – Secteur étudié

i. les types de rues et leurs emplacements;

j. les exigences en matière de transport actif;

k. les exigences en matière de transport en commun;

l. les étapes et l'échelonnement des aménagements ainsi que les investissements publics;

m. toute autre politique ou ligne directrice propre au milieu qui est considérée appropriée;

n. les répercussions des utilisations des sols et de leur densité ainsi que le besoin d'assurer la transition et le rapport avec l'aménagement des secteurs adjacents de la ville.

1.3 CONTEXTE DU PLAN DE QUARTIER

Le secteur visé par l'étude sur le quartier du ruisseau Humphrey's occupe 505 acres de terrain sis entre la Transcanadienne, le chemin Shediac et le boulevard Harrisville (voir les figures 1.3A et 1.3B). Le secteur visé par l'étude est borné au nord par le ruisseau Humphrey's et le sentier qui le longe. Ce sentier en gravier suit le même corridor qu'un égout sanitaire collecteur de la ville de Moncton. À l'exception de ceux qui sont situés sur une petite parcelle qui longe le chemin Shediac, tous les égouts sanitaires doivent être raccordés à cet égout collecteur.

Contexte d'utilisation des terres. Presque tout le secteur visé par l'étude est actuellement désigné zone R2. Ainsi, les habitations unifamiliales et bifamiliales comptent parmi les utilisations permises dans ce secteur. Le zonage d'une petite partie du secteur en limite l'utilisation aux habitations unifamiliales (zone R1A). Les terrains adjacents sont désignés comme zones R1 et R2, avec une zone R3 adjacente au boulevard Harrisville.

Le *Plan municipal de la Ville de Moncton (PlanMoncton)* envisage la création d'un plan de quartier qui proposera de nouvelles lignes directrices en matière de zonage et d'aménagement pour le secteur visé par l'étude. Cela donnera lieu à des exigences d'aménagement plus strictes pour le secteur visé par l'étude, qui viseront à engendrer un aménagement selon le modèle de quartier. Cela dotera également la Ville de Moncton d'un modèle résidentiel et d'aménagement qui pourra être utilisé dans tout secteur d'expansion de banlieue.

Circulation. Le document intitulé PlanMoncton décrit un réseau de rues collectrices dans tout le secteur visé par l'étude, lequel réseau assure la liaison régionale avec le chemin Shediac, le boulevard Harrisville et la promenade Elmwood (à l'ouest, au-delà de la voie ferrée). Une liaison locale est proposée avec les rues collectrices est et ouest (voir la figure 1.3B). Ce réseau fait en sorte que l'aménagement se fait en fonction des liaisons nécessaires. Les liaisons avec les réseaux régional et local sont obligatoirement la responsabilité du promoteur. Il s'ensuit donc que les coûts d'infrastructure nécessaires pour absorber les répercussions additionnelles de l'aménagement sur les réseaux touchés par les liaisons doivent être assumés par le promoteur, y compris divers types d'intersections, des feux de circulation, des trottoirs et des sentiers longeant les rues.

Parcs et espaces verts. Le Plan directeur des parcs et loisirs de la ville de Moncton et le Plan directeur de transport actif décrivent clairement les parcs, les sentiers, les corridors naturels et les voies de circulation dans tout le secteur visé par l'étude. Le plan des parcs et loisirs propose des parcs de quartier à intervalles d'environ 800 mètres à l'intérieur des quartiers. La figure 3.5 illustre l'emplacement approximatif des types de parcs.

Le plan directeur de transport actif illustre l'emplacement des diverses voies de circulation linéaire, y compris les sentiers et les rues indiquées comme étant des corridors à usages multiples. Ces corridors doivent être adaptés aux divers types

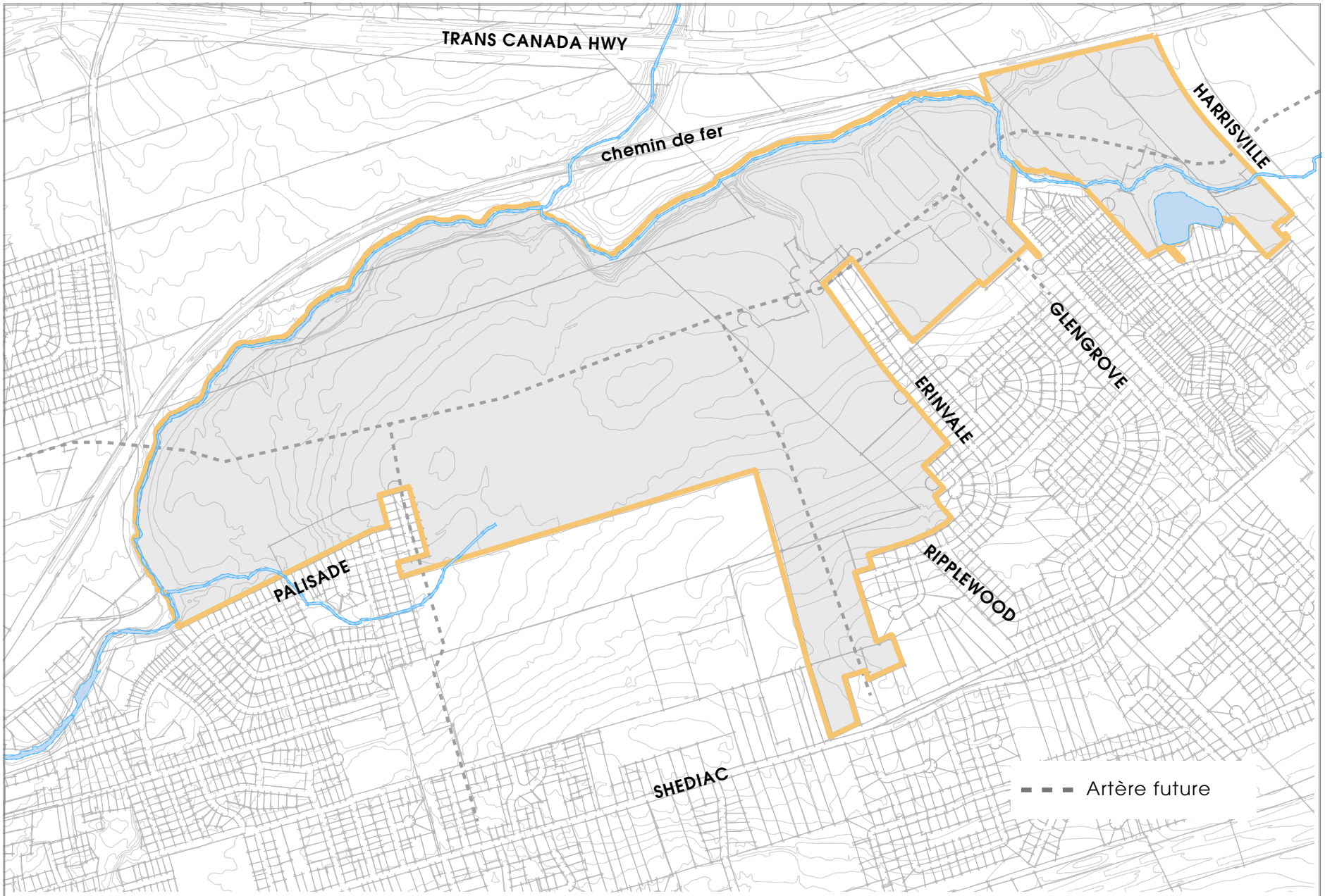


FIGURE 1.3B – Plan d'emplacement

de parcs pour former un réseau de circulation sécuritaire et confortable dans tout le secteur visé par l'étude.

Le chemin Shediac et le sentier du ruisseau Humphrey's constituent d'excellentes voies de déplacement dans le secteur visé par l'étude. Le corridor du chemin Shediac comporte des trottoirs des deux côtés de la rue, des voies cyclables et une chaussée à trois voies (une dans chaque sens et une voie centrale pour le virage). La Ville de Moncton a converti le chemin Shediac d'une route à quatre voies au corridor linéaire à usages multiples actuel.

Le sentier du ruisseau Humphrey's va du chemin Lewisville au boulevard Harrisville en longeant le ruisseau. Il offre une option naturelle de déplacement linéaire vers le chemin Shediac ainsi qu'un corridor récréatif pour la marche, le cyclisme et la course, notamment; les corridors proposés de rues à usages multiples et de sentiers dans le secteur visé par l'étude doivent donc offrir des liaisons adaptées au chemin Shediac et au sentier du ruisseau Humphrey's aux extrémités des aménagements. Les liaisons internes doivent produire un réseau qui relie le chemin Shediac et le sentier du ruisseau Humphrey's aux parcs de quartier du secteur visé par l'étude, à un parc communautaire central et à la nouvelle École Champlain.

Il est important de souligner que le processus de consultation du plan de quartier du ruisseau Humphrey's confirme le type et l'emplacement des parcs et des voies de transport actif proposés dans les plans antérieurs.

Égouts sanitaires. Le sentier du ruisseau Humphrey's existe grâce à une conduite d'égout sanitaire collecteur qui va du boulevard Lewisville au boulevard Harrisville. Cette conduite est conçue pour servir toutes les terres du secteur visé par l'étude dont la pente va vers le corridor du ruisseau. Le reste des terres du secteur visé par l'étude se raccordent à cet égout aux rues déjà existantes (là où la pente et la profondeur des conduites le permettent). Là où les aménagements supportent les frais d'accès aux services existants, aucune contrainte n'est imposée.

Croissance des banlieues. Les aménagements adjacents se sont prolongés dans le secteur visé par l'étude de tous les côtés. La portion ouest n'a connu que très peu de développement depuis le milieu des années 1980 tandis que les parties centrales et orientales de cette zone ont connu une croissance notable depuis 2005. Cette croissance constituent d'un mélange de maisons jumelées et unifamiliales. À l'heure actuelle, le développement de Grove Hamlet à l'est, favorise un taux d'absorption plus élevé. La construction de l'École Champlain continuera de l'appuyer.

Gestion des eaux pluviales. La croissance urbaine et suburbaine, en plus du changement climatique, ont forcé la Ville à adopter de nouvelles méthodes pour retenir et traiter les eaux pluviales dans les zones à aménager. Pour le secteur visé par l'étude en vue de l'élaboration du plan de quartier du ruisseau Humphrey's, le bord du sentier du ruisseau Humphrey et les terrains adjacents constituent un endroit idéal pour régler ces questions. Les débits d'orage seront captés, retenus et traités grâce à une série de bassins de retenue des eaux pluviales à gestion naturelle dont la forme est proposée dans les Lignes directrices pour une gestion naturelle des eaux de ruissellement de la ville de Moncton. Les conclusions de ce document sont incorporées à celles du présent document pour résoudre les problèmes de croissance suburbaine à Moncton.

2.0 Vision et principes de planification

2.0 VISION ET PRINCIPES DE PLANIFICATION

Une vision sérieuse est fondée sur l'alliage des besoins de l'ensemble des terrains existants avec les besoins des résidents futurs. Pour le plan de quartier du ruisseau Humphrey's, la base existante comporte notamment des secteurs résidentiels en expansion et des attraits naturels exceptionnels (ruisseaux et peuplements de pruches). Les futurs résidents ont besoin de quartiers qui soutiennent et valorisent les attraits existants tout en offrant une variété de logements de qualité à prix abordable, des commerces de détail de quartier et des aires de loisirs variées. Ces exigences ont été décrites par les résidents de Moncton pendant les diverses séances de consultation. Le présent chapitre résume les résultats de ces séances.

Le concept de la planification en vue du plan de quartier du ruisseau Humphrey's est fondé sur des principes d'utilisation des terres et d'aménagement communautaire ainsi que sur des stratégies de transport et de circulation qui assurent une stratégie appropriée de croissance en matière d'aménagement pour ce secteur de Moncton. Ces principes, mis en commun avec des stratégies de gestion naturelle des eaux pluviales, favorisent une conception des quartiers qui intègre les milieux naturels et bâtis pour créer une ambiance d'appartenance de façon durable. La forme du quartier est fondée sur une variété d'utilisations des terres et de types de bâtiments qui est conçue pour offrir la même facilité d'accès aux piétons, aux cyclistes, aux utilisateurs des transports en commun et aux automobilistes. La forme fonctionnelle est fondée sur un quadrillage de circulation où les déplacements des personnes sont la priorité absolue dans tous les corridors au moyen de méthodes de transport durables. Ainsi, la rue, le trottoir et le sentier d'un quartier deviennent de puissants corridors sociaux et récréatifs. Les rues du secteur donnent autant d'importance aux piétons et aux cyclistes qu'aux automobilistes. La figure 2.0 (ci-contre) illustre le processus de consultation qui a abouti à la vision formulée au présent chapitre.

Une telle forme conserve et met en valeur les espaces verts et les zones écosensibles. Les corridors des rues et des sentiers sont traités comme des espaces publics accueillants pour les piétons et sont intégrés comme un réseau d'espaces et d'installations publics (parcs, écoles, résidences, commerces, lieux de travail et arrêts de transport en commun).

Ce modèle de quartier est le premier à Moncton qui ait été globalement planifié dans le contexte du changement climatique (au moyen des principes directeurs sur le transport durable qui ont été expliqués dans le rapport du sondage *Destination 2040*). Grâce aux *Lignes directrices pour une gestion naturelle des eaux de ruissellement* (élaborées au préalable par WSP Canada Inc., Native Plant Solutions et Trace Planning and Design), un nouveau modèle de gestion des eaux pluviales sera mis à l'épreuve. Au moyen de la vision et des politiques élaborées dans le présent document, un nouveau modèle d'aménagement résidentiel sera proposé. Ensemble, on a recherché et défini une orientation claire pour l'avenir des secteurs en expansion de Moncton.

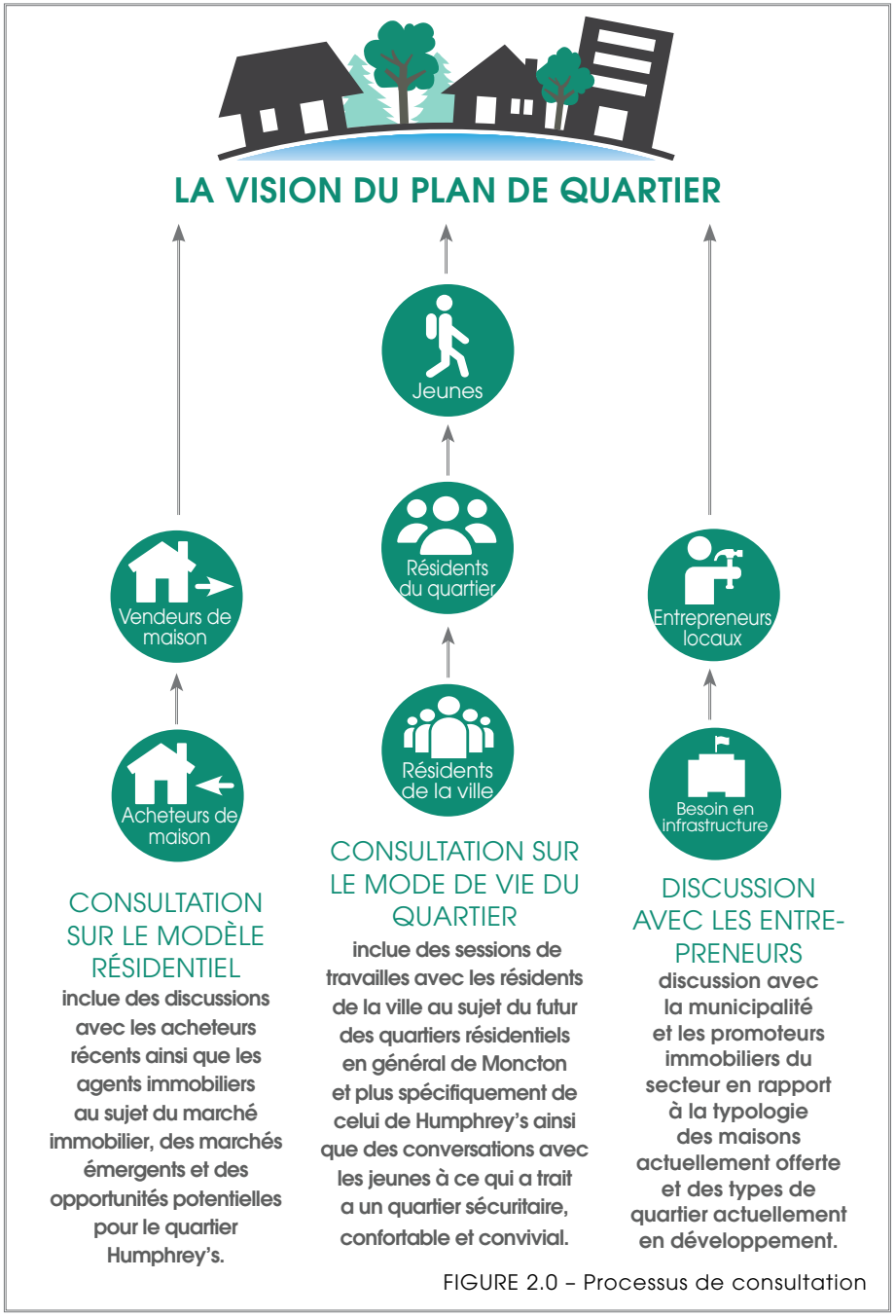


FIGURE 2.0 – Processus de consultation

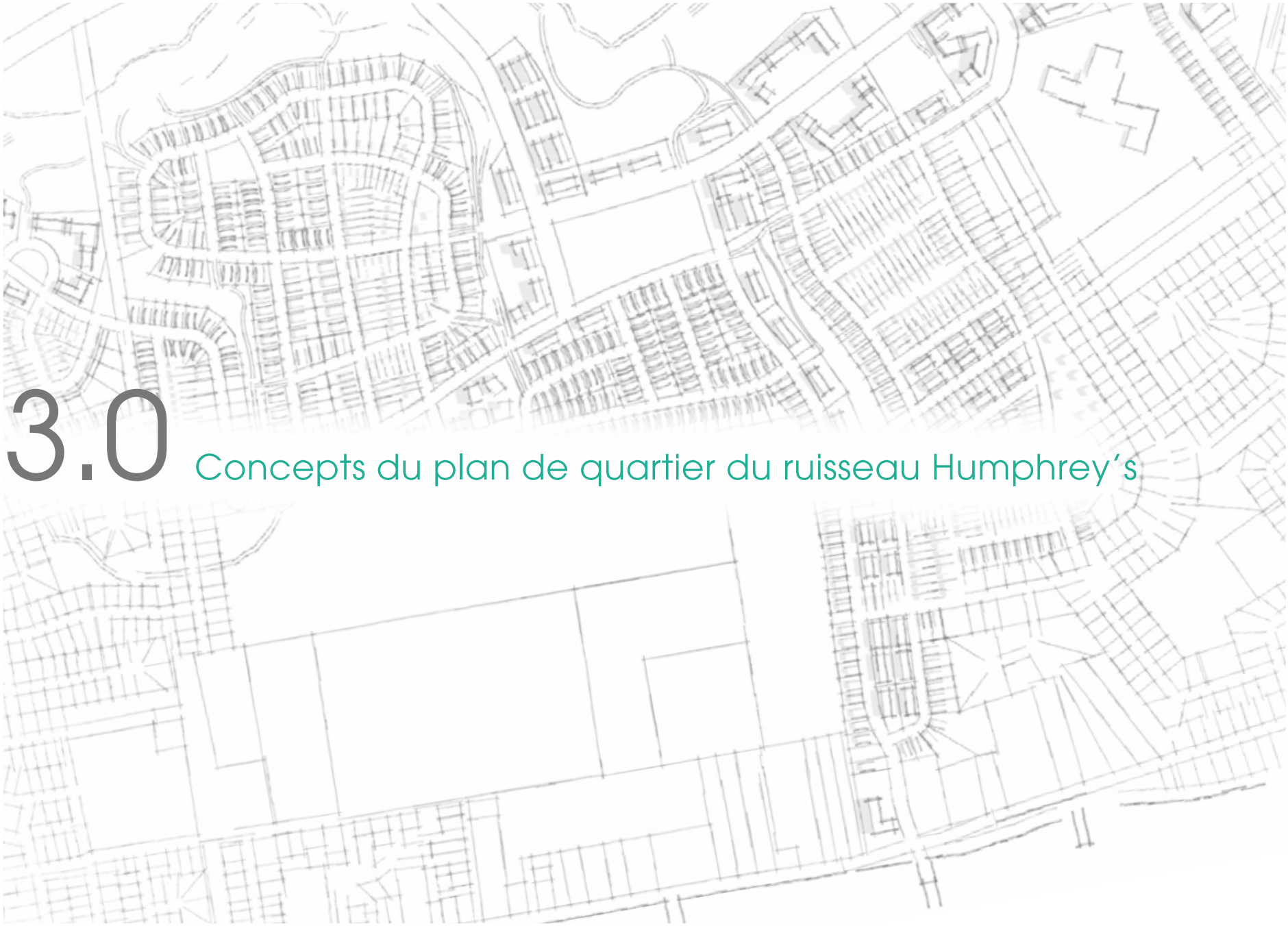
2.1 PRINCIPES DE PLANIFICATION DU QUARTIER

Les résultats des séances de consultation auprès de divers groupes de résidents s'ajoutent à la stratégie de gestion des eaux pluviales pour former les principes de planification du quartier suivants pour le plan de quartier du ruisseau Humphrey's :

- **Concevoir une collectivité favorable aux piétons qui offre un réseau de rues et d'utilisations des terres « compréhensible » (rassurant pour les piétons et comportant des mesures de modération de la circulation au moyen d'une conception efficace des corridors de déplacement).**
- **Créer des quartiers dont les résidents sont d'âges et de revenus divers, qui offrent une variété de types de logements répondant à une variété de besoins, d'âges, de capacités et de revenus (dotés de services adaptés à diverses étapes de la vie).**
- **Soutenir un environnement sain grâce à la conservation des secteurs sensibles et à l'intendance des ressources naturelles.**
- **Intégrer les parcs et l'environnement naturel en incorporant la gestion des eaux pluviales aux aires de loisirs et en aménageant des parcs dans le cœur des quartiers. Ces aires et parcs devraient constituer des points d'entrée dans le réseau régional de sentiers (permettant au public de jouir du corridor du ruisseau Humphrey's).**
- **Respecter le Plan directeur des parcs et loisirs de la ville de Moncton en établissant des parcs de quartier à moins de 10 minutes de marche pour les résidents du secteur de services.**
- **Aménager des terrains résidentiels près de la nouvelle école pour offrir des choix en matière de logement pour des gens à revenus divers à ceux qui veulent habiter à moins de cinq minutes de marche de l'école.**
- **Créer des communautés à vie qui offrent des logements pour les étapes successives de la vie pour des revenus variés, qui progressent à mesure que le quartier grandit.**
- **Élargir les choix de modes de transport en offrant un réseau de transport multimodal doté de « voies principales » unifiées et un réseau en grilles de voies réservées aux piétons et aux cyclistes (doté d'utilisations des terres en bordure des rues qui permettent une surveillance passive ou des « yeux sur la rue » ainsi que des services dans les secteurs du centre de la communauté).**

REMARQUE IMPORTANTE : Le fait d'établir des types appropriés de logements à des endroits pertinents du quartier aide à s'y orienter et favorise la sécurité publique tout en plaçant des segments de marchés aux endroits souhaités par les consommateurs résidentiels. Par exemple, ceux qui désirent habiter à un endroit facilitant la circulation, parce qu'ils veulent jouir quotidiennement des avantages que procure la ville, veulent vivre à proximité des grandes voies artérielles de la ville. Ceux qui ont des enfants veulent habiter près des écoles, alors que les parents dont les enfants sont partis aiment vivre près des voies piétonnes et près les uns des autres (ce qui leur donne un solide sentiment d'appartenance à la collectivité). Les personnes âgées, ainsi que d'autres qui préfèrent des options à plus forte densité de population, préfèrent vivre près des endroits où il y a de l'animation (parcs, écoles, zones commerciales).

La localisation de ces utilisations dans un quartier doit être conciliée avec les variables de l'utilisation des terres et de la demande du marché. Le marché prédit des types de modèles variés; toutefois, le concept de l'échelonnement des résidences doit être retenu pour assurer la diversité des produits et un sentiment solide et diversifié d'appartenance au quartier. Les aménagements unifamiliaux entraînent l'étalement des banlieues, alors qu'un aménagement qui prévoit la diversité et les bonnes liaisons constitue un quartier.



3.0 Concepts du plan de quartier du ruisseau Humphrey's

3.0 CONCEPTS DU PLAN DE QUARTIER DU RUISSEAU HUMPHREY'S

La formulation d'une vision d'aménagement exige un alliage judicieux du désir d'une vie de quartier nourri par les résidents, de la proposition de logements adaptés au marché qui correspondent à ce désir, de l'obtention de densités de population qui soutiennent l'infracture et de l'examen de la capacité des constructeurs de bâtir le quartier. Cet alliage va à l'encontre des idées traditionnelles en matière d'aménagement et exige que les constructeurs envisagent la création de collectivités financièrement et culturellement viables avant de songer aux maisons de ces collectivités. Ainsi, la vision transforme les constructeurs en promoteurs.

La vision et les principes d'urbanisme inspirent les concepts suivants pour le plan de quartier du ruisseau Humphrey's. Les concepts constituent ensemble les éléments fondateurs du plan directeur (décrit à la fin du présent chapitre).

3.1 CONCEPT D'ESPACE VERT

L'espace vert du plan de quartier du ruisseau Humphrey's part du ruisseau Humphrey's et de ses rives. Il est renforcé par l'élargissement de son habitat riverain de façon à inclure une végétation riveraine considérable, des espèces d'arbres ou des pentes qui, si elles sont exposées, pourraient entraîner l'érosion et la dégradation du ruisseau.

L'espace vert s'étend du corridor élargi du ruisseau pour inclure des rigoles de drainage qui dirigent l'écoulement des eaux pluviales de surface vers la bordure du ruisseau et le ruisseau lui-même. Bien que les rigoles ne soient pas des cours d'eau désignés, une végétation d'au moins 15 mètres de largeur devrait être conservée de chaque côté de celles-ci. Ainsi, les écoulements de surface seront dirigés dans des rigoles dont la végétation sera conservée (dans des corridors qui pourront permettre des utilisations à la fois écologiques et récréatives).

3.2 CONCEPT D'EMPLACEMENT DES ÉTANGS DE RETENUE DES EAUX PLUVIALES

Les étangs de retenue des eaux pluviales à gestion naturelle sont situés là où les rigoles bordées de végétation rencontrent le corridor riverain élargi. Un tel emplacement permet aux eaux pluviales de surface et souterraines de se rencontrer aux étangs à gestion naturelle. Là où des sentiers sont aménagés le long des rigoles, les étangs constituent aussi des points d'entrée au sentier du ruisseau Humphrey's et au réseau de sentiers de Moncton. Alors, s'ils sont bien

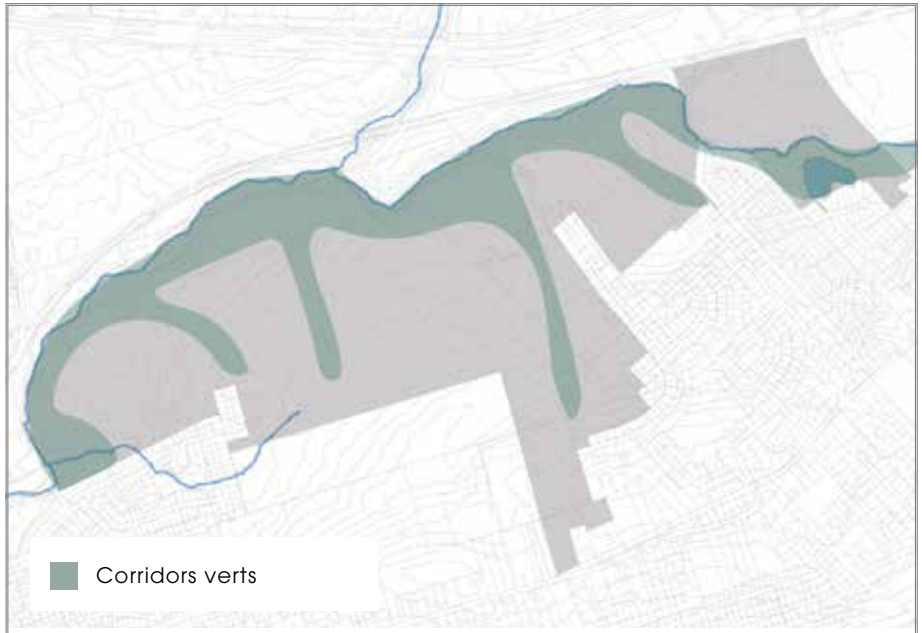


FIGURE 3.1 – Concept d'espace vert

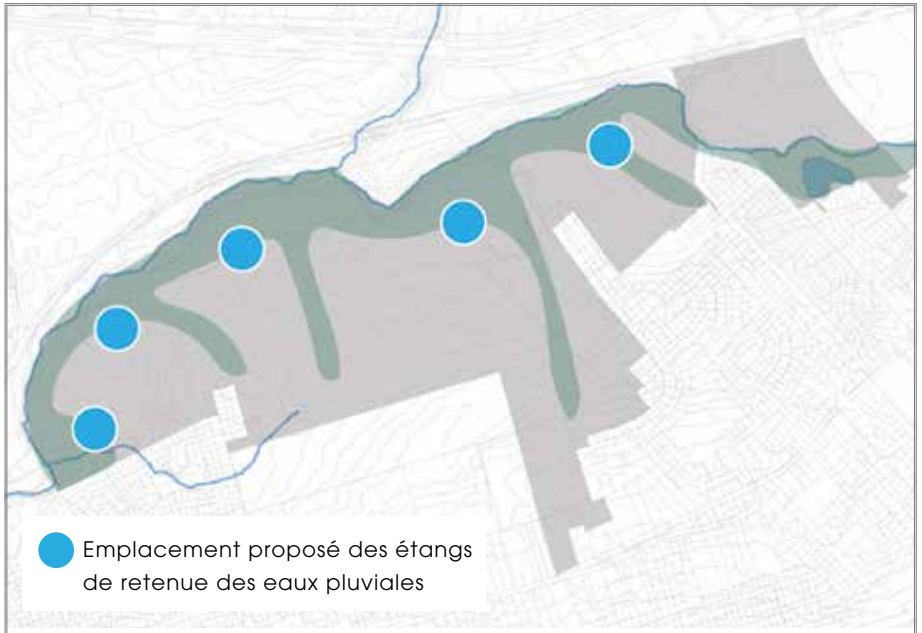


FIGURE 3.2 – Concept de gestion des eaux pluviales

conçus, les étangs rempliront à la fois des fonctions écologiques et récréatives.

Les installations de gestion des eaux pluviales ne sont pas couramment traitées comme des attraits récréatifs et communautaires. Pour qu'elles le soient, l'endroit doit devenir un parc situé dans un corridor de verdure. Il doit être traité comme un parc comportant un étang de retenue des eaux pluviales à gestion naturelle plutôt qu'un étang ayant les agréments d'un parc, pour qu'il joue le rôle de parc et d'agrément communautaire. Les lignes directrices suivantes s'appliquent à cette installation :

- L'étang de retenue des eaux pluviales à gestion naturelle retiendra perpétuellement les eaux jusqu'à leur niveau normal (pour soutenir la plantation dans les marais directement attenants). Dans cette nappe d'eau se déposeront également la plupart des sédiments qui y entreront; en conséquence, elle pourrait avoir besoin d'un entretien périodique. Étant donné les besoins possibles en matière de surveillance et d'entretien, la partie de l'étang à gestion naturelle qui sera située en dessous du niveau normal des eaux sera conservée comme infrastructure de travaux publics et ne sera pas considérée comme terrain d'utilité publique.
- La partie marécageuse ou riveraine des étangs, conçue pour recevoir les eaux pluviales d'un événement pluvio-hydrologique à récurrence de cent ans, est plantée de manière à traiter les eaux pluviales de façon biologique. Les afflux arrivant dans cette partie des étangs s'infiltreront en tant qu'eaux traitées mécaniquement et biologiquement vers des destinations souterraines adjacentes (pour aider à maintenir la santé de la zone riveraine élargie). Cette zone nécessitera une surveillance et un entretien périodiques conformes aux activités des parcs municipaux. Par conséquent, cette partie des étangs sera considérée comme terrain d'utilité publique.
- La transition d'étang de travaux publics à zone de réception des eaux pluviales désignée terrain d'utilité publique s'applique également à tous les terrains désignés pour accueillir l'étang. Ces terrains devront donc être traités comme parc de quartier conformément au Plan directeur des parcs et loisirs de la ville de Moncton. L'endroit sera également traité comme un point d'entrée aux sentiers régionaux donnant accès au réseau de sentiers.
- Les utilisations des terres en bordure de ce parc devront permettre une surveillance passive de l'endroit. Une plus forte densité de population est privilégiée à cet endroit, tout comme des utilisations qui font face au parc autant que possible.

Étang de retenue des eaux pluviales à gestion naturelle à Winnipeg

3.3 CONCEPT DE CIRCULATION RÉGIONALE

La carte du réseau routier futur de la ville de Moncton propose une route est-ouest de grande communication, et le sondage *Destination 2040* confirme qu'elle constitue une liaison essentielle pour notre collectivité.

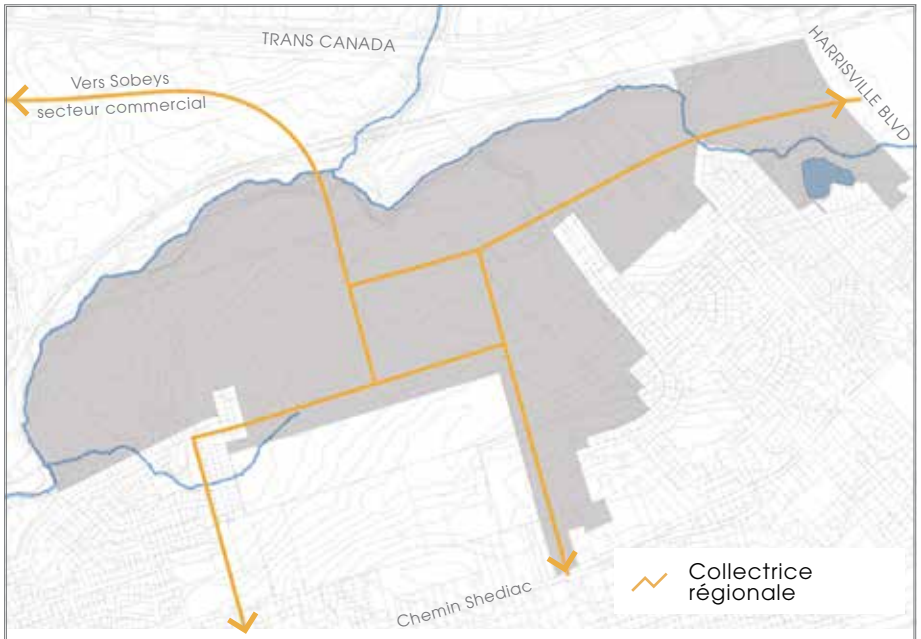


FIGURE 3.3 – Concept de circulation régionale

Par sa conception, cette liaison assure la circulation urbaine latérale dans les secteurs en développement sans surcharger excessivement les voies latérales existantes.

Cette liaison est légèrement modifiée pour avantager les secteurs externes et internes de la collectivité. À l'extérieur, la partie ouest de la voie de liaison est déplacée vers le nord, jusqu'au secteur du Sobeys de la promenade Elmwood, pour assurer l'accès de la population aux importants services hebdomadaires de vente au détail. À l'intérieur, cette liaison constitue une place communautaire dotée d'un parc et de commerces de détail pour combler les besoins quotidiens, laquelle place est entourée de terrains à utilisations mixtes. Ainsi, les besoins quotidiens sont satisfaits dans le quartier, où les résidents peuvent se rencontrer et socialiser en magasinant et en effectuant des activités récréatives, tandis que leurs besoins hebdomadaires sont satisfaits à courte distance de la place communautaire.
Les corridors régionaux, quand ils traversent la collectivité, sont d'importants moyens d'orientation, et ils devraient être faciles à comprendre quand on les emprunte. Toutes les intersections des voies de communication régionale devraient avoir trois branches et un seul arrêt obligatoire (uniquement en vue d'un virage perpendiculaire). Cela limite les options de virage aux principales liaisons régionales et de quartier et empêche qu'on ne s'égare dans les quartiers résidentiels.

3.4 CONCEPT DE MOBILITÉ

Le concept de circulation régionale assure les déplacements multimodaux dans tout le quartier et les secteurs environnants de la ville, tandis que le concept de mobilité assure des liaisons qui donnent la priorité aux piétons dans le quartier. Ce concept mise sur les rues et les sentiers afin d'établir une grille « à propulsion humaine » qui relie tous les secteurs du quartier à d'autres résidents, au parc central, au réseau régional de sentiers et à l'école.

Il est important de remarquer que la voie de circulation régionale, illustrée dans la figure 3.3, est le principal moyen de circulation des gens. Les véhicules auront accès aux aires communautaires grâce à ces corridors; par contre, les piétons, les cyclistes et ceux qui utilisent d'autres moyens de propulsion humaine y auront accès grâce à la grille de rues et de liaisons de sentiers illustrée à la figure 3.4.

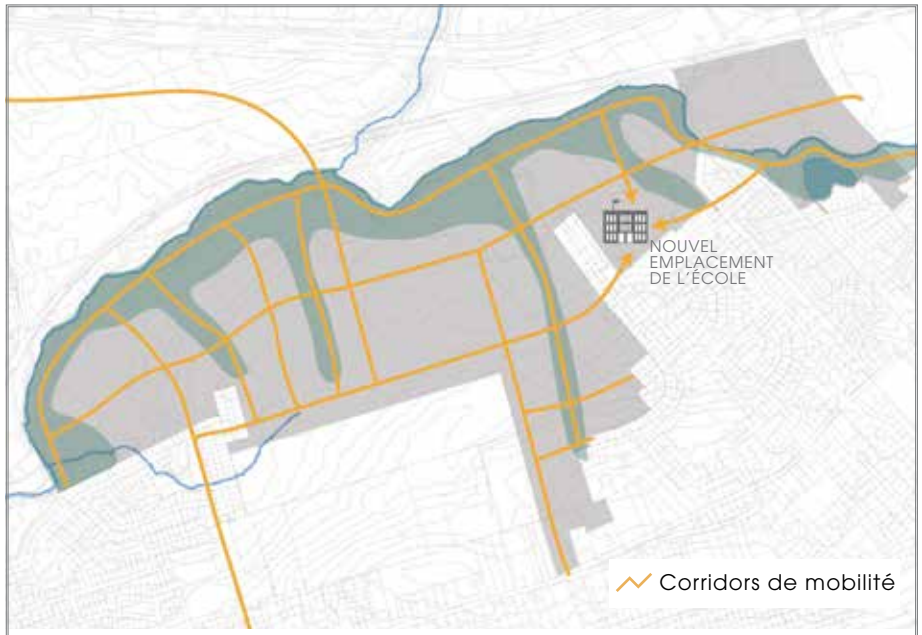


FIGURE 3.4 – Concept d'accessibilité aux piétons

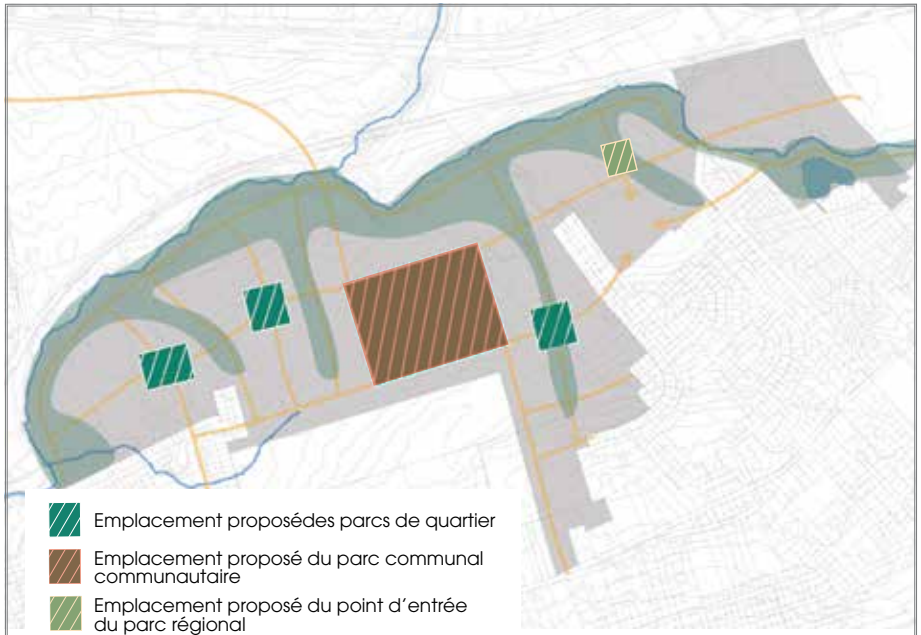


FIGURE 3.5 – Concept d'entourage des parcs

La grille de corridors illustrée inclura des rues à chaussée partagée et le sentier asphalté. Les utilisations des terres le long du sentier devraient limiter les intersections trottoirs/voies d'accès et maximiser la surveillance passive.

3.5 CONCEPT D'ENTOURAGE DES PARCS

Le concept de mobilité indique où les liaisons est-ouest et nord-sud du quartier devraient généralement être établies, ainsi que les endroits où la grille de circulation se rattache au réseau régional de sentiers. Ces importantes « intersections » rassembleront les gens à des fins sociales et récréatives et constitueront des endroits idéals pour des parcs de quartier.

La figure 3.5 illustre la relation conceptuelle entre le corridor de circulation et les parcs. Un parc communautaire constitue un carrefour grâce aux intersections à trois branches qui l'entourent, tandis que les parcs de quartier sont situés à d'importantes intersections de la grille de circulation. Les trois types de parcs sont décrits ci-après.

» **Le terrain communal communautaire**. Ce puissant carrefour est créé à des fins de rassemblement. Entouré de terrains à utilisations mixtes habités par des gens à revenus divers, conçu pour permettre une surveillance passive, le parc comporte des sentiers, des espaces verts de tailles diverses destinés à des jeux structurés ou non, des aires de spectacles et des corridors de végétation dense.

» **Le parc de quartier.** Ce type de parc est créé dans le contexte du Plan directeur des parcs et loisirs de la ville de Moncton (pour les parcs de quartier). On retrouve parmi les agréments de ces endroits de l'équipement de jeux, une aire de jets d'eau et des aires sociales connexes. Les utilisations des terrains adjacents et la création d'un corridor de circulation assurent la surveillance passive du parc.

» **Parc constituant un point d'entrée régional.** Ce genre de parc assure la liaison avec les sentiers régionaux. Dans certains cas, un parc de quartier est aménagé à un endroit où l'aménagement du quartier nécessite ce genre de parc. Dans d'autres cas, le point d'entrée peut exiger seulement un agrément social qui assure le confort des utilisateurs du sentier. Chaque point d'entrée devra être conçu en fonction de l'utilisation des terrains adjacents.

3.6 CONCEPT DE QUARTIER

L'emplacement et la taille des quartiers du plan de quartier du ruisseau

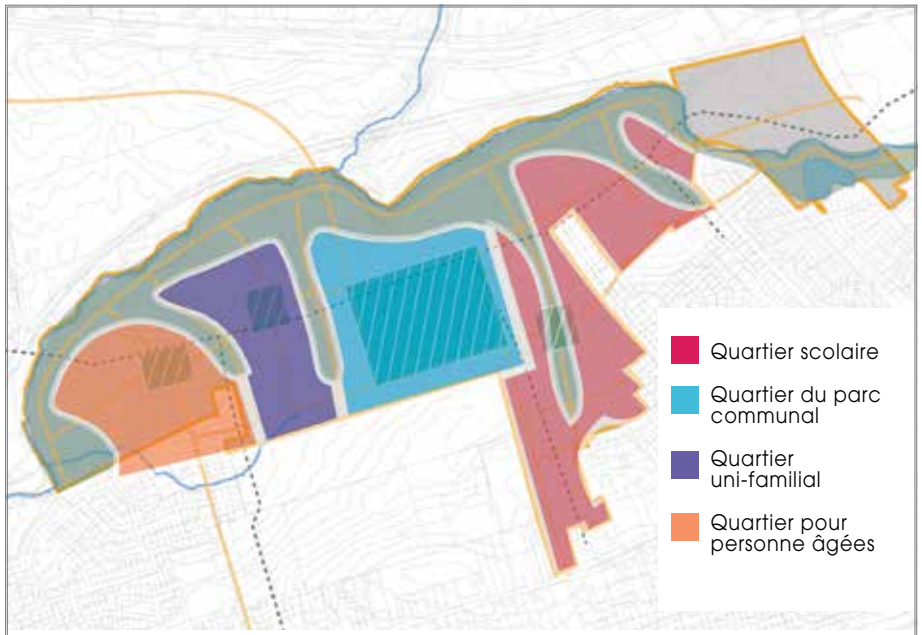


FIGURE 3.6 – Concept de quartier

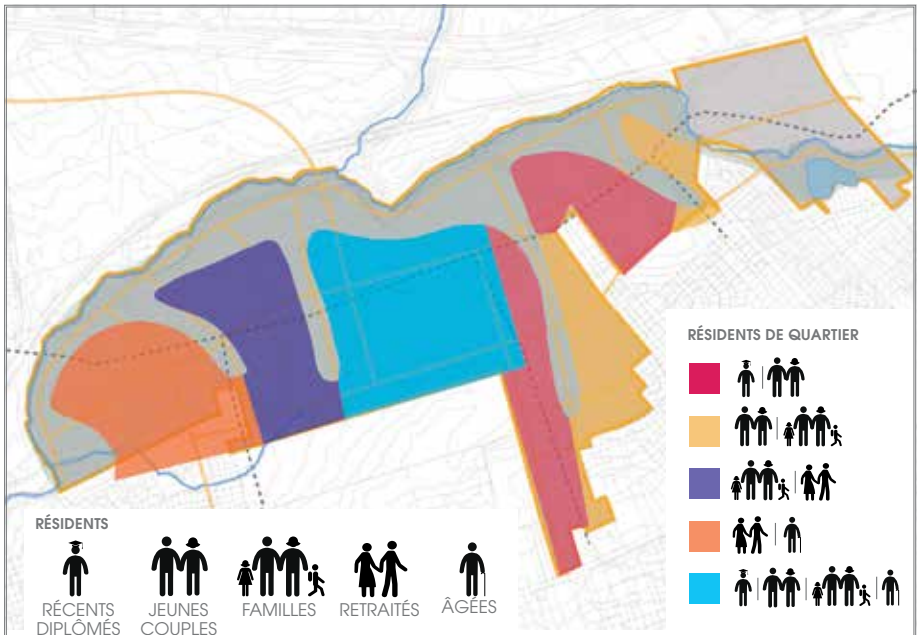


FIGURE 3.7A – Concept résidentiel

Humphrey's découlent simplement du concept d'espace vert. Les terrains qui restent une fois que les corridors de verdure ont été réservés forment quatre divisions distinctes du quartier qui soutiennent les parcs et les corridors de circulation désignés au préalable. Le concept de circulation régionale propose des liaisons internes entre les quartiers de la collectivité ainsi que des liaisons avec les attraits régionaux. La section qui suit décrit l'agencement résidentiel de chaque quartier.

3.7 CONCEPT RÉSIDENTIEL

Le concept de l'élaboration d'un modèle résidentiel dans le secteur visé par l'étude a reçu la plus grande attention des gens de Moncton consultés (en vue de ce projet). Les résidents craignent que le même type et la même qualité de logements, et les quartiers qui seront aménagés en conséquence dans ce secteur de la ville, ne dominent le paysage résidentiel de l'avenir. Pour l'avenir, il est évident que les promoteurs ont besoin de directives de l'administration municipale.

Au lieu du modèle actuel, les résidents envisagent des quartiers qui sont conçus pour les gens qui y vivent. Les logements sont à la fois à utilisations mixtes et pour gens à revenus divers, et ils sont situés à des endroits du quartier qui soutiennent le modèle d'habitabilité proposé dans les concepts d'espaces verts, de mobilité et de parcs. Les résidents sont d'avis que, si on laisse faire les promoteurs et si on ne change rien aux exigences actuelles, la tendance localisée à la création de quartiers sans aucun souci de l'habitabilité se poursuivra (et une autre « collectivité sans âme » sera créée). Ainsi, il y a lieu de fournir aux promoteurs une plateforme et un soutien qui leur inspire la fierté du travail qu'ils font et le sentiment que leur œuvre sera durable (pour les habitations comme pour les terrains).

Chose intéressante, les modèles de logements choisis pour la collectivité et leur emplacement dans chaque quartier sont la clé de l'excellence de l'aménagement réalisé. Les activités connexes telles que les corridors de circulation, les services de vente au détail et l'agencement des parcs sont désignées au préalable. En conséquence, le type et l'emplacement des logements n'ont qu'à soutenir ces agréments dans le contexte de la demande du marché. Les consultations auprès des résidents, des professionnels de l'immobilier et des gens qui prévoient acheter des maisons neuves au cours des cinq prochaines années ont abouti aux concepts suivants en matière d'aménagement résidentiel :

- **Collectivités pour la durée de la vie.** Les résidents choisissent de vivre dans une collectivité pour diverses raisons personnelles. Les solides relations personnelles entre un résident et la collectivité ne devraient pas être brisées parce qu'il n'y a pas de logement adatpé à son âge ou à son revenu. Il faut élaborer un modèle de logements qui assure l'accès à divers types de modèles de logements dans les secteurs désirés de la collectivité. Ainsi, les résidents ne seront pas obligés de quitter leurs amis, leur parenté et les attraits communautaires qui leurs sont familiers pendant le cours de leur vie.
- **Premiers logements.** Le point d'entrée sur le marché résidentiel est une location ou une première maison. En raison de leurs intérêts, les résidents qui appartiennent à ce segment du marché ont tendance à participer à la vie urbaine plus qu'à la vie de quartier. Alors, ce genre de logements (appartements à louer, bungalows pour propriétaires d'un premier logement, maisons jumelées et maisons en rangée) devrait être situé près des voies principales et des points d'entrée dans les quartiers (pour assurer les liaisons désirées avec la ville).
- **Habitations unifamiliales.** Les résidents passent d'une première habitation à une habitation unifamiliale lorsque leurs relations amènent des membres additionnels dans leur famille et que naît en eux le désir d'établir de solides relations avec les attraits communautaires (écoles, parcs, grille de circulation). Ces habitations devraient être situées dans la division pertinente du quartier et à moins de 10 minutes de marche des parcs du quartier.

FIGURE 3.7B – Modèle de logement pour les étapes successives de la vie

Ce modèle illustre la relation entre cycles de vie d'un résident et ses besoins lors des divers stages de la vie. Les agents immobiliers et les acheteurs de maison ont articulé le besoin de créer un produit unique pour les retraités. Il s'agit d'une maison sur un étage avec un garage et un haut niveau de qualité de la finition intérieure. La création de ce type de produit, si bien localisé, résultera dans la création d'un modèle de logement pour les étapes successives de la vie.

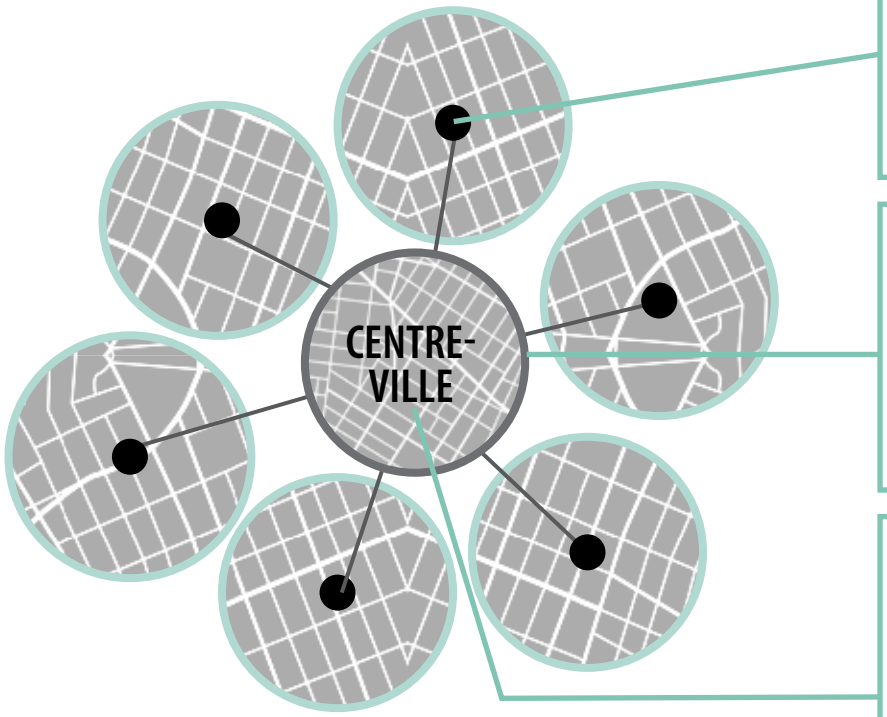
» **Logements pour parents dont les enfants ont quitté le foyer.** Quand les membres de la famille quittent la maison, les résidents peuvent prendre un logement moins grand (bungalow ou logement locatif) ayant une forte relation avec la vie dans le quartier (près du réseau de circulation et des services du quartier). Les logements de cette catégorie devraient avoir une construction et une finition de haute qualité et un stationnement intérieur, et être situés près de résidences semblables pour encourager et assurer de solides relations sociales entre voisins.

» **Logements pour personnes âgées.** Ce qui compte, ce sont les activités. Les résidences pour personnes âgées, quel que soit le genre de soins qu'elles fournissent, devraient être situées dans des secteurs à activité intense, et ce pour deux raisons. Tout d'abord, les résidences pour personnes âgées à forte densité permettent une surveillance passive du simple fait qu'elles sont situées le long des corridors de circulation. Ensuite, les résidents âgés ont une meilleure qualité de vie quand ils sont dans des lieux où sont tenues des activités. Toute possibilité de loger les personnes âgées le long des corridors d'activité, près des parcs ou des écoles ou à proximité de secteurs commerciaux leur donne des possibilités d'animation et de participation qui assurent leur appartenance à la collectivité plus tard dans leur vie. Ce sont des avantages qui vont dans les deux sens et dont il faut profiter.

» **Quartiers pour toutes les étapes de la vie.** Tous les modèles de logements ont leur place dans les quartiers proposés. Il est important de remarquer que toutes les habitations ne peuvent pas être construites maintenant parce que le marché en évolution n'est pas fait pour accueillir tous les types de logements. Ainsi, l'aménagement devrait commencer par des premiers logements et des habitations unifamiliales et en venir à inclure des logements pour parents dont les enfants ont quitté le foyer et pour personnes âgées à mesure que l'évolution créera la demande. Les résidents consultés le comprennent, et ils ont proposé un modèle de développement dans lequel les quartiers axés sur le logement sont créés à mesure que la demande en crée le besoin. Ce modèle, illustré sur la figure 3.7B, indique que les quartiers miseront sur la nouvelle école avec la construction de premiers logements et d'habitations unifamiliales et s'étendront vers l'ouest, où un quartier de logements pour parents dont les enfants ont quitté le foyer et pour personnes âgées répondra aux besoins en évolution. Chaque quartier accueille seulement deux ou trois types de logements, pour offrir des habitations à utilisations mixtes et pour des gens à revenus divers selon une gamme de produits résidentiels étroite et bâtissable.

» **Logements à forte densité et quartier de banlieue.** Le choix approprié de l'emplacement de modèles de logement à forte densité est fonction du style de vie et de la viabilité économique dans les divers types de quartiers urbains. Par exemple, l'idée de construire un immeuble d'habitation de cinq étages comptant bien au-delà de 56 logements n'est pas conforme à la création d'une architecture à échelle humaine dans les quartiers de banlieue. Les immeubles d'habitation de grandes dimensions sont bien situés dans un centre-ville pour accueillir des populations suffisantes pour soutenir la viabilité économique du cœur de la ville. De plus, l'échelle des grands immeubles résidentiels convient mieux au cœur d'une ville.

» Les immeubles plus petits qui soutiennent le style de vie d'un quartier sont mieux situés dans les aménagements de banlieue, tandis que les meilleurs emplacements pour les immeubles de taille moyenne sont le long des voies de grande communication qui relient les quartiers au centre-ville. La figure 3.7C décrit un modèle de localisation pour les divers types de modèles d'habitations à plus forte densité.



Construction multifamilial de quartier
Limité à 28 logements et 3 étages. L'interface de ces constructions doit encourager une interaction avec les résidents du quartier et la circulation.

Construction multifamiliale de l'intercité
Limité entre 40 et 80 logements et 4 étages. Localisé à proximité des axes de transports important afin de limiter son impact sur le quartier causé par la circulation, l'ombrage de l'édifice et grand espace de stationnement.

Construction multifamiliale au centre-ville
Inclure un minimum de 5 étages et plus de 80 logements. Contribue à accroître la circulation piétonnière et à encourager le développement de commerce typique d'un centre-ville.

FIGURE 3.7C – Emplacements des modèles à forte densité

3.8 PLAN DIRECTEUR DE QUARTIER DU RUISSEAU HUMPHREY'S

Le plan directeur, figure 3.8, illustre la vision des résidents pour les quartiers et l'ensemble de la collectivité dans le secteur visé par l'étude en vue du projet. Divers types de logements sont placés sur des lots de tailles diverses suivant le concept résidentiel. Des corridors verts sont aménagés conformément au concept d'espace vert. Les emplacements du réseau de circulation et des parcs sont choisis en fonction de leurs concepts, et le concept de circulation régionale est illustré par les voies principales dans tout le secteur couvert par le plan directeur et vers les secteurs de services régionaux.

Il est important de remarquer que le plan directeur élimine les limites actuelles des propriétés d'une manière qui oblige les promoteurs à travailler ensemble pour assurer de solides liaisons matérielles et culturelles dans l'ensemble du quartier. La Ville de Moncton devra veiller à ce que ces liaisons l'emporteront sur le désir des promoteurs de s'« envelopper » dans les limites de leurs propriétés. C'est là que le souci de laisser un héritage transforme le constructeur d'habitations en promoteur.

FIGURE 3.8 – Plan directeur sectoriel

4.0 Le plan de quartier du ruisseau Humphrey's

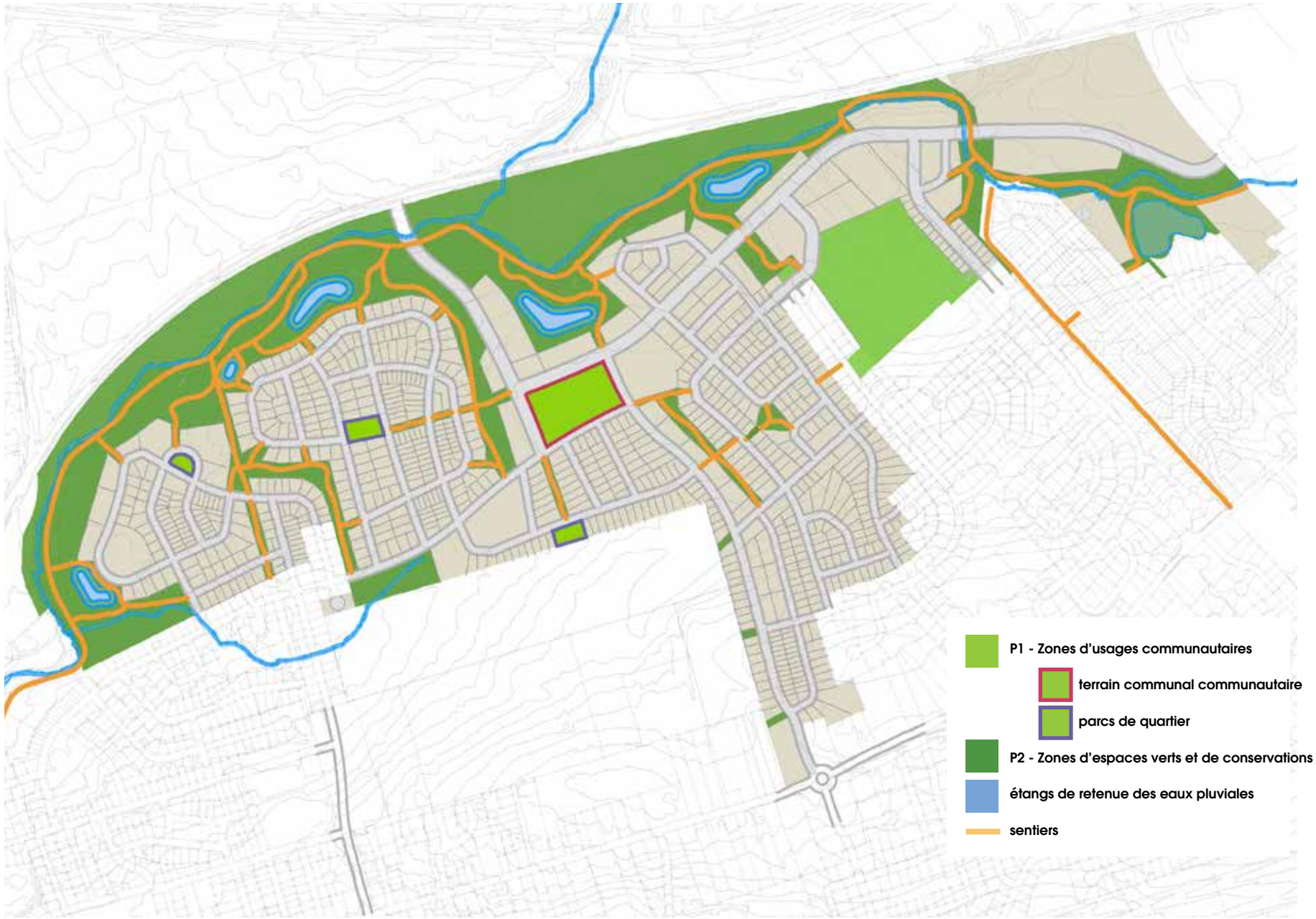


FIGURE 4.1 – Plan des parcs et des espaces verts

4.0 LE PLAN DE QUARTIER DU RUISSEAU HUMPHREY'S

Alors que le chapitre précédent a étudié les concepts qui façonnent le plan de quartier, le présent chapitre développe ces concepts pour les incorporer au plan municipal pour ce qui est des éléments de planification et de politiques nécessaires à la réalisation du plan de quartier du ruisseau Humphrey's. Les concepts de ce plan de quartier peuvent être mis en œuvre simplement par l'adoption des politiques et des propositions décrites dans les sections sur les parcs et espaces verts, la circulation et le plan d'utilisation des terres. La section 4.4 du présent chapitre décrit les densités requises pour assurer une infrastructure durable dans l'aménagement des banlieues.

Il est important de remarquer que les plans formulés au présent chapitre diffèrent du plan directeur élaboré au cours de la consultation. Les plans qui suivent tiennent compte, mais pas entièrement, de la manière dont les constructeurs privés ont l'intention de créer leurs aménagements. Ainsi, les plans sont un compromis entre les désirs de la population et l'intention des constructeurs. Aucun des deux groupes n'est entièrement satisfait des plans; toutefois, un terrain d'entente est proposé en fonction des valeurs de quartier souhaitées par les résidents, de la demande prévue du marché pendant les 25 prochaines années et des propriétaires fonciers actuels.

4.1 PLAN DES PARCS ET DES ESPACES VERTS

Ce plan décrit clairement l'emplacement et le type du réseau de terrains protégés, récréatifs et d'eaux pluviales qui doivent être réservés pour assurer la durabilité des lieux et l'adaptation au changement climatique. Bien que le plan d'utilisation des terres illustre également l'emplacement de ces terres, des politiques spécifiques sont nécessaires pour assurer l'intégration des étangs de retenue des eaux pluviales à gestion naturelle à la désignation actuelle CU (Usage communautaire) de la ville de Moncton.

Le plan adjacent (figure 4.1) illustre l'agencement des parcs et des espaces verts, tandis que les politiques qui suivent en assurent l'application.

- **HB-P1** Pour bien tenir compte du paysage naturel actuel et de l'écosystème ayant une importance environnementale ainsi que du besoin d'aménager des parcs et espaces verts additionnels dans le secteur du plan, la figure 4.1 constituera le guide principal pour choisir l'emplacement des parcs et des espaces verts.
- **HB-P2** Conformément à la vision du présent plan, l'infrastructure de gestion des eaux pluviales sera conçue selon une optique de gestion naturelle.
- **HB-P3** Conformément à la politique HB-P2, là où la conception démontre clairement que les terres bordant les surfaces de retenue jouent le rôle de parcs, l'intention du conseil est d'accepter toutes les terres sises au-dessus du niveau normal des eaux comme terrains d'utilité publique, pourvu que les besoins d'autres parcs et sentiers aient été satisfaits.
- **HB-P4** Tous les parcs P-1 seront aménagés selon le contexte du quartier dans lequel ils se toruvent. Par exemple, les aires P-1 dans les secteurs où habitent les parents dont les enfants ont quitté le foyer et les personnes âgées devraient mettre l'accent sur les rassemblements sociaux et les agréments des activités pour adultes, tandis que les aires des quartiers de maisons unifamiliales devraient offrir des agréments de jeux pour enfants et des agréments sociaux pour adultes.
- **HB-P5** Afin d'aménager un lieu de rassemblement unique, le conseil a l'intention de créer un « terrain communal communautaire » au centre du quartier, lequel est illustré dans la figure 4.1.
- **HB-P6** Afin d'aider à préserver l'aspect naturel du sentier du ruisseau Humphrey's, le conseil a l'intention de maintenir une zone-tampon suffisante en préservant la végétation mature existante le long du sentier.
- **HB-P7** Partout où c'est possible, les arbres importants seront protégés pendant la conception de tous les espaces réservés aux parcs.
- **HB-P8** Le conseil examinera les possibilités d'installer des œuvres d'art public et d'aménager des installations de rassemblements culturels dans les espaces réservés aux parcs P-1 et P-2 afin de rehausser l'attrait des parcs du Plan de quartier du ruisseau Humphrey's pour le quartier et pour la région.
- **HB-P9** Un système de points d'entrée et de signalisation des parcs de haute qualité qui sera l'expression de la Ville de Moncton ainsi que de la population du ruisseau Humphrey's sera élaboré et mis en œuvre. Ce système devrait identifier clairement chaque point d'entrée des parcs et des sentiers ainsi que donner des indications de l'expérience offerte par chaque parc.

PROPOSITIONS

- **hb-p1** Aux fins de la mise en œuvre de la politique HB-P1, la figure 4.1 servira à orienter l'approbation des terrains d'utilité publique pendant le lotissement des terrains.
- **hb-p2** Aux fins de la mise en œuvre des politiques HB-P2 et HB-P3, il est proposé que l'infrastructure de gestion des eaux pluviales soit conçue conformément aux Lignes directrices pour une gestion naturelle des

eaux de ruissellement de la Ville.

- **hb-p3** Pour favoriser l'aménagement du « terrain communal communautaire », il est proposé que le conseil participe au financement de la construction de la bordure de rue le long du parc.
- **hb-p4** Aux fins de la mise en œuvre de la politique HB-P6, là où c'est financièrement réalisable, il est proposé que la Ville acquière les terres privées le long du sentier du ruisseau Humphrey's.
- **hb-p5** Aux fins de la mise en œuvre de la politique HB-P6, il est proposé qu'une zone-tampon de 10 mètres de largeur soit aménagée des deux côtés du sentier du ruisseau Humphrey's, zone où aucune végétation ne sera enlevée sauf s'il est nécessaire de l'enlever, auquel cas elle sera replantée pour constituer une zone-tampon équivalente.

4.2 4.2 PLAN DE CIRCULATION

La figure 4.2A illustre le réseau de rues et de sentiers qui offrent à tous des options de circulation multimodale, tandis que la figure 4.2B illustre des sections typiques de rues et de sentiers. Le réseau est fondé sur un modèle partant de l'intérieur, qui relie d'abord les résidences aux destinations importantes à l'intérieur du quartier (sur des voies qui donnent la priorité aux piétons) et, ensuite, les résidents aux destinations régionales au moyen de corridors multimodaux. Le réseau est fondé sur un modèle de quadrillage qui assure la facilité de lecture et d'entretien. Les politiques suivantes assurent la bonne réalisation du réseau.

- **HB-C1** Pour assurer les liaisons régionales à l'intérieur du plan de quartier du ruisseau Humphrey's, le conseil ajoutera les corridors de la rue collectrice mineure urbaine de catégorie 1 et de la rue collectrice mineure urbaine de catégorie 2 sur la carte du réseau routier futur (annexe 5).
- **HB-C2** Conformément à la politique HB-C1, la figure 4.2 servira de guide pour le choix de l'emplacement des nouvelles rues locales ainsi que des liaisons avec les sentiers lors de l'examen de nouveaux plans de lotissement.
- **HB-C3** Les entrées des sentiers seront situées, là où c'est faisable, au côté opposé du point de rencontre de rues perpendiculaires (intersection en T) pour y donner accès ainsi que pour maintenir le système de quadrillage à l'intérieur du quartier.
- **HB-C4** Les rues devraient se terminer à un point de vue naturel, offrant ainsi des liaisons avec l'environnement naturel.
- **HB-C5** Les tracés de rues en impasse, en tête de pipe et en croissant devraient être réduits au minimum.
- **HB-C6** Pour tenter d'assurer l'efficacité des services de transport en commun, et grâce à des corridors à plus forte densité, le conseil a l'intention d'inclure les corridors des rues collectrices mineures urbaines de catégories 1 et 2 dans les itinéraires de transport en commun et d'établir les principaux arrêts de transport en commun dans de grandes aires publiques telles que le terrain communal du quartier et le pôle de l'école.
- **HB-C7** Les intersections avec des voies d'accès seront limitées sur tous les corridors de rues collectrices mineures urbaines de catégorie 1 pour assurer que les sentiers asphaltés longeront de façon sécuritaire tous les principaux corridors multimodaux.
- **HB-C8** Des méthodes de conception des rues seront appliquées pour réduire la vitesse, améliorer la sécurité des intersections et réduire les conflits entre véhicules et piétons dans tous les corridors de circulation décrits dans le sondage *Destination 2040*. Ces méthodes de conception devraient inclure de légers virages pour réduire la distance de vision et maintenir l'aménagement en quadrillage afin d'assurer une activité accrue dans des pâtés de maisons de moindres dimensions.

PROPOSITIONS

- **hb-c1** Aux fins de la mise en œuvre de la politique HB-C1, il est proposé que la carte du réseau routier futur soit le principal guide du conseil quand il approuvera l'emplacement des rues collectrices futures dans ce quartier.
- **hb-c2** Suite à la proposition hb-c1, le Conseil assurera qu'aucun lotissement ne compromettra les routes futures, telles qu'identifiées sur la carte du réseau routier futur (annexe 5), en veillant à ce que les emprises routières nécessaires soient protégées.
- **hb-c3** Étant entendu que le tracé des rues locales pourra changer au cours de la mise en œuvre du présent plan, il est proposé que la figure 4.2 serve de guide de référence pour assurer l'aménagement d'un réseau de rues et de sentiers interreliés dans les quartiers.
- **hb-c4** Aux fins de la mise en œuvre de la politique HB-C3, les entrées de sentiers seront situées, là où c'est faisable, au côté opposé du point de rencontre de rues perpendiculaires (intersection en T) afin de maintenir un système de quadrillage pour piétons dans le quartier.
- **hb-c5** Aux fins de la mise en œuvre de la politique HB-C4, il est proposé que l'aménagement suive un système de quadrillage assurant que les liaisons du quartier priment sur les grandes surfaces appartenant à un seul propriétaire.

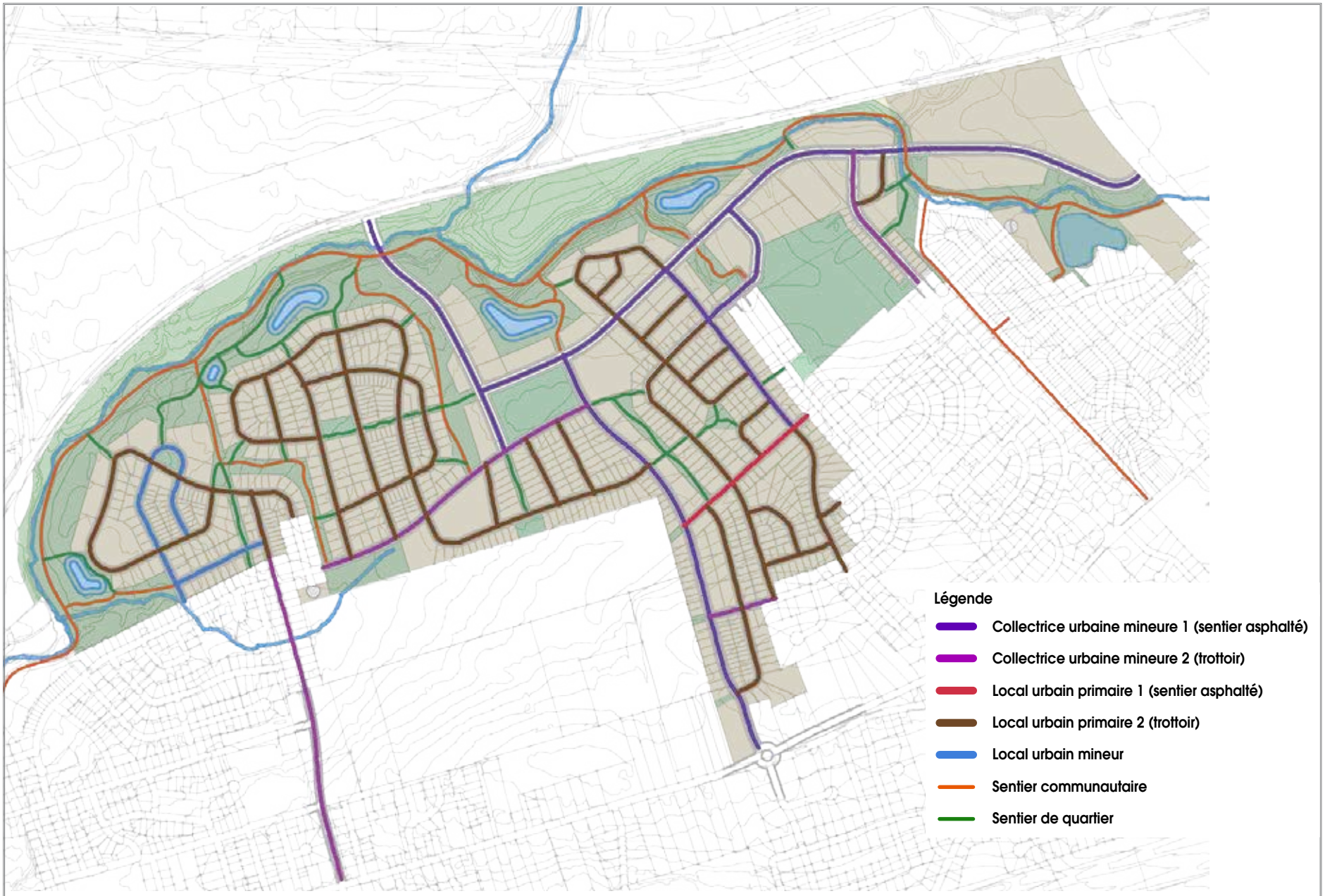
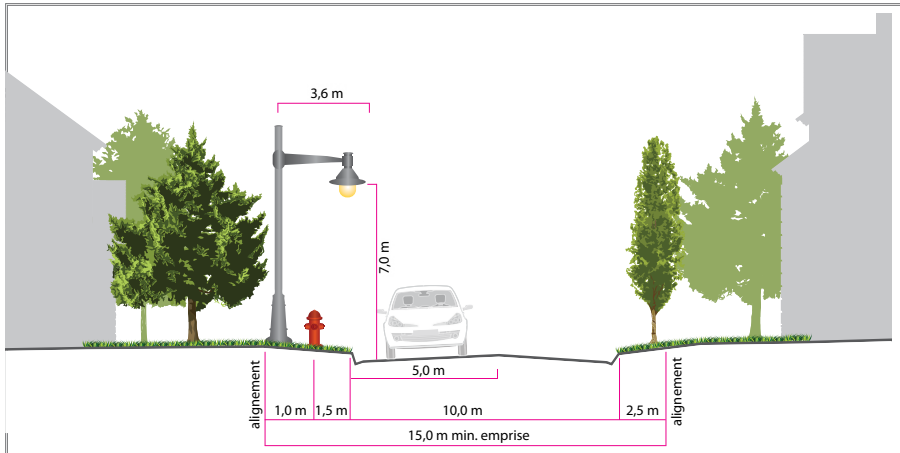
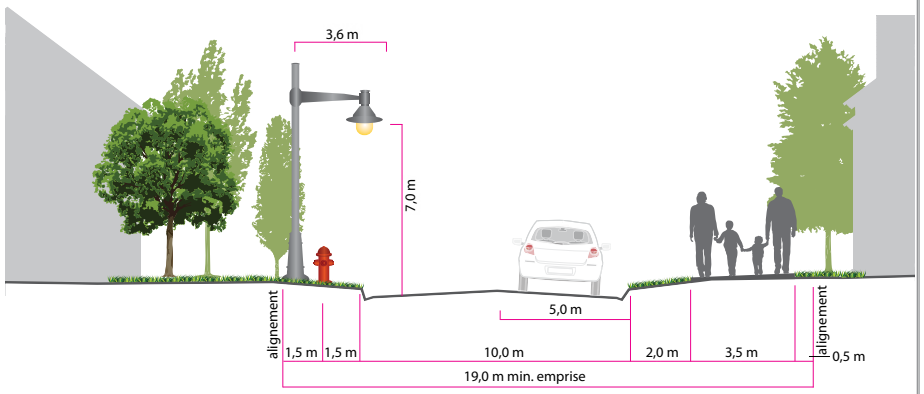


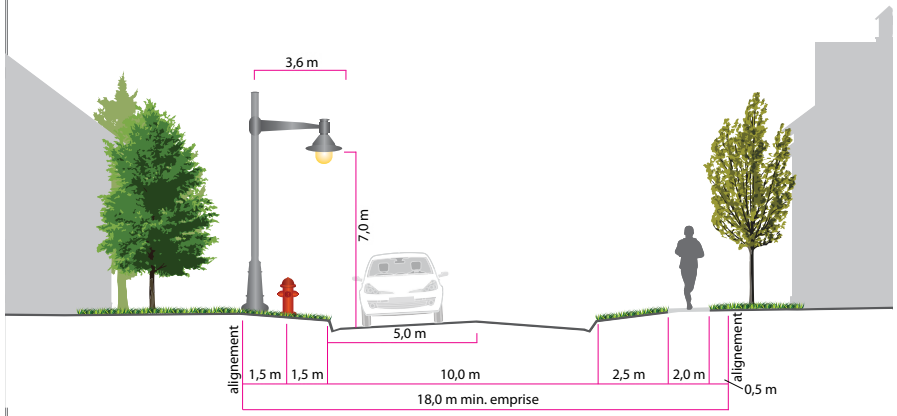
FIGURE 4.2A – Plan de transports



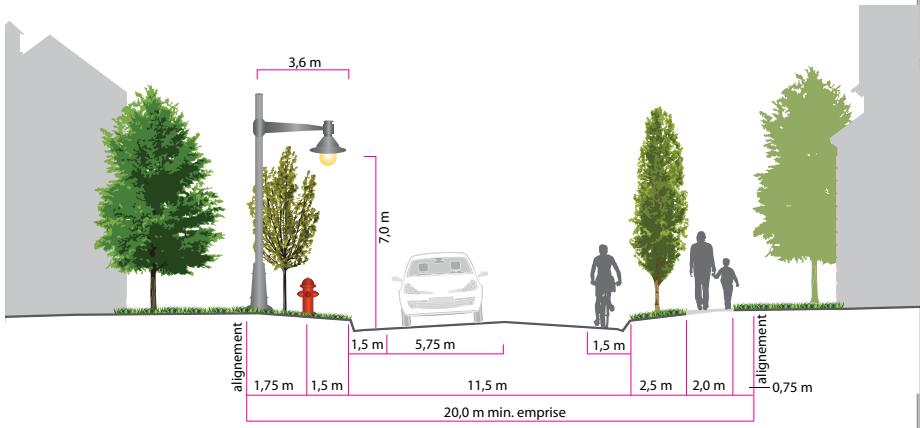
Ruisseau Humphreys Brook
Local urbain mineur



Ruisseau Humphreys Brook
Local urbain primaire 1 (sentier asphalté)

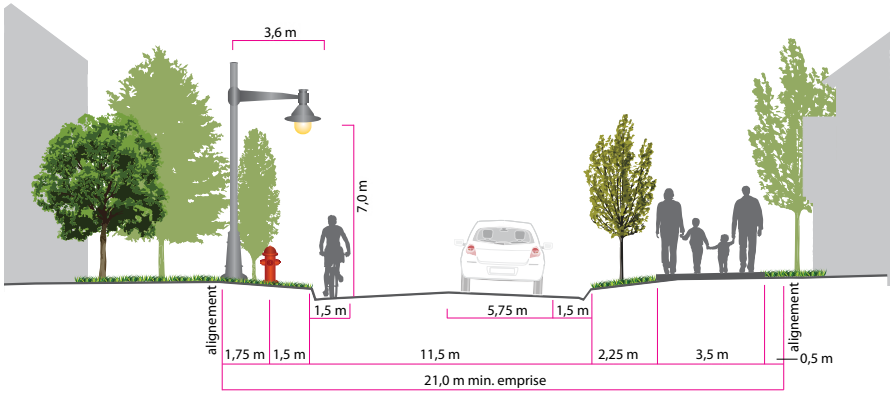


Ruisseau Humphreys Brook
Local urbain primaire 2 (trottoir)

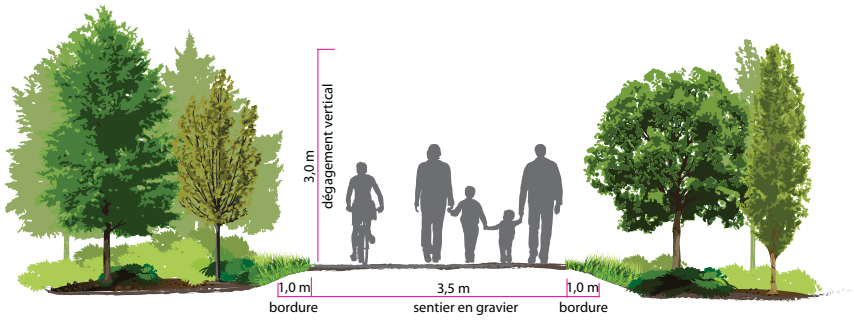


Ruisseau Humphreys Brook
Collectrice urbaine mineure 2 (trottoir)

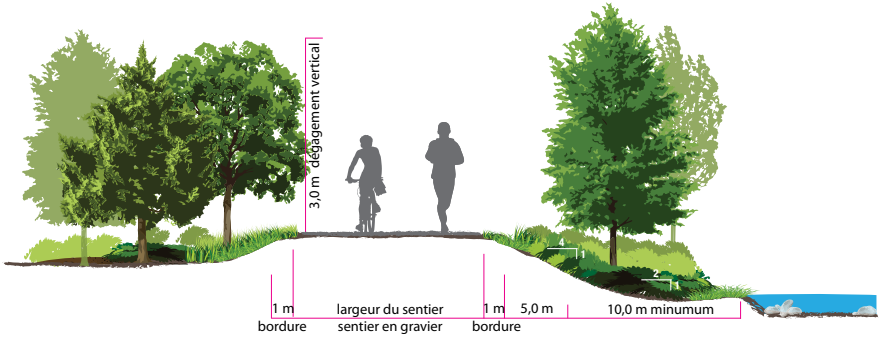
FIGURE 4.2B – Sections typiques de rues et de sentiers



Ruisseau Humphreys Brook
Collectrice urbaine mineure 1 (sentier asphalté)



Ruisseau Humphreys Brook
Sentier



Ruisseau Humphreys Brook
Sentiers au bord de l'eau

FIGURE 4.2B – Sections typiques de rues et de sentiers

4.3 PLAN D'UTILISATION DES TERRES

Ce plan définit les utilisations des terres par rapport à leur emplacement dans leurs quartiers respectifs. La stratégie ayant servi à déterminer l'emplacement des utilisations est fondée sur la combinaison des exigences décrites dans chacun des concepts (de manière à satisfaire aux besoins en matière d'utilisation des terres de chaque type d'immeubles résidentiels ainsi qu'aux besoins du corridor qu'ils longent). Les politiques suivantes sont requises pour assurer la conformité avec le plan de quartier du ruisseau Humphrey's.

» **HB-L1** Pour assurer que le quartier Humphrey's se développe avec le temps d'une manière généralement conforme au plan, le conseil utilisera la figure 4.3 pour mettre à jour la carte de zonage de la ville de Moncton.

» **HB-L2** Le conseil, reconnaissant le besoin d'établir un « modèle d'évolution du logement », a l'intention d'encourager le développement de logements à utilisations mixtes et pour gens à revenus divers dans tout le quartier du plan de quartier du ruisseau Humphrey's.

» **HB-L3** Pour réaliser le désir de la collectivité de créer un quartier unique encourageant la qualité, l'authenticité, la complémentarité et l'originalité de la conception des logements, le conseil a l'intention de faire en sorte que des règlements appropriés soient en vigueur pour éviter un nombre excessif de bâtiments identiques.

» **HB-L4** Pour réaliser la vision globale du plan de quartier du ruisseau Humphrey's, le conseil encouragera un aménagement à plus forte densité le long des rues collectrices urbaines.

» **HB-L5** Conformément à la politique HB-L4, pour veiller à ce que des aménagements à plus forte densité soient intégrés au tissu du quartier du plan de quartier du ruisseau Humphrey's et qu'ils ne font pas concurrence aux aménagements résidentiels du centre-ville, le conseil encouragera l'aménagement de bâtiments à plus forte densité au rez-de-chaussée.

» **HB-L6** Là où c'est faisable, le conseil veillera à ce que les terrains résidentiels sis du côté du corridor des rues collectrices mineures urbaines de catégorie 1 où se trouve le sentier asphalté auront des voies d'accès à l'arrière ou au côté des lots pour limiter les intersections dangereuses avec le sentier où les piétons ont priorité.**HB-L7** Le conseil, reconnaissant que le terrain communal communautaire deviendra un important lieu de rassemblement dans le quartier, veillera à ce que des immeubles résidentiels à plus forte densité et pour gens à revenus divers bordent le parc et à ce que de petits commerces puissent être exploités au rez-de-chaussée.

» **HB-L8** Le conseil, reconnaissant que l'implantation de services à l'intérieur du quartier aidera à créer un milieu favorable aux piétons et à réduire la dépendance à l'automobile, désignera aux intersections importantes des terres dont le zonage permet l'exploitation de commerces de quartier.

» **HB-L9** Le conseil, reconnaissant que l'intersection de la Transcanadienne et du boulevard Harrisville constitue l'entrée est du quartier, encouragera les aménagements commerciaux ainsi que les aménagements résidentiels à forte densité.

PROPOSITIONS

hp-I1 Aux fins de la mise en œuvre de la politique HB-L1, il est proposé que la figure 4.3, la carte d'utilisation des sols, oriente le conseil lors de la révision de la carte de zonage de la ville de Moncton pour les terres sises dans le secteur visé par l'étude.

hb-I2 Aux fins de la mise en œuvre de la politique HBL2, le conseil créera une zone résidentielle mixte (RM) où seront permises une variété d'options en matière de logement, y compris les habitations unifamiliales et unifamiliales compactes (lots de 12,19 m de largeur), les habitations bifamiliales, les habitations trifamiliales jumelées et les maisons en rangée et en bande.

hb-I3 Aux fins de la mise en œuvre de la politique HBL2, le conseil encouragera l'aménagement de lots d'habitations unifamiliales plus compacts dans la zone R-1B.

hb-I4 Aux fins de la mise en œuvre de la politique HB-L3, le conseil appliquera dans la zone RM des paramètres de conception visant à empêcher un nombre excessif de bâtiments identiques et à encourager une bonne conception de paysages de rue.

hb-I5 Aux fins de la mise en œuvre de la politique HB-L6, il est proposé que tous les terrains longeant les sentiers asphaltés et dont les utilisations sont désignées dans la figure 4.3 aient des voies d'accès à l'arrière des bâtiments pour assurer la sécurité et la continuité des sentiers longeant les corridors de rues.

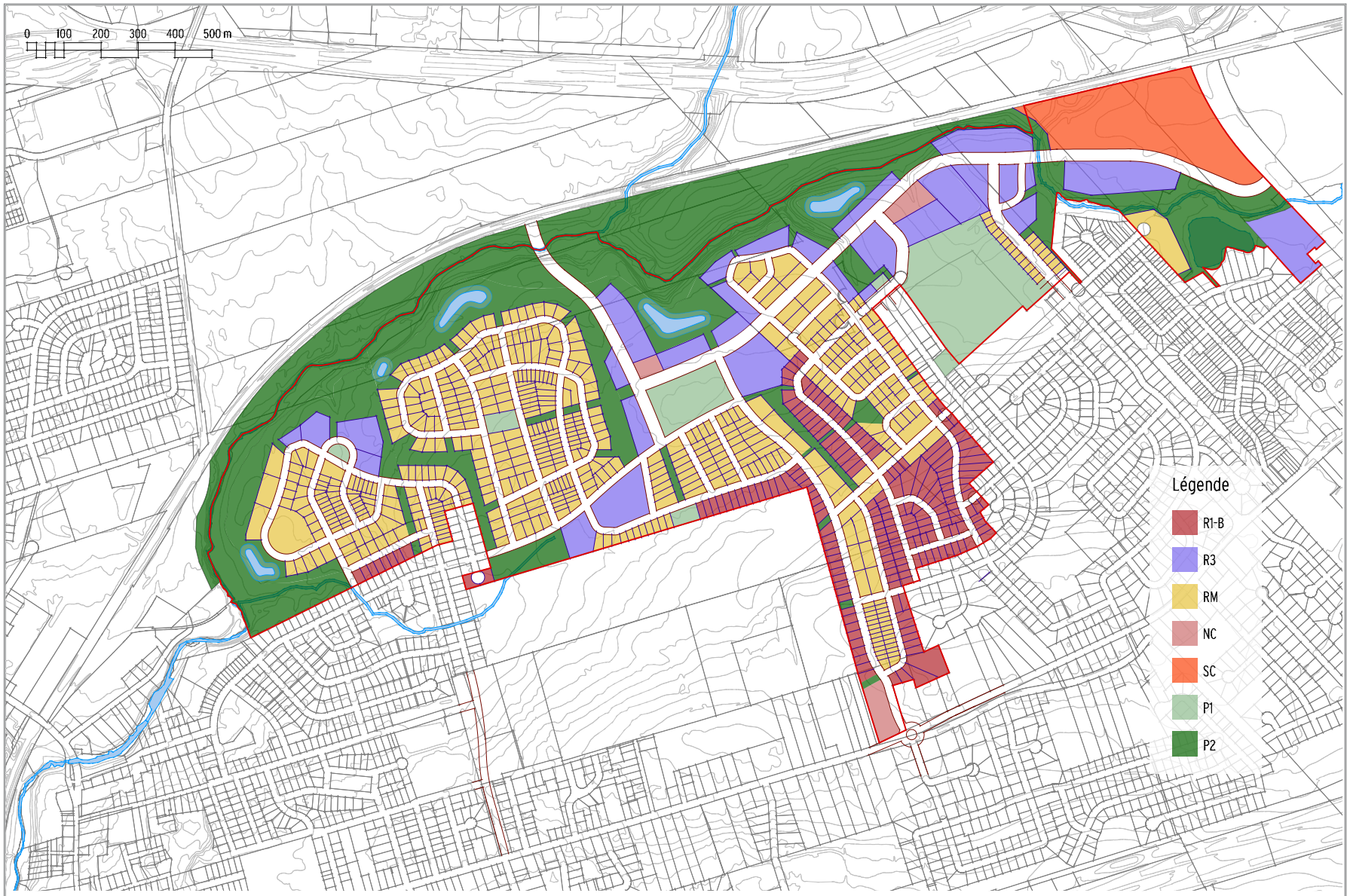


FIGURE 4.3 – Plan d'utilisation des terres

hb-l6 Aux fins de la mise en œuvre de la politique HBL8, il est proposé que le conseil désigne comme zone commerciale de quartier (NC) les terres longeant les intersections des rues collectrices urbaines, comme il est illustré sur la figure 4.3, Plan d'utilisation des terres.

hb-l7 Aux fins de la mise en œuvre de la politique HB-L8, le conseil révisera les utilisations permises dans la zone commerciale de quartier (NC) afin de permettre des commerces de détail et des bureaux au rez-de-chaussée avec l'utilisation des étages supérieurs à des fins résidentielles.

4.4 MODÈLE DE DENSITÉ

La densité est prévue pour chaque utilisation des terres en fonction des pratiques exemplaires qui s'y appliquent. Il est important de remarquer que l'aménagement suburbain ne devrait pas faire concurrence aux milieux urbains. Il devrait plutôt être un système qui sert à alimenter le marché résidentiel urbain. En conséquence, les densités maximales devraient être celles des bâtiments résidentiels à trois étages sans ascenseur (38 logements). Les densités urbaines peuvent accueillir des nombres de logements plus élevés pour soutenir les milieux commerciaux du centre-ville.

En général, la ville de Moncton devrait atteindre de plus fortes densités dans les secteurs de banlieue pour assurer la durabilité environnementale et économique des modèles de quartier. Une densité de 4,5 logements par acre d'aménagement résidentiel est considérée comme très faible et est souvent qualifiée d'étalement en raison de son modèle unifamilial et générique d'aménagement. Il est important pour les promoteurs de comprendre qu'à Moncton, des densités inférieures à cinq logements par acre n'apportent pas des recettes fiscales suffisantes pour éviter les déficits d'infrastructure. Tous les quartiers futurs devraient obtenir des densités plus fortes grâce à des modèles résidentiels mixtes afin d'assurer que les investissements de la Ville dans les infrastructures produisent le plus haut rendement possible.

Le tableau ci-dessous (figure 4.4A) décrit les densités des quartiers pour chaque utilisation des terres. De plus, le tableau décrit, en pourcentage, la superficie d'aménagement maximale permise pour chaque type de logements. Cela fait en sorte que le développement des quartiers suburbains produit un mélange diversifié de logements et de personnes. Bref, voilà l'outil qui permet de s'assurer que la création de quartiers suburbains l'emporte sur l'étalement suburbain. La figure 4.4B (qui suit la figure 4.4A) indique les densités établies pour les divers types de logements. Les politiques et propositions suivantes sont nécessaires pour les obtenir.

- **HB-D1** Pour passer d'un aménagement favorisant l'étalement suburbain à celui d'un quartier suburbain durable, le conseil adoptera les objectifs de densité et les ratios de types de logements indiqués à la figure 4.4A comme barème des nouveaux aménagements dans le secteur du plan de quartier du ruisseau Humphrey's.
- **HB-D2** Pour veiller à l'aménagement d'un quartier désirable, capable de s'adapter à long terme aux changements du marché, le conseil réunira les promoteurs résidentiels et les professionnels de la vente au détail, tous les deux ans, pour discuter le marché des immeubles résidentiels de Moncton et faire en sorte que les promoteurs comprennent les produits requis ou souhaités par le marché.

PROPOSITIONS

hb-d1 Aux fins de la mise en œuvre de la politique HB-D1, les objectifs de densité seront évalués au moment du lotissement.

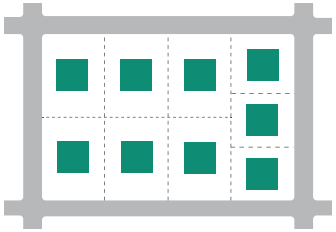
hb-d2 Aux fins de la mise en œuvre de la politique HB-D2, il est proposé que la Ville de Moncton organise des séances de travail réunissant les intéressés pour offrir de l'information sur le marché résidentiel actuel et prévu aux promoteurs et aux agents immobilier de sorte qu'ils comprennent collectivement les contextes du marché de la croissance suburbaine.

MODÈLE DE DENSITÉ RÉSIDENTIELLE ET DE DISTRIBUTION

Zone	Typologie de logement	Exemple	Densité (unité/acre)	Dimension des lots (moyenne)	Localisation	Résidents	Notes
R1-B	Unifamiliale		5-6	465 m^2	Localisés le long des corridors verts et rue à faible circulation afin de capitaliser sur les endroits préférentiels.		Limité à 50% dans cette zone et quartier
R1-B	Unifamiliale compact		8-10	325 m^2.	Localisés le long des rues internes et les rues collectrices.		Limité à 50% dans cette zone et quartier
RM	Unifamiliale		6-8	465 m^2	Localisés le long des rues collectrices sans trottoir et le long des corridors verts		Limité à 25% dans cette zone et quartier
RM	Unifamiliale compact		10-12	300 m^2	Localisés le longs des rues internes afin de créer une transition entre les maisons unifamiliales et les jumelées.		Limité à 50% dans cette zone et quartier
RM	Jumelée		12-15	270-360 m^2	Localisés le long des rues internes afin de créer une transition entre les maisons unifamiliales compactes et les maisons en rangées.		Limité à 25% dans cette zone et quartier
RM	Habitation en rangée		15-20	185-200 m^2	Localisés le long des rues internes et rues avec sentier asphalté ou en avant de parc (entré de véhicule par ruelle arrière)		Limité à 25% dans cette zone et quartier
R3	Habitation en rangée		15-20	185-200 m^2	Localisés le long des parcs et rues avec sentier asphalté (entré de véhicule par ruelle arrière)		Limité à 8 logements par édifice
R3	Appartement de faible hauteur		25-45	3700 m^2	Localisés à proximité des parcs ou points focaux de la communauté		Limité à 28 logements et 3 étages
R3	Appartement		30-50	3000 m^2	Localisés le long des routes collectrices et dans les points focaux de la communauté.		Limité à 36 logements et 3 étages

TABLEAU 4.4A – Modèle de densité résidentielle et de distribution

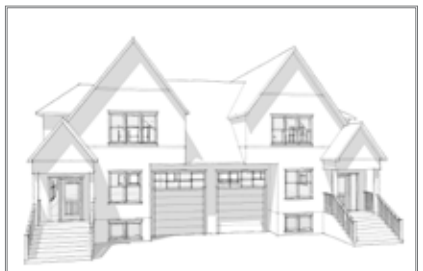
UNIFAMILIALE



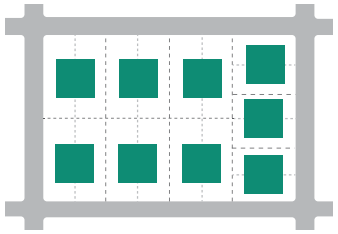
RÉSIDENTIEL URBAIN À FAIBLE DENSITÉ

Les logements à faible densité sont généralement associés à des maisons unifamiliales (avec ou sans logement accessoire) et des jumelées. Ceux-ci peuvent être développés avec et sans voies arrière.

R1-B RM



JUMELÉE

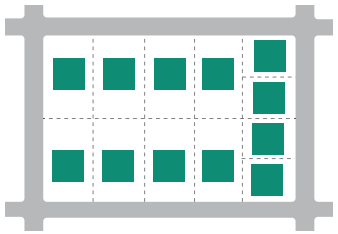


RÉSIDENTIEL URBAIN À DENSITÉ MOYENNE

Cette densité se compose de logements unifamiliaux dans des quartiers plus compacts et des jumelés. Les habitations accessoires peuvent également faire partie de cette gamme de logements.

RM

UNIFAMILIALE COMPACT

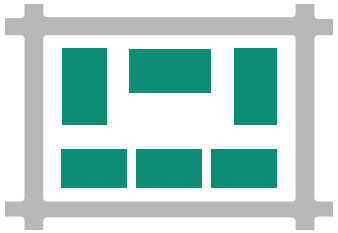


RÉSIDENTIEL URBAIN À DENSITÉ MOYENNE

Cette densité se compose de logements unifamiliaux dans des quartiers plus compacts et des jumelés. Les habitations accessoires peuvent également faire partie de cette gamme de logements.

R1-B RM

REGROUPEMENT



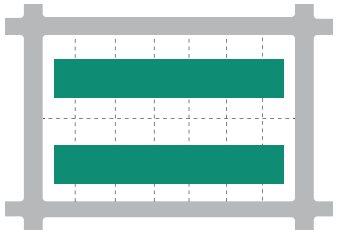
DENSITÉ MOYENNE – HAUTE

Cette densité se compose de logements jumelés, triples, et de maisons en rangées. Des appartements de faible hauteur peuvent être encouragés dans ce type de développement.

RM R3

FIGURE 4.4B - Types de logement et modèles de développement

HABITATIONEN RANGÉE

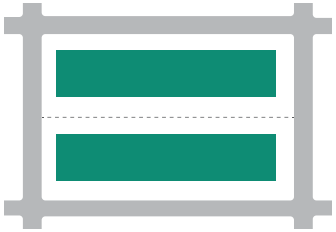


DENSITÉ MOYENNE – HAUTE

Cette densité se compose de logements jumelés, triples, et de maisons en rangées. Des appartements de faible hauteur peuvent être encouragés dans ce type de développement.

RM R3

APPARTEMENT

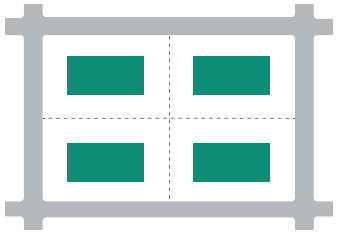


RÉSIDENTIEL URBAIN À HAUTE DENSITÉ

Cette densité se compose des maisons en rangée et appartements. L'apparence externe de cette typologie est reliée à l'espace piéton et bien intégrer avec son quartier. Le stationnement est localisé sous l'édifice ou à l'arrière.

R3

APPARTEMENT DE FAIBLE HAUTEUR



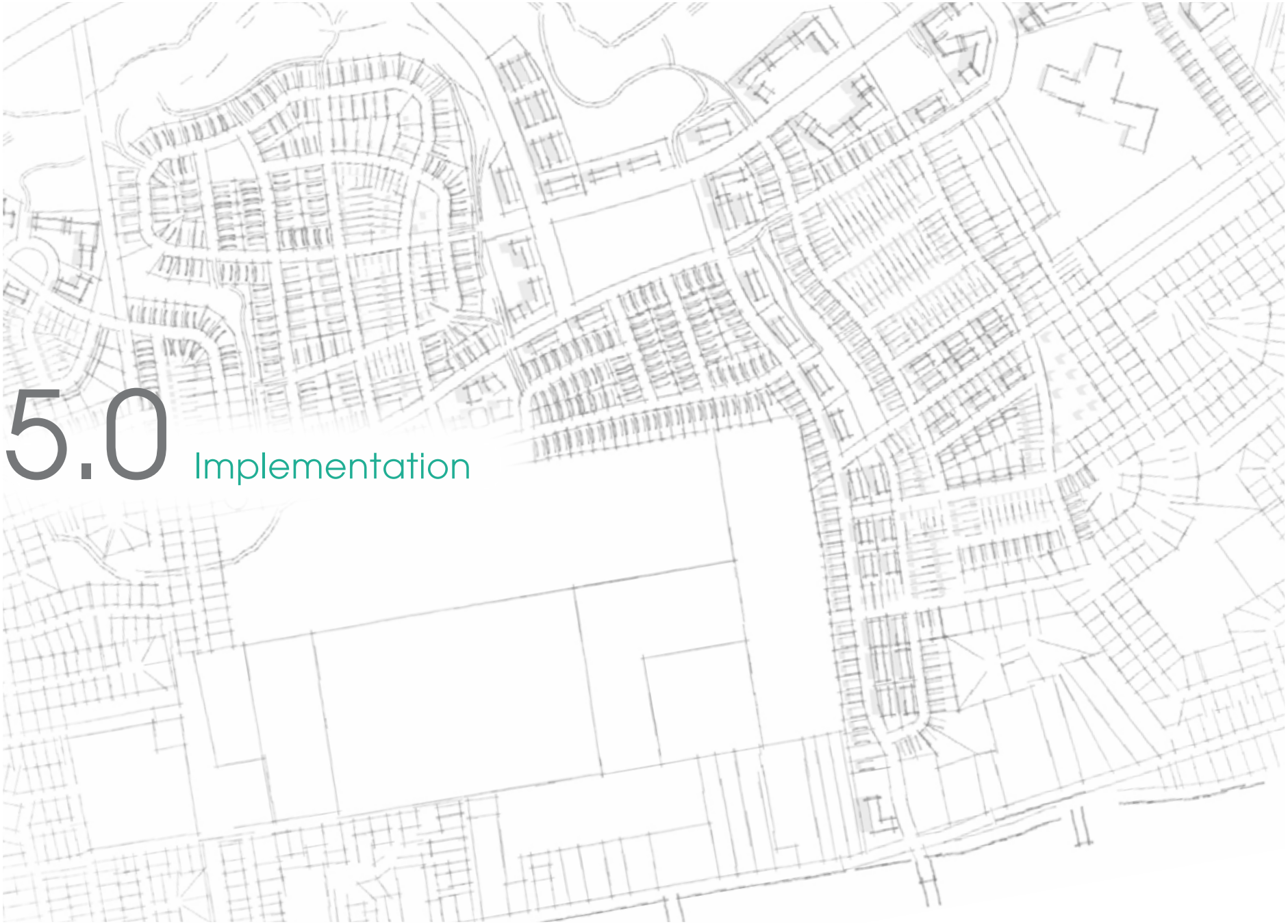
HAUTE DENSITÉ À USAGE MIX

Cette densité se compose des maisons en rangée et appartements de faible hauteur. L'apparence externe de cette typologie est intimement intégrée avec les maisons de faible densité adjacente.

R3

FIGURE 4.4B - Types de logement et modèles de développement

5.0 Implementation



5.0 MISE EN ŒUVRE

Le présent plan de quartier présente à la Ville de Moncton une démarche rationnelle de gestion de la croissance suburbaine dans les limites urbaines de la ville. La formulation du plan a nécessité l'établissement de critères essentiels de conception avec le personnel municipal, l'élaboration d'un modèle idéal de quartier avec les résidents, la définition de la variété de logements de l'avenir avec les agents immobiliers, l'examen des possibilités avec les promoteurs et la synthèse de tous ces éléments à l'aide des perspectives contemporaines d'aménagement suburbain. Le résultat est un modèle de croissance qui satisfait aux attentes des résidents, qui veulent des quartiers sécuritaires, confortables et habitables avec une variété d'options en matière de logement. Les résidents pourront apprécier la vie dans ce quartier pendant toute leur vie.

La réussite de la mise en œuvre du plan exigera de la souplesse, de l'éducation et du travail d'équipe. La Ville de Moncton s'engage dans de nouvelles voies administratives et aura besoin d'y associer le monde des promoteurs. Comme toutes les villes en développement, Moncton doit éloigner ses partenaires de la croissance suburbaine d'une dynamique selon laquelle les constructeurs acquièrent des terrains afin de bâtir des maisons afin de les rapprocher à une dynamique selon laquelle les promoteurs acquièrent des terrains pour créer des collectivités.

Ferme et souple. Le plan directeur, avec les éléments connexes formulés dans le présent plan, constitue un concept d'aménagement qui offre une vision et un objectif. Le plan ne sera pas mis en œuvre exactement comme il est illustré sur le plan de conception. La Ville devra faire preuve de fermeté face aux promoteurs au sujet des éléments essentiels du plan et devra s'assurer de récupérer ses investissements dans l'infrastructure. La Ville devra également se montrer souple pour ce qui est des éléments de conception pour en assurer la mise en œuvre. Les éléments intouchables sont les parcs et l'agencement des espaces verts, la nature à usages multiples et les emplacements des importants corridors de circulation et le modèle de densité. Pour leur part, le tracé et la conception des rues et la position finale des étangs de retenue des eaux pluviales à gestion naturelle sont des éléments flexibles.

Investissement dans l'infrastructure. De façon générale, les promoteurs sont responsables des répercussions de leurs projets sur l'infrastructure locale, tandis que la Ville de Moncton est tenue de payer les répercussions à l'échelle de toute la ville (égouts et usines de traitement des eaux, réseaux d'artères et de rues collectrices de la ville, notamment). Actuellement, la Ville de Moncton ne peut pas percevoir des droits de zone de contribution pour les projets locaux qui appuient l'aménagement local. En conséquence, les promoteurs sont tenus de payer des droits considérables pour les zones de contribution quand des projets appuyant l'aménagement sont construits (plutôt qu'un droit raisonnable étalé sur la durée de construction des aménagements). Une telle pratique oblige la Ville de Moncton à agir à la fois comme banquière et comme administratrice, de sorte que la capacité d'emprunt municipale, précieuse et limitée, soit absorbée par l'aménagement local au lieu d'être consacrée aux projets de la ville. Cela entraîne une augmentation des déficits d'infrastructure.

La législation adoptée par la Province du Nouveau-Brunswick ne permet pas la perception de droits de zone de contribution avant la construction de projets d'infrastructure locaux essentiels. La Ville de Moncton doit collaborer avec la Province pour modifier la législation au profit de tous les participants. Cela permettrait à la Ville d'investir dans les projets d'infrastructure importants décrits dans le présent plan directeur.

Élimination des limites. Les promoteurs peuvent bénéficier financièrement de conceptions d'agencement plus efficaces. Plus vaste est le territoire, plus grandes sont les possibilités de créer des quadrillages efficients et souhaitables. Les participants au développement doivent se souvenir qu'une bonne morphologie urbaine n'est pas produite par les limites de lots, mais plutôt par une bonne conception.

Pour le plan de quartier du ruisseau Humphrey's, les promoteurs doivent relier les secteurs d'aménagement pour créer des agencements efficaces et atteindre collectivement les objectifs en matière de densité. Le « point de déplacement » est un test simple et excellent pour évaluer la conception d'un aménagement. On choisit un point n'importe où à moins de 400 mètres d'un aménagement projeté. Si un piéton peut se rendre au « point de déplacement » par une voie directe, c'est une réussite. Si le piéton doit aller en sens inverse pour se rendre au point de déplacement, c'est un échec (voir la figure 5.0). Chose intéressante, un quadrillage de rues est également facile à maintenir et permet aux promoteurs de créer des modèles de logements variés le long de corridors progressifs d'aménagement.

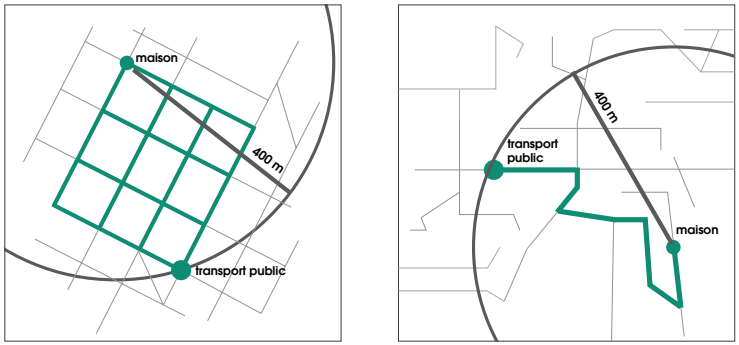


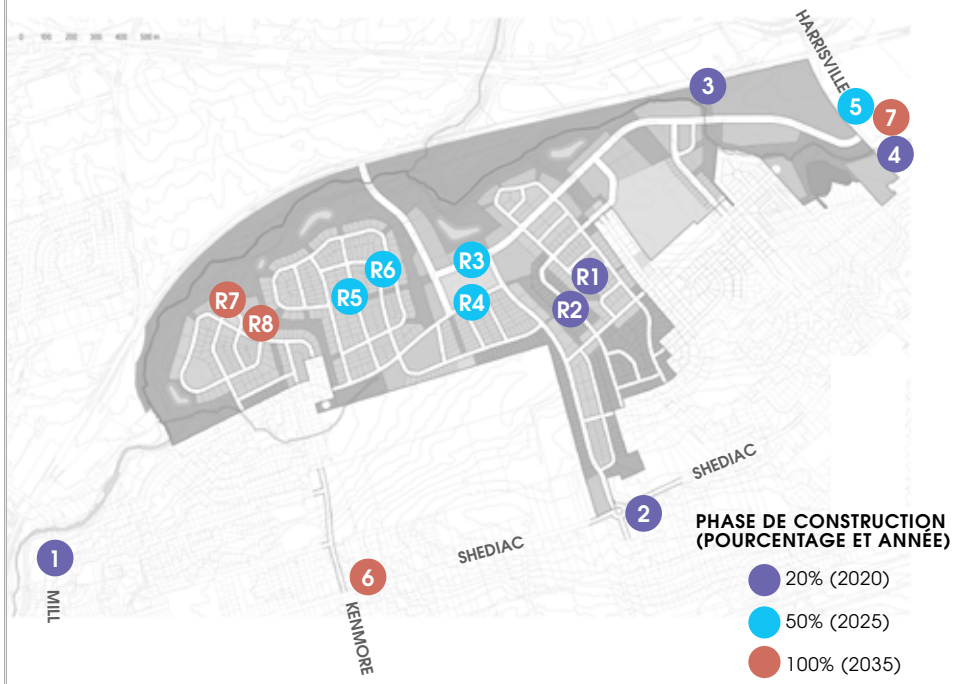
FIGURE 5.0 – Le quadrillage offre plusieurs options claires et faciles à comprendre pour la circulation à l'intérieur du quartier. Le tracé des rues est idéal pour la marche et permet aux résidents de se rencontrer, de converser et de se déplacer. Le sentiment d'appartenance au quartier est ainsi renforcé grâce à une bonne conception suburbaine. Un tracé non quadrillé n'offre pas de bonnes liaisons, et le sentiment d'appartenance au quartier fait alors défaut. De plus, l'accès des résidents à des attraits tels que le transport en commun n'est pas raisonnablement possible.

Le présent chapitre présente à la ville une série de mesures qui commencent à faire avancer les participants au développement et mettent en œuvre le plan de quartier du ruisseau Humphrey's. Il est important de retenir les trois points suivants pour aller de l'avant.

5.1 STRATÉGIE ET ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

La mise en œuvre du plan de quartier du ruisseau Humphrey's suit un plan simple en trois étapes. La première étape est l'obtention d'un mandat politique pour l'exécution du plan. Elle inclut le rezonage des terres du secteur visé par l'étude et une collaboration avec la Province du Nouveau-Brunswick afin de réviser la législation de telle sorte qu'elle permette aux municipalités de percevoir des fonds pour les projets locaux de zone de contribution avant la construction des projets.

La deuxième étape consiste dans l'élaboration et la communication de documents et de programmes d'éducation qui font valoir les avantages des étangs de retenue des eaux pluviales à gestion naturelle et d'une bonne conception de quartier. Ceux-ci devraient être communiqués au milieu des concepteurs avant de l'être au milieu des promoteurs. La plupart des grandes sociétés de génie et



1 150 000 $ voie de virage à gauche, Chemin Mill
Construire une voie de virage en direction sud sur le Chemin Mill à l'intersection de la rue Drummond

2 2- 1 250 000$ - carrefour giratoire Chemin Shediac
Construire un carrefour giratoire à l'intersection du Chemin Shediac et la voie Meadow

3 800 000$ - Ponceau ruisseau Humphrey's
Ponceau reliant le quartier Écolier et le quartier Harrisville

4 150 000$ - voie de virage à gauche, Boulevard Harrisville
Construire une voie de virage à gauche en direction nord sur le Boulevard Harrisville

R1 $350,000 -Parcs du quartier scolaire

R2 $143,000 - Sentier du quartier scolaire

5 150 000$ - voie de virage à droite, Boulevard Harrisville
Construire une voie de virage à droite en direction sud sur le Boulevard Harrisville

R3 $675,000 - Partarge du coût de la rue entourant le terrain communal communautaire

R4 $765,000 - Projet terrain communal communautaire

R5 $250,000 - Parcs du Quartier Labrador

R6 $176,000 - Sentier du Quartier Labrador

6 1 375 000$ - Extension Promenade Kenmore
Construire l'extension de la Preomande Kenmore vers le nouveau quartier et inclure une voie de virage à gauche sur le Chemin Shediac et des feux de circulation à la nouvelle intersection.

7 150 000$ Feux de circulation sur le Boulevard Harrisville
Installer des feux de circulation à l'intersection du Boulevard Harrisville et du nouveau chemin donnant accès au quartier Harrisville.

R7 $175,000 - Parcs du Quartier Village Ouest

R8 $121,000 - Sentier du Quartier Village Ouest

FIGURE 5.1A - Carte des emplacements des projets de circulation

de conception travaillent à l'échelle mondiale et comprennent les avantages financiers et culturels d'une bonne conception; toutefois, les sociétés locales n'ont peut-être pas cette expérience et cette compréhension. La deuxième étape est le début de ce processus.

La troisième étape est la mise en œuvre rationnelle du plan. Il est prévu que la construction dans le secteur visé par l'étude se fera en trois étapes et sera achevée en 2035. Étant donné que le projet grandira en fonction de la demande du marché, la construction est exprimée

selon le pourcentage réalisé ainsi que les délais (20 % en 2020, 50 % en 2025 et 100 % en 2035). À mesure que les promoteurs atteindront ces seuils de pourcentage, ils auront besoin de projets d'infrastructure pour soutenir l'expansion de leurs aménagements.

La figure 5.1A illustre l'emplacement des projets nécessaires pour relier le secteur du plan directeur aux réseaux régionaux d'infrastructure, ainsi que l'infrastructure récréative requise tandis que la figure 5.1B décrit la mise en œuvre selon un processus linéaire. Il est important de remarquer que la Ville de Moncton retirera des recettes d'impôt foncier du secteur visé par le plan directeur à mesure de sa mise en œuvre. Toutefois, la capacité de la Ville d'investir dans les projets nécessaires pour soutenir des aménagements additionnels dépend de la capacité de financer les projets municipaux nécessaires à tous les contribuables (améliorations du réseau d'égouts, améliorations aux transports régionaux, transport en commun, notamment.). La réussite de la mise en œuvre du projet dépendra probablement de la capacité de la Ville de Moncton d'inclure les projets essentiels indiqués sur la figure 5.1A dans les prévisions financières municipales (projets 2 et 3). Les promoteurs devront atteindre les objectifs en matière de densité indiqués dans le présent rapport pour encourager la municipalité à investir dans le secteur et pour satisfaire aux exigences de la Ville en matière de récupération des frais.

Les politiques et propositions suivantes sont nécessaires à cette fin :

- **HB-I1** Le conseil municipal de Moncton continuera de collaborer avec la Province pour moderniser les outils législatifs dont les municipalités ont beson pour avoir le pouvoir de créer des zones de contribution à l'infrastructure pour les nouveaux aménagements, qui aideront à la réalisation des projets d'infrastructure futurs.
- **HB-I2** Le conseil, reconnaissant que la réussite de la mise en œuvre du présent plan nécessitera des investissements dans l'infrastructure dans les projets essentiels indiqués dans la figure 5.1A, examinera les options de partage ou de récupération des frais en collaboration avec les propriétaires fonciers, afin de terminer les projets dans de bons délais.
- **HB-I3** Le conseil examinera aussi comment le programme des travaux d'immobilisations de la Ville pourra aider à réaliser l'infrastructure publique nécessaire à la mise en œuvre du plan de quartier comme l'illustre la figure 5.1A.
- **HB-I4** Étant donné que les projets d'infrastructure majeurs dans le secteur du plan de quartier du ruisseau Humphrey's assureront le bon fonctionnement du quartier et déborderont les limites individuelles des terrains, le conseil recherchera des options visant à assurer une contribution équitable de tous les propriétaires fonciers.

PROPOSITION

- **hb-I1** Aux fins de la mise en œuvre de la politique HBI2, il est proposé que le conseil constitue un groupe de travail choisi dans son personnel, y compris des membres des services des finances, de l'ingénierie et de l'urbanisme, pour présenter une analyse de rentabilité en vue du financement des projets essentiels énumérés dans la figure 5.1A.

Étape 1

APPUI POLITIQUE

Ce rapport et document connexe doit être présenté au Conseil municipal de Moncton afin de recevoir l'appui politique nécessaire pour débuter les discussions financières et de revisiter le modèle de développement de la banlieue.

REZONAGE DU QUARTIER

Le quartier Ruisseau Humphrey's sera sujet a un changement au zonage afin d'encourager ce secteur de développer selon le modèle proposé. Les composantes clés de ce plan tel le plan des parcs et espaces verts, le plan de transports et le plan d'utilisation des terres devront faire partie des modifications présenter au Conseil.

AIRE DE CONTRIBUTION AUX INFRASTRUCTURES PUBLIQUES

Afin d'assurer le développement de ce plan, la ville de Moncton devra établir des aires de contribution pour réaliser les projets d'infrastructures 2 et 3 telles qu'illustrées à la figure 5.1a.

Étape 2

PROMOTIONS

Les promoteurs et les constructeurs doivent comprendre que leurs créations deviennent une partie intégrale du patrimoine de Moncton. Des matériaux d'éducation/promotion portant sur le besoin de nos quartiers en croissance doivent être livrés aux promoteurs/constructeurs pour assurer un certain niveau de compréhension. Moncton crée des milieux de vie de qualité aujourd'hui assurant le développement économique, écologique et sociale la santé de la ville à long terme.

ÉTANGS DE RETENUE DES EAUX PLUVIALES

Des matériels éducatifs/promotionnels liés à gestion des eaux pluviales doit être livré à tous les individus ou les groupes responsables des infrastructures publiques et de la gestion des écosystèmes. C'est important de noter que ce plan et document connexe appuie la notion que la gestion naturalisée des eaux pluviales ajoute simplement une composante biologique à la modélisation des écoulements de surface équilibrée afin d'assurer la santé écologique de la ville. Ce modèle simple doit être articulé à tous les intervenants.

ÉDUCATION

Ce plan énonce clairement une approche de croissance des banlieues pour Moncton qui considère à la fois notre contexte ainsi que le désir des résidents de créer le quartier idéal. Au fil du temps, cette notion de quartier complet a été perdue aux dépens d'un modèle privilégiant les maisons unifamiliales telles que l'on retrouve dans nos banlieues. La ville de Moncton doit développer des matériaux éducatifs afin de promouvoir la croissance des quartiers complets incluant des systèmes de gestion naturalisée des eaux pluviales.

Étape 3

20% INVESTISSEMENT

Les cinq premières années de l'élaboration du plan maître exigeront que les projets 1 à 4 (comme décrit à la figure 5.1A) soient complétés. La Ville de Moncton devrait entrer des discussions avec les développeurs et autres partenaires pour élaborer les plans détaillés, les budgets et les méthodes de financement selon rôles et responsabilités de chacun. Cela comprendra le partage des coûts selon la superficie des terres.

50% INVESTISSEMENT

La porte d'entrée de l'est du plan maître à partir du boulevard Harrisville exigera une voie de virage (comme illustré sur la figure 5.1A). Cette amélioration de l'intersection devrait être la responsabilité de la Ville de Moncton et la province du Nouveau-Brunswick.

100% INVESTISSEMENT

Lorsque l'aménagement du plan maître sera completé, tel qu'indiqué sur la figure 5.1A, des infrastructures de transport supplémentaire seront nécessaire. Encore une fois, la Ville de Moncton devra entamer des discussions avec les développeurs et autres partenaires pour élaborer les plans détaillés, les budgets et les méthodes de financement selon rôles et responsabilités de chacun. Cela comprendra le partage des coûts selon la superficie des terres.

FIGURE 5.1B - Tableau de la mise en œuvre

5.2 ANALYSE COÛTS-AVANTAGES

La section 4.4 illustre les densités requises pour assurer la durabilité du secteur visé par l'étude dans un contexte de banlieues. La présente section présente les recettes et les coûts résultant d'un secteur d'aménagement totalement bâti. Les taux d'absorption dans ce secteur de la ville sont relativement faibles et difficiles à prédire; les prévisions sont donc établies seulement pour ce qui est déjà bâti. La figure 5.2A présente l'information statistique pour chacun des quartiers.

Densités. La figure 5.2A indique les densités des divers quartiers. La plus faible densité est celle du quartier Labrador, qui a un faible taux unifamilial de 8,3 logements par acre (lpa). La densité augmente ensuite dans la partie ouest du quartier, appelée West Village, (11,2 lpa), dans la partie du parc central du quartier (13,7 lpa), au quartier de l'école (12,8 lpa).

Coûts et recettes. D'après les densités prévues qui sont indiquées dans le tableau (ci-contre) de la figure 5.2B, les recettes annuelles d'impôt foncier pour un quartier du ruisseau Humphrey's entièrement bâti sont de 8 377 615 $. Les coûts des services municipaux de base sont de 6 051 696 $; 28 % des recettes fiscales annuelles sont affectées aux réseaux d'infrastructures municipales et aux investissements en vue de la prévention des déficits d'infrastructure (une fois le secteur visé par le plan directeur entièrement bâti). Cela inclut l'amélioration et la croissance constantes de l'ensemble de l'infrastructure de transports et de services de toute la ville, qui soutient la vie urbaine.

Il est clair que de plus fortes densités sont nécessaires pour soutenir la prévention des déficits des services locaux essentiels et de l'infrastructure. Actuellement, les recettes fiscales municipales de Moncton ne sont pas suffisantes pour éviter les déficits d'infrastructure; toutefois, l'aménagement de nouveaux quartiers suburbains à plus forte densité sert à prévenir les problèmes « en aval » liés à l'aménagement. De plus, un aménagement à plus forte densité améliorera la capacité des promoteurs de financer les projets requis pour rattacher leurs projets aux réseaux d'infrastructure régionale. Un aménagement à orientation unifamiliale ne soutiendra pas de telles liaisons.

QUARTIER VILLAGE OUEST
Taille: **59 acres**
Unités: **345**
Des rues: **18.8%**
Storm Water: **0.8%**
Densité moyenne: **11.2**

QUARTIER LABRADOR
Taille: **99.7 acres**
Unités: **435**
Des rues: **9.3%**
Storm Water: **1.2%**
Densité moyenne: **8.3**

QUARTIER PARC CENTRAL
Taille: **79.9 acres**
Unités: **570**
Streets: **34.5%**
Des rues: **1.6%**
Densité moyenne: **13.7**

QUARTIER ÉCOLIER
Taille: **140.8 acres**
Unités: **1105**
Streets: **22.7%**
Des rues: **0.6%**
Densité moyenne: **12.2**

QUARTIER HARRISVILLE
Taille : **61.8 acres**
Unités: **n/a**
Streets: **n/a**
Des rues: **n/a**
Densité moyenne: **n/a**

FIGURE 5.2A - Densités des quartiers

Ruisseau Humphreys statistiques de quartier - Sommaire des coûts et recettes fiscales

STATISTIQUES DU TERRITOIRE	
SUPERFICIE	acres
Zone d'étude	505.4
Zone de conservation P2	-42.7
Quartier Harrisville	-61.8
P1 Terrain scolaire	-21.5
Surface disponible	379.4

STATISTIQUES D'UTILISATION DES TERRES (ÉTABLISSEMENT COMPLET)				
ZONAGE	acres	unités	densité	%
Surface disponible	379.4			
R1-B Zone	39.8	200	5.0	10.5%
RM Zone	118.8	793	6.7	31.3%
R3 Zone	49	1,368	27.9	12.9%
NC Zone	4.8	94	19.6	1.3%
Des rues	105			27.7%
P1 Zone	8.8			2.3%
P2 Zone	49.2			13.0%
SW Area	4			1.1%
Densité moyenne		2,455	11.6	100.0%

REVENUS FISCAUX ANNUELS ET SERVICES DE BASE		
ÉLÉMENTS DU PLAN	unités	valeur
Unités résidentielles	2,455	$494,250,000
Superficie commerciale (pi2)	58,393	$9,050,861
Taxe municipale résidentielle		$8,153,642
Taxe municipale commerciale		$223,973
Total des recettes fiscales annuelles		$8,377,615
SERVICES DE BASE	unités	
Résumé des coûts de service	2,455	$6,051,696
POSITION ANNUELLE		$2,325,919

FIGURE 5.2B - Sommaire des coûts et des revenus *(sauf quartier de Harrisville)*

La figure 5.1A illustre l'emplacement et le coût des divers projets d'infrastructure requis jusqu'à ce que le secteur visé par le plan directeur soit entièrement bâti. La figure 4.5B (adjacente) décrit les recettes d'impôt foncier et les coûts des projets d'infrastructure pour chaque phase de la période de construction. Le tableau envisage que la Ville de Moncton et les gouvernements partenaires du financement investiront près de 5 000 000 $ dans les projets d'infrastructure et de parcs pour soutenir les travaux de construction des promoteurs. Tous les autres coûts des projets seront à la charge des promoteurs.

5.3 LA RENAISSANCE DU QUARTIER

L'un des aspects les plus intéressants de l'aménagement suburbain contemporain est la renaissance du quartier. Les schémas d'aménagement suburbain à usage unique couramment utilisés par les promoteurs pour l'aménagement des quartiers depuis 30 ans sont devenus moins attrayants sur le marché de détail. Des approches de planification telles que le Nouvel urbanisme et la Croissance intelligente proposent une nouvelle méthode d'expansion des villes présentant des démarches efficientes et rentables tout en rétablissant le quartier comme pôle culturel d'une ville en expansion.

Le plan directeur examine cette ligne de pensée dans le contexte de Moncton. Les résidents de la ville ont décrit clairement l'avenir du quartier, le conseil municipal a formulé clairement le désir d'une croissance durable, et le marché résidentiel a déterminé la variété idéale des logements pour les banlieues en expansion. Le présent plan directeur offre au conseil et au personnel de la Ville de Moncton les outils nécessaires pour faire progresser la ville dans de tels contextes.

5.4 AUTRES ÉTUDES

Un exercice de conception de plan maître demeure très complexe. Même si les chapitres précédents couvrent assez bien le processus de développement du plan, il est important de se rendre compte que d'autres études ont elles lieu. Ils sont les rapports techniques qui forment l'épine dorsale de ce plan. Cela étant dit, compte tenu de leur nature technique, ils ne sont pas faits pour être inclus dans ce plan. Cependant, il est important de reconnaître leurs existences et disponibilités, car ils seront d'intérêt et nécessaire pour ceux qui plongent dans les détails dans le cadre de leur travail.

Les études sont:

- Étude d'impact sur la circulation intitulé «Traffic Impact Study: Proposed Multi-Use Development Humphreys Brook, Moncton, NB – November 2015 – WSP Group»
- Rapport des utilités publiques intitulées «humphrey's Brook Secondary Plan – Servicing Brief – February 17,2016 – WSP Group»
- Rapport sur les normes de conceptions intitulé «Humphrey's Brook Neighborhood Design Guidelines – April 2016 – Trace Planning & Design»
- «Ville de Moncton Norme de gestion naturelle des eaux pluviales – 2015 – WSP Canada Inc., Trace Planning & Design, Native Plant Solutions, Ducks Unlimited Canada»