PLAN MUNICIPAL SECONDAIRE
ARRÊTÉ Z-122D

PLAN D'AMÉLIORATIONS COMMUNAUTAIRES DU NOYAU DU CENTRE-VILLE

VILLE DE MONCTON

PLAN D'AMÉLIORATIONS COMMUNAUTAIRES DU NOYAU DU CENTRE-VILLE

FINAL | DÉCEMBRE 2017

PLAN MUNICIPAL SECONDAIRE (ARRÊTÉ Z-122D)

© 2017, 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.

TABLE DES MATIÈRES

1.0 LE NOYAU URBAIN DE MONCTON 1
- 1.1 LE NOYAU URBAIN ACTUEL DE MONCTON 2
- 1.2 CENTRE RÉGIONAL 3
- 1.3 PORTAIL CULTUREL 3
- 1.4 STATISTIQUES ET POSSIBILITÉS CONCERNANT LE NOYAU URBAIN 3

2.0 ÉVOLUTION DU NOYAU DU CENTRE-VILLE 7
- 2.1 LIGNE DU TEMPS URBAINE 7
- 2.2 MORPHOLOGIE DU MILIEU URBAIN 10
- 2.3 LE RÉPERTOIRE URBAIN 14
- 2.4 PRESSION MORPHOLOGIQUE CONTEMPORAINE 17

3.0 CONCEPTS RELATIFS À LA VISION 19
- 3.1 FORMAT DES CONSULTATIONS 19
- 3.2 QUATRE-VINGT-DIX-NEUF IDÉES POUR LE CENTRE-VILLE DE MONCTON 19
- 3.3 CONCEPT D'AMÉNAGEMENT 22

4.0 PLAN DIRECTEUR RELATIF AU CENTRE-VILLE 24
- 4.1 PLAN DIRECTEUR 24
- 4.2 MODÈLE DE DISTRICTS DE QUARTIER 26
- 4.3 CARACTÈRE DU MILIEU BÂTI 36
- 4.4 RÉSEAU DE CIRCULATION 38
- 4.5 POLITIQUES ET PROPOSITIONS CONCERNANT LE RÉSEAU DE CIRCULATION 38
- 4.6 CLASSIFICATION DU PAYSAGE DE RUE 40
- 4.7 RÉSEAU D'ESPACES PUBLICS 53
- 4.8 ÉLÉMENTS MUNICIPAUX 57
- 4.9 POLITIQUES ET PROPOSITIONS CONCERNANT LES ESPACES PUBLICS ET LES ÉLÉMENTS MUNICIPAUX 57
- 4.10 PLAN RELATIF AUX ESPACES RÉSILIENTS 59
- 4.11 POLITIQUES ET PROPOSITIONS CONCERNANT LES ESPACES RÉSILIENTS 60

5.0 BOÎTES À OUTILS URBAINES 62
- 5.1 EXAMEN DE L'ESTHÉTIQUE URBAINE ET LIGNES DIRECTRICES SUR L'ESTHÉTIQUE URBAINE 62
- 5.2 POLITIQUES ET PROPOSITIONS RELATIVES À L'EXAMEN DE L'ESTHÉTIQUE URBAINE 62
- 5.3 LIGNES DIRECTRICES APPLICABLES AU DOMAINE PUBLIC 63
- 5.4 POLITIQUES ET PROPOSITIONS CONCERNANT LE DOMAINE PUBLIC 67
- 5.5 LIGNES DIRECTRICES SUR LA CONCEPTION DES BÂTIMENTS 68
- 5.6 LIGNES DIRECTIRICES PROPRES À CHAQUE DISTRICT DE QUARTIER 74
- 5.7 POLITIQUES ET PROPOSITIONS CONCERNANT L'ESTHÉTIQUE URBAINE 77
- 5.8 PROGRAMME D'INCITATIFS FINANCIERS 78
- 5.9 POLITIQUES ET PROPOSITIONS CONCERNANT LES INCITATIFS FINANCIERS 78

6.0 STATIONNEMENT ET CIRCULATION 81
- 6.1 STRATÉGIE EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT 81
- 6.2 POLITIQUES ET PROPOSITIONS CONCERNANT LA CORPORATION D'AMÉNAGEMENT 89
- 6.3 POLITIQUES ET PROPOSITIONS CONCERNANT LA GESTION DU STATIONNEMENT 91
- 6.4 MODÈLE DE CIRCULATION 92

7.0 PLAN DE MISE EN ŒUVRE 96
- 7.1 ÉTAPES DE LA MISE EN ŒUVRE 96
- 7.2 FINANCEMENT DU PLAN 99
- 7.3 POLITIQUES ET PROPOSITIONS CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE 99

APPENDICES 103
- APPENDICE A | STRATÉGIES DE GESTION DU STATIONNEMENT DU VICTORIA TRANSPORT POLICY INSTITUTE 105

PRÉFACE

RAISON DE L'ÉTUDE

Le Plan d'améliorations communautaires du noyau du centre-ville de la Ville de Moncton est un plan directeur qui est conçu comme un plan d'action visant l'aménagement du centre-ville au cours des 20 à 30 prochaines années. Le plan, par les mesures administratives et physiques qui y sont prévues, aidera et guidera le personnel, le conseil municipal de Moncton (le « Conseil ») et les promoteurs relativement à l'évolution, au cours de cette période, de la structure urbaine, de l'utilisation des sols, de l'esthétique urbaine et du domaine public.

Le désir du Conseil de tirer profit des terrains sous-utilisés du noyau urbain en vue de la croissance économique et de la prospérité soutenue ont rendu le présent plan nécessaire. Ces terrains, dont la majorité sont des aires de stationnement de surface, se situent à l'endroit idéal, soit entre la rue Main et le parc Riverain de Moncton, deux des plus forts atouts de la ville. Le présent plan mise sur le potentiel de marché et les souhaits de la communauté de créer une vision à cet égard et sur les possibilités de réaliser des aménagements intercalaires dans le noyau urbain. Les éléments principaux du plan sont les suivants :

- *un examen statistique du centre-ville actuel et de la région;*
- *une analyse comparative de référence du centre-ville de Moncton par rapport aux autres villes du Canada atlantique afin de cerner les lacunes et les possibilités commerciales significatives dans le noyau urbain;*
- *un inventaire des composants urbains existants de Moncton, y compris les ressources du domaine public et du milieu bâti;*
- *un plan directeur visionnaire en matière d'aménagement, fondé sur des consultations exhaustives auprès des résidents, des promoteurs, du personnel et des politiciens;*
- *un inventaire mis à jour des composants urbains en fonction du plan directeur;*

CENTRE-VILLE DE MONCTON | PHOTO PRISE PAR DANIEL ST LOUIS

- *des lignes directrices en matière d'esthétique urbaine visant les zones d'aménagement, les espaces relevant du domaine public et les bâtiments du plan directeur;*
- *les principales politiques et propositions à inclure dans les documents relatifs à la planification municipale de Moncton;*
- *un plan de mise en œuvre qui prévoit une feuille de route pour la réalisation d'importants projets administratifs et physiques.*

L'élaboration du plan directeur a entraîné le déroulement d'un processus de consultation communautaire hautement interactif et exhaustif. Les résidents ont volontiers et ouvertement consacré leur temps et leur énergie à la création du présent plan, sous la direction d'une équipe d'animation inlassable. La Ville de Moncton souhaite remercier les personnes suivantes pour leur contribution.

COMITÉ DIRECTEUR DU PROJET

- *Président du projet – Don MacLellan, directeur général des Services de protection communautaire*
- *Gestionnaire de projet – Bill Budd, directeur du Service d'urbanisme de la Ville de Moncton*
- *Sébastien Arcand, urbaniste principal, planification stratégique pour la Ville de Moncton*
- *Luc Babineau, agent de développement économique pour la Ville de Moncton*
- *Anne Poirier Basque, directrice générale, Downtown Moncton Centre-ville Inc.*
- *Catherine Dallaire, directrice générale du service Parcs et loisirs de la Ville de Moncton*
- *Gregg Houser, trésorier adjoint de la Ville de Moncton*
- *Jacques Doucet, spécialiste de la gestion financière et de l'établissement de budget*
- *Nicole Melanson, gestionnaire des communications et des services bilingues de la Ville de Moncton*
- *Alcide Richard, ing., directeur de la conception et de la construction de la Ville de Moncton*
- *Nick Robichaud, directeur général des Services juridiques et législatifs de la Ville de Moncton*
- *Kevin Silliker, directeur du développement économique de la Ville de Moncton*
- *Stephane Thibodeau, coordonnateur du transport de la Ville de Moncton*

ÉQUIPE DE CONSULTATION

- *Jim Scott, AAPC, Trace Planning and Design*
- *Carolyn Longaphie, Trace Planning and Design*
- *Emily Phillips, Trace Planning and Design*
- *Nicole Maxwell, Trace Planning and Design*
- *John Heseltine, MCIP, Stantec*
- *Rob LeBlanc, FAAPC, Ekistics Planning and Design*
- *Daniel St Louis, Photographie Daniel St Louis*

PHOTOS PRISES DURANT LA SÉANCE « CROISSANTS ET CONVERSATION »

CHAPITRE 1
LE NOYAU URBAIN DE MONCTON

CHAPITRE 1
LE NOYAU URBAIN DE MONCTON

Le noyau urbain de Moncton est constitué d'une rue Main dont les composants sont près les uns des autres, à laquelle s'ajoutent, au nord, des terrains dont l'utilisation est en pleine évolution et, au sud, des terrains sous-utilisés. Les terrains au nord sont principalement affectés à un usage résidentiel. Ceux du sud sont formés d'un mélange de grandes surfaces de stationnement, de bâtiments résidentiels et commerciaux et de l'espace occupé par le parc Riverain. La région étudiée dans le présent plan directeur comprend tous les terrains du noyau urbain (indiqués à la figure 1). La région couverte comprend des terrains situés entre le Subway Block et le poste de la GRC (d'ouest en est), à partir de la rue Queen jusqu'au bord de la rivière (du nord vers le sud).

Le présent document décrit le processus de planification et de conception entrepris afin d'élaborer un Plan d'améliorations communautaires du noyau du centre-ville visant la zone étudiée, et il donne les résultats de ce processus. Il est organisé dans le même ordre que s'est déroulé le processus d'élaboration du plan directeur : recherche de fond, consultations visant la création d'une vision, élaboration du plan directeur, formation d'une boîte à outils en matière d'esthétique urbaine et plan de mise en œuvre. Les éléments du présent plan sont le résultat d'un processus de consultation exhaustif. Par conséquent, le plan a été réalisé par les résidents de Moncton.

En 2006, la Ville de Moncton et Downtown Moncton Centre-ville Inc. (DMCI) ont retenu les services de la société d'experts-conseils Office for Urbanism pour la création d'une Vision d'aménagement pour le centre-ville de Moncton (la « Vision »). Un grand nombre des buts et objectifs de la Vision ont été intégrés au Plan municipal de la Ville de Moncton, qui oriente les aménagements dans le centre-ville. Des progrès ont aussi été réalisés quant à certaines mesures de suivi définies dans la stratégie de mise en œuvre de la Vision. Cela dit, certaines de ces mesures n'ont toujours pas été prises :

- Lignes directrices en matière d'esthétique urbaine et plans de limitations pour chaque secteur;
- Un plan directeur relatif aux espaces ouverts;
- Une stratégie relative aux paysages de rues (à mettre en œuvre au moyen d'un plan d'amélioration des immobilisations).

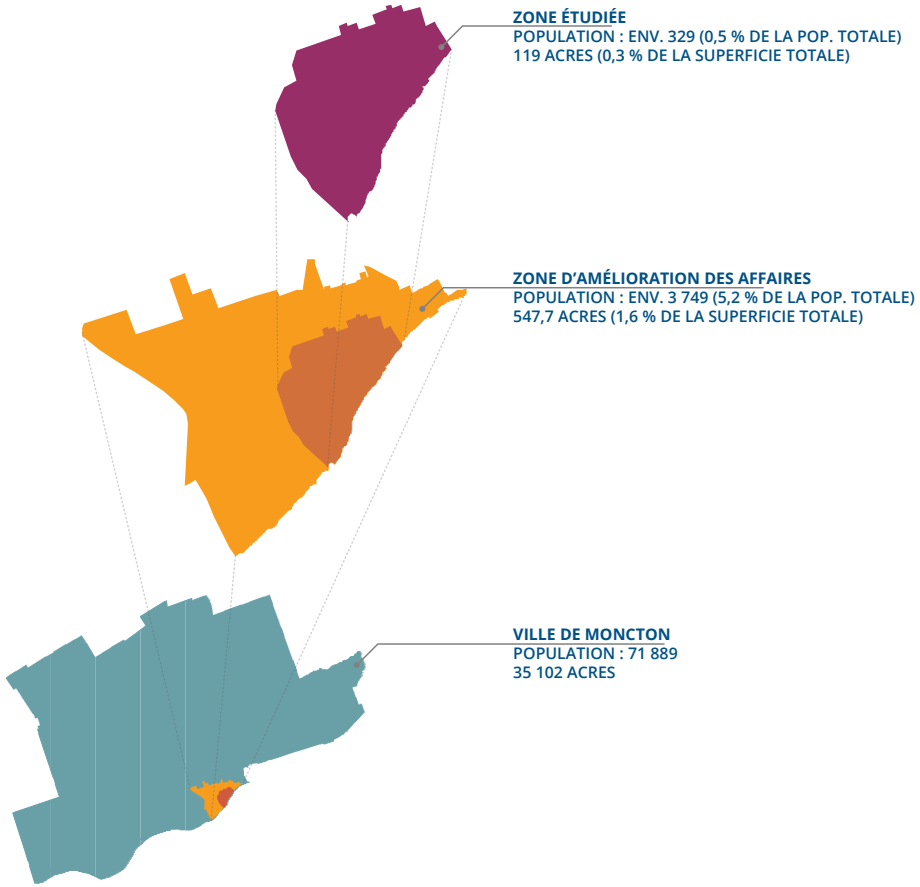
FIGURE 1 | LIMITES DE LA ZONE ÉTUDIÉE

La *Vision d'aménagement pour le centre-ville de Moncton de 2006* a divisé le centre-ville de Moncton en cinq secteurs, illustrés à la figure 2 :

- Noyau du centre-ville
- St. George
- Quartier Est
- Centre-ville Ouest
- Zone riveraine

FIGURE 2 | SECTEURS DU CENTRE-VILLE

FIGURE 3 | STATISTIQUES CONCERNANT LE NOYAU DU CENTRE-VILLE



1.1 LE NOYAU URBAIN ACTUEL DE MONCTON

La figure 3 résume les principales statistiques comparatives se rapportant à la population et à la superficie. La zone d'améliorations communautaires du noyau du centre-ville représente une partie de la ville de Moncton qui est très spéciale et importante sur le plan économique. Elle s'étend sur 119 acres, ce qui représente 0,3 % de la superficie de la ville. La zone à l'étude contient approximativement 241 logements et environ 329 personnes y habitent, ce qui représente seulement 0,5 % de la population de la ville. La densité résidentielle de cette zone est très faible, à savoir 2,5 personnes par acre. La faible population résidentielle dans cette région du centre-ville est encore plus évidente lorsqu'on la compare à la zone d'amélioration des affaires (ZAA) générale du centre-ville, dont la population est d'environ 3 749 personnes.

Les données se rapportant au secteur de recensement qui comprend la zone étudiée et les zones résidentielles adjacentes laissent entendre que ces ménages sont plus petits et plus vieux que la moyenne municipale. La taille du ménage moyenne dans cette zone est de 1,5 personne, comparativement à la moyenne municipale, qui est de 2,3 personnes. Vingt-neuf pour cent de la population de ce secteur est composée de personnes âgées, comparativement à 17 %. Seulement 6 % de la population est âgée de moins de 15 ans, comparativement à 16 % dans l'ensemble de la ville. La composition démographique actuelle a des conséquences sur les aménagements qui doit compter sur le soutien d'une population diversifiée et énergique. Ainsi, les aménagements intercalaires résidentiels sont un élément important du présent plan directeur, visant à ramener les gens vivre au centre-ville.

Même si peu de personnes habitent à temps plein dans la zone étudiée, le noyau du centre-ville connaît un fort afflux de travailleurs durant la journée. Environ 2 500 personnes travaillent dans la zone étudiée, dans 67 % de tous les locaux à bureaux du centre-ville. Seulement 5 % des locaux à bureaux situés dans la zone étudiée sont vacants. Cette zone génère 6,7 % de toutes les recettes fiscales de la ville, et 49 % des recettes fiscales dans la zone d'amélioration des affaires du centre-ville.

1.2 CENTRE RÉGIONAL

La zone étudiée fait partie d'une zone d'attraction économique et culturelle qui dépasse largement les limites de la ville de Moncton. Il s'agit du centre commercial et culturel traditionnel de la ville, où se réunissent diverses industries : services financiers, services professionnels, développement de logiciels, service à la clientèle, services juridiques, hébergement, vente au détail ainsi qu'importants employeurs des secteurs des services collectifs et publics. Les personnes qui travaillent au centre-ville vivent à l'extérieur du centre-ville, dans d'autres secteurs de Moncton et dans les municipalités avoisinantes de Riverview et Dieppe, et beaucoup d'autres encore font la navette sur une distance de 30 à 40 km à partir d'autres municipalités et districts de services locaux de la région.

1.3 PORTAIL CULTUREL

Par ailleurs, la zone étudiée constitue une partie intégrante du corridor culturel de Moncton, qui revêt une importance sur le plan régional. Au nombre des atouts principaux de la zone étudiée se trouvent notamment le Théâtre Capitol, la Galerie Moncton, la Bibliothèque publique de Moncton, le parc Riverain et d'autres lieux de rassemblement publics qui accueillent de nombreux festivals et événements. À l'intérieur de la zone étudiée se trouvent 42 biens patrimoniaux qui donnent un contexte architectural unique mais cohésif reliant le passé au présent. Ces espaces et repères municipaux font partie d'un réseau plus étendu d'atouts sur les plans artistique, des arts du spectacle, du patrimoine et du divertissement situés dans d'autres secteurs avoisinants. Ensemble, ils font de Moncton un carrefour culturel des Maritimes.

1.4 STATISTIQUES ET POSSIBILITÉS CONCERNANT LE NOYAU URBAIN

Le noyau urbain de Moncton est composé de terrains utilisés à des fins commerciales, résidentielles, de services collectifs, de loisirs et de vente au détail, fins qui ont évolué sous l'influence de l'histoire et de l'économie. À l'intérieur de la zone étudiée dans le cadre du présent projet, les aires de stationnement de surface semblent être l'usage le plus visible. Environ

FIGURE 4 | UTILISATIONS DES SOLS ACTUELLES, PAR BÂTIMENT

51 des 119 acres de la zone étudiée sont consacrés au stationnement de surface. Par conséquent, 42 pour cent du noyau urbain est sous-utilisé sous forme de stationnement, n'engendrant pas de recettes fiscales qui appuieraient les investissements dans le domaine public et qui mèneraient à une augmentation de l'investissement du secteur privé. La clé de l'expansion économique de la zone étudiée se trouve dans la transformation des aires de stationnement de surface en flux de rentrées privés et publics.

La figure 4 illustre les utilisations des sols dans la zone étudiée selon la désignation des occupants. La figure 5 décrit ces utilisations et illustre que, selon les désignations actuelles, 7 % des bâtiments sont affectés à des usages résidentiels, 22 % sont affectés à la vente au détail, 60 % sont

FIGURE 5 | UTILISATION DES SOLS DANS LA ZONE ÉTUDIÉE

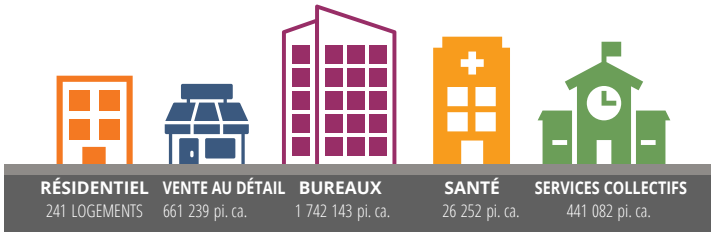
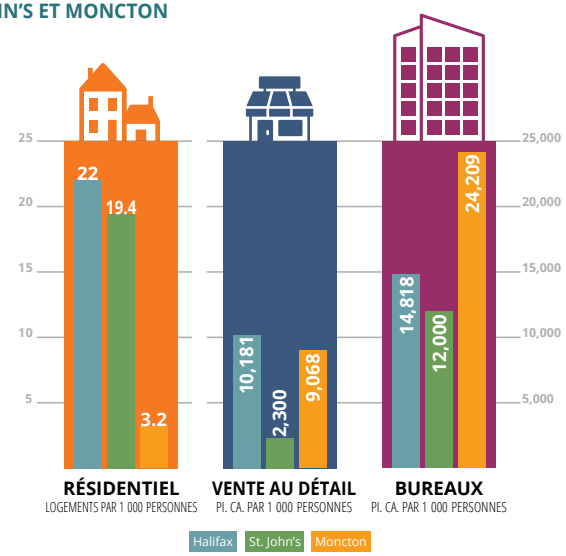


FIGURE 6 | ANALYSE COMPARATIVE – HALIFAX, ST. JOHN'S ET MONCTON



affectés à des locaux à bureaux, 1 % sont affectés à des services de santé (cliniques) et 10 % sont affectés à des services collectifs (établissements d'enseignement). De nombreux résidents de Moncton sont d'avis que la zone étudiée comporte trop de locaux à bureaux et pas assez d'espaces résidentiels.

Pour vérifier cette théorie, une évaluation de référence comparative a été menée dans d'autres centres urbains similaires du Canada atlantique afin d'explorer les utilisations des sols en fonction de la population. St. John's, à Terre-Neuve-et-Labrador, et Halifax, en Nouvelle-Écosse, constituent des précédents pertinents. Ces deux villes sont issues d'industries portuaires, et elles ont toutes deux profité de la création d'un complexe au centre-ville qui a entraîné une croissance de leurs noyaux urbains respectifs.

La figure 6 indique les résultats de l'analyse comparative des noyaux urbains de référence. Moncton est comparable, du point de vue statistique, en ce qui concerne les espaces affectés à la vente au détail. Par conséquent, le développement des activités de vente au détail exigera une augmentation de la population régionale et du noyau du centre-ville. La figure 6 indique également que Moncton offre 3,21 logements par 1 000 résidents et 24 209 pieds carrés de locaux à bureaux par 1 000 résidents. Comparativement à St. John's et à Halifax, Moncton offre environ 18 % des logements dans le noyau du centre-ville par rapport à l'analyse de référence, et 180 % en ce qui concerne les locaux à bureaux. Selon cette analyse, les résidents de Moncton semblent avoir raison (de prime abord). Le noyau du centre-ville a trop peu d'espaces résidentiels et beaucoup trop de locaux à bureaux. Le présent plan directeur doit explorer ces différences et les traiter comme des possibilités de créer plus d'espaces résidentiels et de transformer les locaux à bureaux sous-utilisés afin de les affecter à d'autres usages, lorsqu'il est possible de le faire.

CHAPITRE 2 ÉVOLUTION DU NOYAU DU CENTRE-VILLE

CENTRE-VILLE DE MONCTON | PHOTO PRISE PAR DANIEL ST LOUIS

CHAPITRE 2
ÉVOLUTION DU NOYAU DU CENTRE VILLE

Le noyau du centre-ville de Moncton a subi d'importants changements depuis sa création. Certains éléments du milieu bâti original persistent toujours aujourd'hui, mais le caractère de cette structure a grandement évolué depuis ses premiers jours. La section 2.1 souligne des points marquants de l'histoire de Moncton qui ont contribué à sa forme physique actuelle. À sa naissance, la zone étudiée était caractérisée par un réseau de rues à échelle humaine, avec des îlots très structurés composés de nombreux petits bâtiments. Le passage de cette structure urbaine à celle qui existe à présent est le résultat de périodes de croissance économique et démographique rapide, ainsi que de périodes de transition économique importante. La section 2.2 explore la morphologie urbaine de la zone étudiée en fonction de périodes marquantes. Une nouvelle source de pressions sur le plan morphologique, à savoir le changement climatique, est présentée à la section 2.3. Le changement climatique aura de profondes répercussions sur l'avenir du milieu bâti du noyau urbain.

2.1 LIGNE DU TEMPS URBAINE

La ligne du temps exposée ci-dessous classe des événements marquants de l'histoire de Moncton dans les sept catégories suivantes, en accordant une attention particulière à sa croissance économique, démographique et municipale : 1) premières années, 2) constitution en municipalité, 3) première résurgence (à la suite de la chute de l'industrie navale), 4) débuts du milieu urbain, 5) expansion, 6) transition (à la suite du départ du Canadien National (CN) et de la fermeture des ateliers de réparation) et 7) seconde résurgence, ce qui nous amène à aujourd'hui. La figure 7, la Ligne du temps urbaine, est produite sur les deux prochaines pages.

PHOTOS : SENTINELLES PETITCODIAC, CARTE POSTALE DE MONCTON, VINTAGE MONCTON, SENTINELLES PETITCODIAC

FIGURE 7 | LIGNE DU TEMPS URBAINE

IMAGE : VILLE DE MONCTON

UN BREF HISTORIQUE DE MONCTON

... Les années 1700

Route de transport des Micmacs.

1735 – Les Acadiens établissent le premier peuplement permanent, nommé Le Coude (ou Terre-Rouge).

1755 – Déportation des Acadiens du Coude.

1766 – Arrivée de colons allemands de la Pennsylvanie.

Les années 1830

Années 1830 – Les commerces maritime et de la pêche ont rejoint la zone portuaire de Moncton.

Les années 1840

1841 – Construction du premier quai.

1849 – Joseph Salter ouvre ses chantiers navals.

Les années 1850

1850 – Moncton devient un port d'entrée.

1855 – Ouverture de la première banque : la banque de Westmorland.

1855 – Moncton est constituée en municipalité et Joseph Salter en est le premier maire.

Les années 1860

1862 – Moncton renonce à son statut de municipalité après la ruine de l'industrie de la construction navale.

1862 – Fermeture de la banque de Westmorland.

1865 – Population = 1 000 personnes.

1867 – Inauguration de la voie ferrée du chemin de fer Intercolonial entre la Nouvelle-Écosse et Lévis.

IMAGE : ARCHIVES PROVINCIALES DU NOUVEAU BRUNSWICK

Les années 1870

1871 – Le chemin de fer Intercolonial établit son siège social et son atelier de réparation.

1875 – Moncton est reconstituée en municipalité.

IMAGE : ARCHIVES PROVINCIALES DU NOUVEAU BRUNSWICK

Les années 1880

1880 – Population = 5 000 personnes.

Les années 1880 – Construction du quai Reed, sur la rue Mechanic

Les années 1890

1890 – Population = 10 000 personnes.

1890 – Moncton devient une cité.

1897 – Construction de la gare du chemin de fer Intercolonial (plus tard renommée Union Station).

1898 – Ouverture du premier hôpital, dans un hospice de la région de Dieppe.

Les années 1900

1903 – L'hôpital déménage au coin de la rue King et du chemin Mountain.

1906 – Un incendie détruit six acres de terrains du chemin de fer, sur la rue Albert.

1907 – Population = 14 000 personnes.

1908 – Construction, sur une longueur de plus d'un mille, de nouveaux ateliers modernes sur la rue John.

IMAGE : ARCHIVES PROVINCIALES DU NOUVEAU BRUNSWICK

Les années 1910

1910 – Le gouvernement fédéral construit, sur la rue Harper, le quai public (Public Wharf), qui remplace le quai du chemin de fer (Railway Wharf).

Début des années 1900 - Construction du premier pont Gunningsville.

1917 – Le gouvernement fédéral achète et combine plusieurs compagnies de chemin de fer pour créer la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

PREMIÈRE ANNÉES | **CONSTITUTION EN MUNICIPALITÉ** | **RÉSURGENCE I** | **DÉBUTS DU MILIEU URBAIN**

Les années 1920

1920 – Eaton ouvre son établissement de vente par correspondance sur la rue Foundry.

1927 – Eaton prend de l'expansion et ouvre un nouveau service de vente au détail, qui emploie plus de 750 personnes.

IMAGE : ARCHIVES PROVINCIALES DU NOUVEAU BRUNSWICK

Les années 1930

1936 – Construction du bureau de poste au coin des rues Main et Highfield, en face de l'hôtel Brunswick.

1937 – Fin des travaux de construction de l'aéroport de Moncton.

IMAGE : ARCHIVES PROVINCIALES DU NOUVEAU BRUNSWICK

Les années 1940

1942 – Fin des importations de la compagnie Reed, qui est vendue à G.E. Barbour.

Les années 1950

Les années 1950 – Les limites de Moncton sont repoussées de 14,4 milles.

1953 – Ouverture de l'Hôpital de Moncton moderne sur les terres de MacBeath, concédées par don, dans le secteur non aménagé du nord-ouest.

IMAGE : VINTAGE MONCTON

Les années 1960

Les années 1960 – Construction de la gare de triage à butte du CN. L'embranchement de voie ferrée longeant la rive et traversant les rues Foundry et Main est abandonné.

Les années 1960 – Aménagement de nouveaux établissements de vente au détail : Place Champlain, Highfield Square et Moncton Mall.

1963 – Construction de l'Université de Moncton.

1967 – Fin des travaux de construction du pont-jetée.

Les années 1970

1971 – Population de la RMR = 87 046.

Les années 1970 – Construction de l'Hôpital régional Dr-Georges-L.-Dumont.

1978 – Fermeture de l'entreprise de vente par correspondance d'Eaton; l'édifice est converti en la Place Heritage Court vers la fin des années 1970.

IMAGE : VINTAGE MONCTON

Les années 1980

Les années 1980 – L'embranchement de voie ferrée longeant la rive et traversant les rues Foundry et Main est enlevé.

1986 - Le CN ferme ses ateliers de réparation et déplace 5 000 emplois.

1988 – Démolition des ateliers du CN.

Les années 1980 – Plus d'une dizaine des plus anciennes entreprises de Moncton ferment leurs portes.

Les années 1990

1991 – La population de la RMR est de 107 436 personnes. Elle aura atteint 115 283 personnes en 1996.

1997 – Les lieux où se situaient les ateliers du CN sont décontaminés et réaménagés pour devenir un complexe récréatif et le parc Emmerson.

1998 – Une vision pour la récupération de la zone riveraine est énoncée à l'occasion du symposium sur la zone riveraine.

1999 – Fin des travaux de construction du pont pédestre du ruisseau Halls et du Château Moncton.

Les années 2000

2001 – Population de la RMR = 119 464.

2001 – Fin des travaux de construction du Landing at the Bend.

2004 – Achèvement de la reconception du parc du Mascaret.

2006 – Population de la RMR = 127 222.

2006 – Construction d'un sentier de gravier sur l'assiette des rails de l'ancien embranchement de voie ferrée longeant la rivière.

Les années 2010

2016 – Population de la RMR = 144 810.

2016 – Début de la construction du complexe au centre-ville.

IMAGE : DANIEL ST LOUIS

EXPANSION | **TRANSITION** | **RÉSURGENCE II**

FIGURE 8 | ZONE ÉTUDIÉE, VERS 1878

2.2 MORPHOLOGIE DU MILIEU URBAIN

2.2.1 LE XIXE SIÈCLE

La zone portuaire de Moncton s'est développée durant la montée des industries maritime, navale et de la pêche au cours des années 1830 et 1840. L'industrie de la construction de navires en bois s'est effondrée avant l'arrivée des années 1860, mais l'industrie maritime a survécu dans les sept quais de Moncton. L'inauguration en 1867 de la voie ferrée du chemin de fer Intercolonial entre la Nouvelle-Écosse et Lévis a marqué l'arrivée d'un nouveau moteur économique à Moncton. Moncton a pu se reconstituer en municipalité, son économie étant soutenue par l'établissement du siège social et de l'atelier de réparation du chemin de fer Intercolonial en 1871. D'autres entreprises majeures se situaient le long de la limite est (p. ex. la raffinerie de sucre) et de la limite nord, au chemin Mountain (p. ex. la filature de coton). Deux embranchements de voies ferrées parallèles à la rue Main au sud de celle-ci assuraient un lien entre les quais, les ateliers du chemin de fer et d'autres entreprises industrielles.

LEÇONS TIRÉES RELATIVEMENT AU MILIEU URBAIN

- ***Aménagement ad hoc du secteur riverain :*** Des bâtiments industriels ont été construits rapidement et de façon ponctuelle, au rythme des fluctuations économiques des nouvelles industries établies dans le secteur riverain. Comme l'illustre la figure 8, des îlots et une trame de rues irréguliers étaient orientés vers les quais et la ligne ferroviaire.
- ***Échelle plus humaine, tissu aéré*** Dans l'ensemble, les bâtiments du centre-ville (même les bâtiments industriels) étaient petits. Partout au centre-ville se trouvaient de grands espaces ouverts non aménagés.

2.2.2 LE TOURNANT DU SIÈCLE

En 1907, la population de Moncton avait atteint 14 000 personnes. Les emplois dans les secteurs manufacturier et tertiaire ont attiré de nouveaux résidents des régions avoisinantes. Tout le long de la rue Main se trouvaient des commerces, comme des épiciers et des magasins d'articles de mercerie, des magasins de bottes et de chaussures, des boulangers, des dentistes, des médecins, des avocats et des magasins de meubles. Au nord de la rue Main se trouvaient de petits bâtiments résidentiels entrecoupés d'espaces ouverts, d'églises et de résidences remarquables. Au sud de la rue Main se trouvaient de nombreuses entreprises industrielles ou liées au chemin de fer (p. ex. des ateliers et chantiers d'usinage, une fonderie, des fabriques de portes et de châssis, une usine de bois d'œuvre, une usine à gaz et une usine de wagons). En 1906, un incendie catastrophique a détruit 6 acres d'ateliers ferroviaires situés près des rues Albert et Foundry. Ils ont été reconstruits en 1908 sur un nouveau site, à l'ouest, sur la rue John.

LEÇONS TIRÉES RELATIVEMENT AU MILIEU URBAIN

» ***Échelle plus humaine, tissu plus serré :*** Étant donné la croissance démographique rapide de Moncton, le centre-ville s'est densifié et les espaces ouverts ont été remplis. La figure 9 indique l'aménagement en allant vers le secteur riverain des rues au sud de la rue Main (en particulier les rues Lutz et Robinson). Les îlots directement au nord et au sud de la rue Main étaient denses. Les bâtiments situés sur la rue Main, à deux ou trois étages, avaient tendance à être étroits. Sur certains sites industriels situés non loin du secteur riverain et des lignes ferroviaires, le tissu était plus aéré, et il y avait de plus grands entrepôts et espaces ouverts.

FIGURE 9 | ZONE ÉTUDIÉE, VERS 1907

FIGURE 10 | ZONE ÉTUDIÉE, VERS 1956

2.2.3 LE MILIEU DU SIÈCLE

Durant les années 1950, Moncton a encore une fois connu une expansion rapide : les limites municipales ont été repoussées de 14,4 milles. De nouveaux aménagements ont commencé à s'étendre en s'éloignant du noyau historique du centre-ville. D. A. MacBeath a donné des terrains situés dans le Nord-Ouest de Moncton à l'Hôpital de Moncton, dont la construction a été achevée en 1953. Les terres au sud de la rue Main étaient toujours utilisées de façon prédominante à des fins industrielles et ferroviaires, à l'exception d'un secteur de bâtiments résidentiels longeant les rues Lutz et Robinson.

LEÇONS TIRÉES RELATIVEMENT AU MILIEU URBAIN

- ***Échelle agrandie :*** Entre le début et le milieu du siècle, deux îlots du centre-ville se sont agrandis en raison de l'élimination des parties inférieures des rues Wesley et Downing.
- ***Tissu plus aéré :*** Les milieux bâtis se caractérisent par un nouveau tissu plus aéré. La figure 10 montre comment les bâtiments plus petits et plus étroits du centre-ville ont été remplacés par des bâtiments beaucoup plus gros, de sorte que dans de nombreux îlots, le nombre de bâtiments a été réduit de moitié environ.
- ***Redistribution des espaces ouverts :*** La construction de bâtiments ayant une plus grande superficie au sol (p. ex. Eaton's), combinée à la démolition de nombreux bâtiments plus anciens et plus petits, a changé la distribution des espaces ouverts dans les îlots du centre-ville.

2.2.4 LE XXIe SIÈCLE

La fin du XXe siècle était encore une fois pour Moncton une époque d'importantes transitions sur le plan économique, qui a entraîné des changements à l'utilisation des sols dans le centre-ville. Le long de la rue Main, de nombreux secteurs à usages mixtes ont vu l'apparition de bâtiments abritant des bureaux ou des services collectifs. Les plus petits bâtiments résidentiels ont presque disparu du noyau du centre-ville. Après que le CN a quitté Moncton vers la fin des années 1980, les terres au sud de la rue Main sont passées d'usages industriels à terrains vacants et terrains servant d'aires de stationnement de surface pour les centres de services gouvernementaux, financiers et commerciaux (p. ex. Place Heritage Court, Rogers, Croix Bleue). L'embranchement de voie ferrée a été enlevé, ce qui a éliminé une limite physique qui renforçait précédemment la grille au sud de la rue Main.

La figure 11 montre l'incidence de ces changements sur la distribution de l'espace dans la grille existante. Ces changements ont mené à un tissu urbain beaucoup plus aéré et irrégulier, caractérisé par de plus grands bâtiments et lots, et comportant plus d'espaces sous-utilisés. La reconception du boulevard Assomption a agrandi les îlots au sud de la rue Main et les a rendus encore plus irréguliers qu'ils ne l'étaient auparavant, puisqu'elle a repoussé la rue plus au sud qu'elle ne l'avait été par le passé. La zone portuaire de Moncton est devenue une zone riveraine à vocation récréative, et les berges anciennement industrielles de la rivière Petitcodiac ont été désignées comme des espaces publics consacrés au parc Riverain.

LEÇONS TIRÉES RELATIVEMENT AU MILIEU URBAIN

- ***La modification des limites physiques entraîne la formation d'une plus grande échelle :*** Des changements à deux limites physiques importantes du centre-ville – à savoir l'enlèvement de l'embranchement de voie ferrée qui était parallèle à la rue Main et la reconfiguration du boulevard Assomption pour le rapprocher de la rive – ont mené à la formation d'îlots encore plus grands et de forme plus irrégulière au sud de la rue Main.
- ***Tissu aéré :*** Presque tous les petits bâtiments ont été éliminés du centre-ville, à l'exception de quelques-uns qui donnent sur la rue Main, ce qui a laissé des complexes de la taille d'un îlot et de grandes étendues d'espaces ouverts servant actuellement de parcs de stationnement de surface.

FIGURE 11 | ZONE ÉTUDIÉE, À L'HEURE ACTUELLE

FIGURE 12 | DOMAINE PUBLIC

2.3 LE RÉPERTOIRE URBAIN

Le noyau du centre-ville de Moncton est un assemblage de ressources du domaine public et du milieu bâti qui, ensemble, forment la zone étudiée. La qualité du domaine public est le résultat des espaces verts riverains, des places publiques et des corridors des rues qui s'y trouvent. Ils forment ensemble le « tissu » du domaine public, dans lequel s'entrelacent les éléments du centre-ville. Ce domaine public devrait devenir une priorité municipale. Les investissements et la croissance publics établissent une plateforme permettant le développement d'un noyau urbain élargi où la priorité est accordée aux agréments du mode de vie. Les investisseurs veulent investir là où les gens vont. Les ressources historiques préservées, les espaces publics de haute qualité et les installations municipales comme les bibliothèques, les musées et les sites sportifs se combinent pour former un réseau d'endroits fréquentés par les gens. À cela s'ajoutent les ressources du milieu bâti qui tirent profit de cet environnement.

Le présent chapitre répertorie le réseau de ressources qui forment la plateforme du présent Plan d'améliorations communautaires du noyau du centre-ville. Le réseau formé par la combinaison du domaine public et du milieu bâti constitue l'ADN du noyau urbain qu'est le centre-ville de Moncton – ADN dont la séquence oriente l'aménagement intercalaire et la croissance.

2.3.1 RÉSEAU DU DOMAINE PUBLIC

La figure 12 montre l'emplacement et les types des atouts actuels du domaine public. Comme il a été mentionné précédemment, ceux-ci forment le réseau qui doit être préservé et développé. Les atouts importants sont notamment les suivants :

LE RÉSEAU DE TROTTOIRS

La création d'un réseau piétonnier de qualité est essentielle pour soutenir les atouts municipaux, culturels, historiques et économiques. Comme c'est le cas pour tous les centres-villes, la capacité de se déplacer à pied est essentielle pour la santé du noyau urbain. Les résidents se rassemblent, magasinent, socialisent, mangent et participent à la vie urbaine à partir de ce réseau. Tous les atouts sont reliés à ce réseau et tous les éléments du milieu bâti bordent ce réseau.

Le réseau piétonnier comporte des trottoirs des deux côtés de la rue dans la majeure partie du noyau urbain. Il comporte aussi des emplacements de stationnements sur rue. Par conséquent, le trottoir sert à la fois de corridor pédestre et d'interface entre la rue et les murs de rue formés par les bâtiments. Tout élargissement de ce réseau devrait s'inscrire dans ce contexte d'accessibilité aux piétons et d'interface.

LA PLACE PUBLIQUE

La rue Main accueille actuellement des places publiques aux endroits suivants : la cour Robinson, la ruelle Oak, la place Assomption, l'Hôtel de Ville et l'esplanade multi-usage de la Place Downing. Le Marché Moncton est aussi une place publique multi-usage secondaire.

Ces espaces servent de places publiques indépendantes accueillant des rassemblements et des activités, qui sont interreliées par le réseau de rues et de trottoirs. Ce réseau devrait être élargi pour rejoindre les zones en développement et comporter des éléments thématiques appropriés pour offrir un lien sur les plans visuel et fonctionnel. Les éléments des rues, des trottoirs et des murs de rues sont les outils nécessaires à cette liaison.

LE PARC PUBLIC

L'un des meilleurs atouts de la zone étudiée est le parc Riverain. Il s'agit d'une ressource très limitée, à savoir le seul espace vert dans le noyau du centre-ville. Par conséquent, il devrait être institutionnalisé à titre d'espace vert du noyau urbain.

Cette méthode de protection des ressources naturelles permettra aux promoteurs de tirer profit de cet espace vert au moyen d'aménagements à usages mixtes qui offriront des vues imprenables du rivage et du panorama régional de la rivière Petitcodiac.

2.3.2 LIEUX SYMBOLIQUES

La figure 13 indique l'emplacement de bâtiments d'intérêt qui, lorsqu'ils sont examinés de concert avec les lieux relevant du domaine public et la rivière Petitcodiac, forment un réseau permettant de s'orienter dans le noyau du centre-ville (comme on l'a décrit durant le processus de consultation publique mené dans le cadre du présent plan). Ces atouts sont importants lorsque l'on considère le plan de vue qu'il faudra maintenir afin de veiller à ce qu'on puisse continuer de s'orienter au moyen d'éléments pertinents.

Il est important de noter que ces atouts ne sont pas nécessairement des bâtiments revêtant une importance architecturale. Il s'agit plutôt d'atouts qui soutiennent le processus par lequel l'utilisateur se crée une carte mentale du centre-ville (notamment en raison de leur dimension, de leur emplacement ou de leur usage). Voici certains des lieux symboliques importants :

Lieux municipaux. Ces bâtiments, par l'entremise d'activités du grand public et de la vie urbaine, témoignent d'une présence municipale à l'intérieur de la zone étudiée. Se trouvent parmi ces bâtiments le complexe au centre-ville de Moncton, l'Hôtel de Ville et le palais de justice de Moncton. Il faut tenir compte de ces lieux dans l'examen de la continuité fonctionnelle et du plan de vue.

FIGURE 13 | LIEUX SYMBOLIQUES

LÉGENDE
1. COMPLEXE AU CENTRE-VILLE DE MONCTON
2. PLACE HERITAGE COURT
3. SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ DES LOTERIES DE L'ATLANTIQUE
4. ÎLOT SUBWAY BLOCK
5. IMMEUBLE DE LA BANQUE TD CANADA TRUST
6. THÉÂTRE CAPITOL
7. IMMEUBLE EMPIRE
8. CENTRE COMMUNAUTAIRE DE LA PAIX
9. IMMEUBLE DU GOUVERNEMENT DU CANADA
10. BANQUE DE NOUVELLE-ÉCOSSE / ANCIEN HÔTEL DE VILLE
11. PLACE DE L'ASSOMPTION
12. PALAIS DE JUSTICE DE MONCTON
13. HÔTEL DELTA HOTELS BY MARRIOTT BEAUSEJOUR
14. BANQUE MERCHANTS' BANK
15. TOUR DE BELL ALIANT
16. HÔTEL DE VILLE DE MONCTON
17. IMMEUBLE COMMERCE PLACE
18. CENTRE DE LA CROIX BLEUE
19. ANNEXE DU CENTRE DE LA CROIX BLEUE
20. HÔTEL RESIDENCE INN BY MARRIOTT MONCTON
21. DÉTACHEMENT DE LA GRC DE CODIAC
MUR DE RUE

Lieux d'affaires. Ces bâtiments, par l'entremise d'activités du grand public et d'activités commerciales, font le lien entre le ciel et la rue, tout en établissant un mur de rue et en influant sur les plans de vue urbains.

Le mur de rue urbain. Cet ensemble très uni de bâtiments longeant la rue Main témoigne de la densité, de l'activité et du caractère de ce secteur. Les bâtiments revêtant une importance architecturale sont positionnés de sorte à former un mur de rue de caractère.

FIGURE 14 | RESSOURCES PATRIMOINIALES

LÉGENDE

1. PLACE HERITAGE COURT
2. ÎLOT SUBWAY BLOCK ET ÉDIFICE FLAT IRON
3. ANCIEN SALON FUNÉRAIRE DE TUTTLE BROS.
4. ANCIEN BÂTIMENT A. A. TUTTLE
5. ANCIEN BÂTIMENT A. A. TUTTLE
6. ÉDIFICE R. N. WYSE
7. TABAGIE KEATING'S TOBACCO SHOP (IMMEUBLE VICTORIA)
8. THÉÂTRE CAPITOL
9. IMMEUBLE EMPIRE
10. IMMEUBLE ALBION
11. ÉDIFICE TRANSCRIPT
12. ÉDIFICE CALEDONIA
13. ÉDIFICE QUEEN
14. BANQUE DE NOUVELLE-ÉCOSSE / ANCIEN HÔTEL DE VILLE
15. PLACE DE L'ASSOMPTION
16. CAFÉ STARBUCKS / PIATTO / THE OLD TRIANGLE
17. L'ÉGLISE UNIE CENTRAL UNITED
18. PREMIÈRE ÉGLISE BAPTISTE UNIE DE MONCTON
19. ÉGLISE ANGLICANE ST. GEORGE'S
20. BANQUE NATIONALE
21. BANQUE MERCHANTS' BANK
22. ÉDIFICE MCGRATH BOYD
23. TOUR DE BELL ALIANT
24. BIJOUTERIE LA MINE D'OR
25. ÉDIFICE TIMES
26. IMMEUBLE HIGGINS
27. ŒUVRE MURALE DE JORDI BONET
28. ÉDIFICE DE LA BANQUE PROVINCIALE, ÉDIFICE MCSWEENEY
29. CENTRE DE LA CROIX BLEUE
30. IMMEUBLE HUMPHREY
31. ÎLOT HADDAD, MARKS BROS., GORBER

BÂTIMENTS PATRIMONIAUX DÉSIGNÉS

AUTRES RESSOURCES PATRIMONIALES

2.3.3 RESSOURCES PATRIMONIALES

La figure 14 indique l'emplacement des bâtiments qui donnent une importance architecturale au noyau du centre-ville de Moncton et qui contribuent à son identité unique. Il est important de noter que le patrimoine, dans le contexte du processus de consultation mené dans le cadre du présent plan, comprend à la fois les bâtiments contemporains et plus anciens qui créent des précédents sur le plan de la forme ou des détails pour les aménagements intercalaires ou l'agrandissement de bâtiments. Par exemple, la Place de l'Assomption, le Centre de la Croix Bleue et l'immeuble de la Banque Nationale ne sont peut-être pas anciens, mais ils constituent des précédents pour ce qui est des détails ou de la masse d'où les nouveaux aménagements peuvent puiser. Par conséquent, le patrimoine ne se rapporte pas uniquement à ce qui s'est produit il y a cent ans, mais peut aussi avoir une portée plus large pour comprendre les précédents contextuels des 50 dernières années.

2.4 PRESSION MORPHOLOGIQUE CONTEMPORAINE

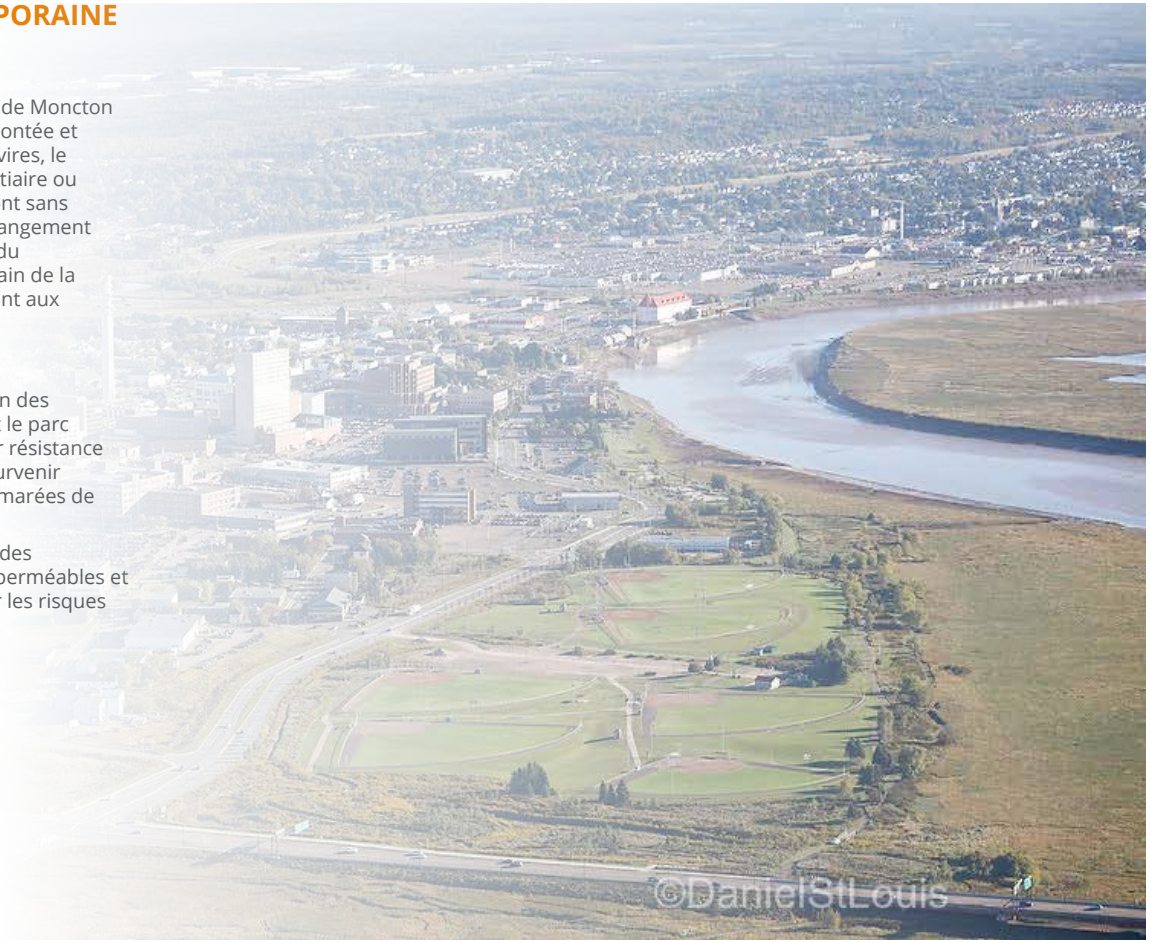
FORME FUTURE

Tout au long de son histoire, la forme du noyau du centre-ville de Moncton a été façonnée par des forces économiques, en réaction à la montée et à la chute d'industries majeures, à savoir la construction de navires, le chemin de fer et les complexes à grande échelle du secteur tertiaire ou gouvernemental. Même si les virages économiques continueront sans doute de jouer un rôle dans le développement du noyau, le changement climatique a des répercussions importantes sur la conception du centre-ville. Il est essentiel, pour garantir l'avenir du milieu urbain de la zone étudiée, de veiller de façon proactive à ce qu'il soit résistant aux changements environnementaux.

LEÇONS TIRÉES RELATIVEMENT AU MILIEU URBAIN

» ***Concevoir des limites physiques adaptables :*** La conception des espaces publics et des rues longeant la rivière (notamment le parc Riverain et le boulevard Assomption) devrait améliorer leur résistance aux inondations terrestres, qui sont plus susceptibles de survenir avec l'élévation du niveau de la mer et l'intensification des marées de tempête.

» ***Infrastructure perméable et absorbante :*** L'intensification des précipitations exige que les infrastructures soient à la fois perméables et absorbantes, de sorte à ralentir le débit d'eau et à atténuer les risques d'inondations terrestres atteignant l'infrastructure bâtie.



CHAPITRE 3
CONCEPTS RELATIFS À LA VISION

CHAPITRE 3
CONCEPTS RELATIFS À LA VISION

3.1 FORMAT DES CONSULTATIONS

Le présent plan est fondé sur des concepts d'aménagement du noyau urbain fournis par les résidents. Les possibilités énumérées au chapitre 1 ont été présentées aux différents groupes et personnes consultés durant l'élaboration du plan directeur. La figure 15 définit le processus de consultation alors que le présent chapitre en résume les résultats.

3.2 QUATRE-VINGT-DIX-NEUF IDÉES POUR LE CENTRE-VILLE DE MONCTON

Les résultats obtenus par suite du processus de consultation défini, complétés par des recherches préliminaires, ont permis de former 99 idées à élaborer en stratégies de planification et de conception. Les idées relèvent des catégories suivantes :

- Les gens
- Les caractéristiques
- La mobilité
- Le stationnement
- L'utilisation des sols
- Le milieu bâti
- Le paysage de rue
- Les parcs et les espaces verts

Un résumé des idées se trouve à la figure 16, sur les pages suivantes.

FIGURE 15 | PROCESSUS DE CONSULTATION

FIGURE 16 | QUATRE-VINGT-DIX-NEUF IDÉES POUR LE CENTRE-VILLE DE MONCTON

LES GENS

1. Le centre-ville est plein de gens!
2. Plus de jeunes familles
3. Plaît aux enfants
4. Entrepreneurs
5. Entrepreneurs-restaurateurs
6. Personnes créatives
7. Visiteurs
8. Artistes du spectacle, interprètes danseurs et amuseurs de rues
9. Étudiants
10. Les personnes qui vivaient au centre-ville dans le passé peuvent y demeurer
11. Personnes à la recherche d'un plus petit logement

LES CARACTÉRISTIQUES

12. Activités tous les jours, 24 heures sur 24
13. Raconte notre histoire
14. Électrisé par les événements
15. Utilisation en soirée
16. Multiculturel
17. Musical
18. Rempli de culture
19. Destination quatre-saisons
20. Diversité économique
21. Soutien des sans-abri
22. Accepte tous les gens
23. Habitable
24. En croissance
25. Notre « grande » petite cité comme sa propre source d'attraction
26. Animé

LA MOBILITÉ

27. Les piétons sont prioritaires
28. Rues et intersections accueillantes pour les cyclistes
29. Plus de voies et de liaisons pour les piétons et le transport actif
30. Améliorations au transport public
31. Moins de voitures au centre-ville
32. Amélioration de l'accessibilité aux moyens de transport roulants (comme les fauteuils roulants et les scooters)
33. Potentiel piétonnier, le jour et la nuit
34. Circulation améliorée lors d'événements
35. Meilleure liaison à la rive et au sentier Riverain
36. Améliorations pour les piétons au boulevard Assomption

LE STATIONNEMENT

37. Stationnement public suffisant
38. Stationnement sur rue suffisant
39. Stationnement pour bicyclettes
40. Stationnement souterrain
41. Garages de stationnement et parcs de stationnement intérieurs
42. Moins d'emplacements de stationnement de surface

L'UTILISATION DES SOLS

43. Mélange de types de logement
44. Restaurants abordables
45. Destination de magasinage
46. Densité accrue
47. Usages mixtes
48. Commerces ouverts en soirée
49. Point d'entrée ouest rempli de magasins et de restaurants
50. Organismes de développement communautaire à but non lucratif
51. Établissements d'enseignement ou de littératie au centre-ville
52. Entreprises éphémères, temporaires ou mobiles
53. Piliers commerciaux qui encouragent les gens à traverser le centre-ville
54. Réaménagement du stationnement de surface
55. Restaurants dans le secteur riverain
56. Marché Moncton sur la rue Downing

LE MILIEU BÂTI

57. Milieu bâti et caractère traditionnels
58. Réparation et restauration de bâtiments
59. Épouser le patrimoine afin de construire une identité
60. Préserver ou réutiliser les bâtiments patrimoniaux
61. Aménagement des rues secondaires
62. Abri contre le vent
63. Balcons et porches
64. Maintien des lignes de vision et de la vue de la rivière
65. Aménagement intercalaire des terrains vacants
66. Détails, couleurs et boiseries des façades
67. Style architectural cohésif
68. Unicité
69. Adaptation au changement climatique
70. Reconception de la ruelle Oak
71. Reconception de la Place de l'Assomption

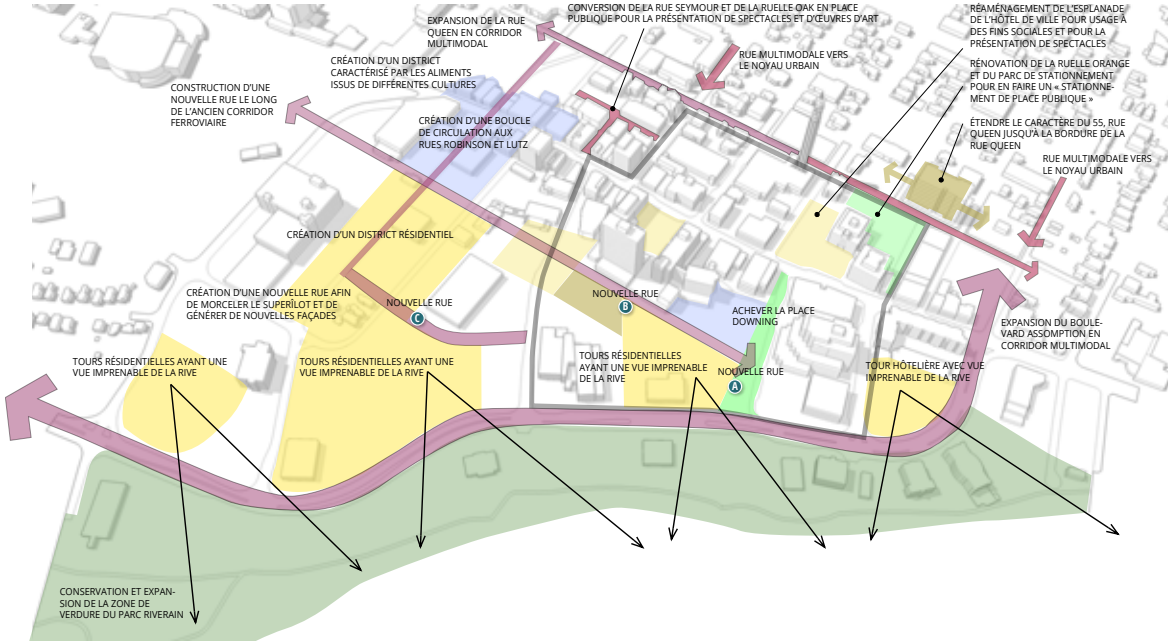
LE PAYSAGE DE RUE

72. Meilleur couvert urbain et plus d'ombre
73. Fontaines publiques
74. Mobilier de rue attrayant
75. Rempli d'art public et de peintures murales
76. Matériaux traditionnels (comme la brique et le granite)
77. Installations pour cyclistes
78. Éclairage pour la sécurité et l'ambiance
79. Décor de rue (par ex., enseignes et points d'entrée)
80. Élimination des déchets
81. Amélioration de l'affichage
82. Amélioration des abribus
83. Enlever les bordures de chaussées, aplanir les bordures des rues
84. Développer la culture des terrasses
85. Embellissement du centre-ville
86. Réparation des fissures et des dommages

LES PARCS ET LES ESPACES VERTS

87. Plus de verdure!
88. Ajout d'éléments naturels dans le noyau du centre-ville
89. Jardins publics, arbres et fleurs
90. Secteur riverain conçu pour faciliter une variété d'activités en plein air
91. La rivière Petitcodiac comme raison d'être
92. Places publiques animées
93. Espaces pour les rassemblements impromptus
94. Terrains de jeu comme forme d'art public
95. Aire de jeux d'eau
96. Appareils d'exercice
97. Présence des Premières nations au parc Riverain
98. Espace de danse permanent près de la rivière
99. Amphithéâtre riverain

FIGURE 17 | CONCEPT D'AMÉNAGEMENT



3.3 CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Les 99 idées pour le centre-ville de Moncton sont une excellente source de concepts méritant d'être inclus dans le présent plan. La présente section, qui a aussi été élaborée à la suite des consultations, porte sur les endroits où ces idées doivent être matérialisées. La liste suivante décrit ces endroits, tandis que la figure 17 les montre.

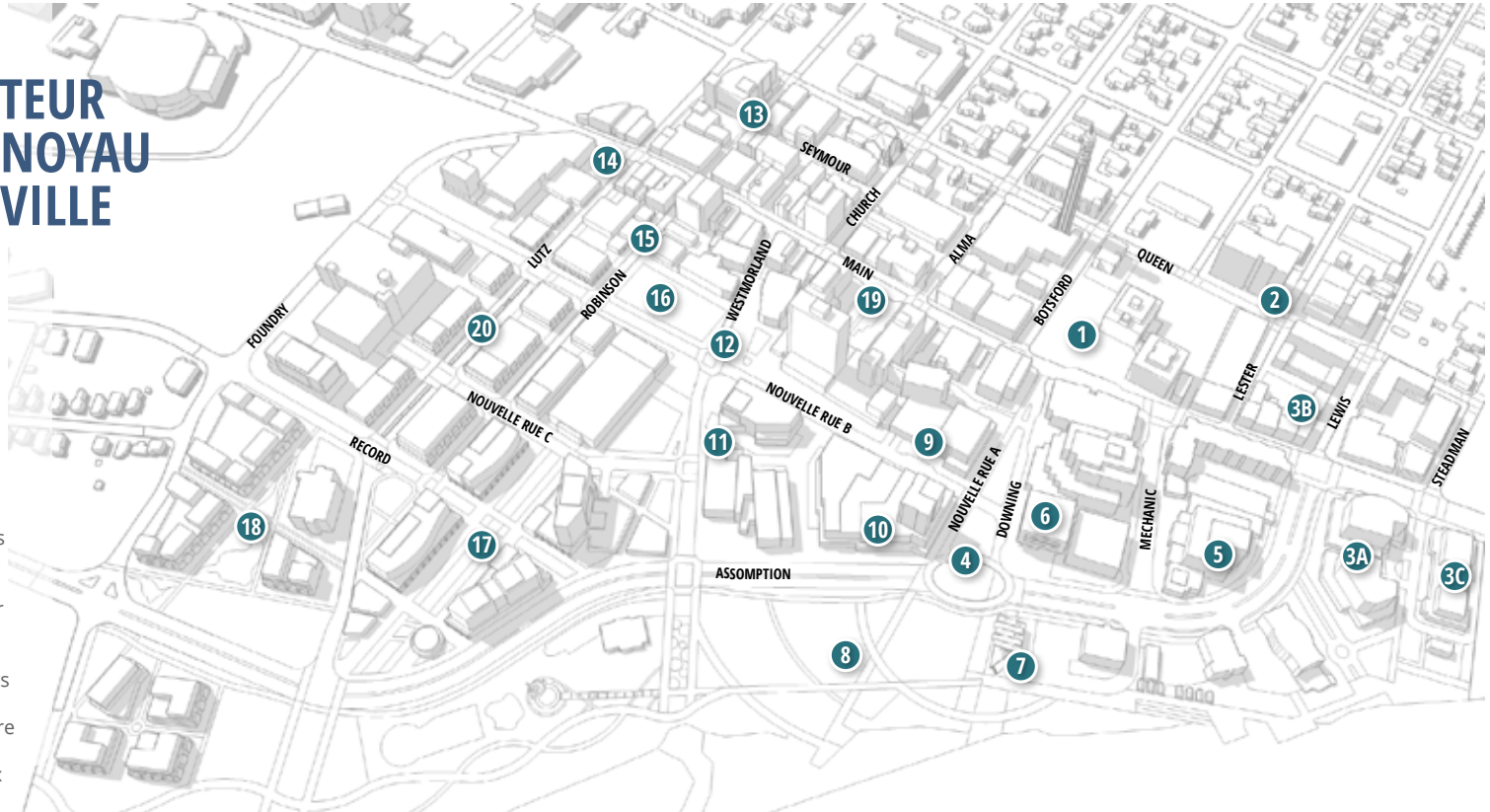
- La rue Queen est l'un des principaux points d'entrée dans le noyau urbain et devrait être élargie afin de devenir une route multimodale, avec surface piétonnière et voie cyclable des deux côtés de la rue.
- La rive est une ressource limitée qui devrait être conservée comme espace vert à perpétuité.
- L'espace vert actuel devrait être maintenu. Tout nouvel aménagement de terrains privés devrait agrémenter le parc Riverain.
- L'achèvement de la place Downing (« rue A »).
- Une nouvelle rue servant de place publique (« rue B ») devrait s'étendre de la rue Downing au nouveau complexe au centre-ville.
- Une nouvelle rue additionnelle (« rue C »), située au sud de l'édifice du centre d'appels de Rogers, est requise afin de créer des façades pour les nouveaux aménagements.
- Un district consacré aux aliments ethniques se forme actuellement aux alentours de la cour Robinson. Celui-ci devrait s'étendre vers la rive, le long des rues Lutz et Robinson.
- Un nouveau district consacré aux habitations en rangée en grès brun devrait être situé entre le centre d'appels de Rogers et la Place Heritage Court.
- De nouvelles rues multimodales devraient se prolonger jusqu'au noyau urbain, sur les rues Lewis et Church.
- La rue Seymour et la cour Robinson, près du Théâtre Capitol, devraient être rétablies comme rues.
- Le Marché Moncton devrait être déplacé à la rue Downing et être ouvert tous les jours pour tirer profit de sa proximité de la Place de l'Assomption, du Centre de la Croix Bleue et de l'Hôtel de Ville, ainsi que de la population municipale et des entreprises.
- Le projet du 55, rue Queen constitue un précédent idéal pour les projets d'aménagement futurs sur la rue Queen.

CHAPITRE 4
PLAN DIRECTEUR RELATIF AU NOYAU DU CENTRE-VILLE

CHAPITRE 4
PLAN DIRECTEUR RELATIF AU NOYAU DU CENTRE-VILLE

4.1 PLAN DIRECTEUR

Les résultats obtenus aux consultations publiques décrivent un réseau conceptuel d'éléments du domaine public et du milieu bâti qui, une fois cartographiés, donnent un plan directeur mis à jour pour la zone d'améliorations communautaires du noyau du centre-ville. La figure 19 représente ce plan directeur ainsi que les principaux atouts publics et privés qui forment des points d'intérêts dans les districts des quartiers. Le présent chapitre décrit le plan directeur et ses composants structuraux inhérents.



LÉGENDE

1 RÉNOVATION DE L'ESPLANADE DE L'HÔTEL DE VILLE
2 PROJETS D'AMÉNAGEMENTS RÉSIDENTIELS SUR LA RUE QUEEN
3 PROJETS D'AMÉNAGEMENTS À USAGES MIXTES SUR LA RUE MAIN
4 ACHÈVEMENT DE LA PLACE DOWNING
5 ESPACE RÉSERVÉ POUR UN PROJET D'HÔTEL OU D'AMÉNAGEMENT RÉSIDENTIEL
6 PROJET MUNICIPAL À VENIR
7 PAVILLON DE SPECTACLES DU SECTEUR RIVERAIN
8 RÉAMÉNAGEMENT DU PARC RIVERAIN
9 DÉPLACEMENT DU MARCHÉ DANS LE PROJET D'AMÉNAGEMENT À USAGES MIXTES
10 PROJET D'AMÉNAGEMENT À USAGES MIXTES DE LA RUE DOWNING
11 NOUVEL ÉTABLISSEMENT D'ENSEIGNEMENT
12 PROJET D'AMÉNAGEMENT D'UNE PLACE PUBLIQUE MUNICIPALE
13 PROJETS RELATIFS AUX RUES ROBINSON ET SEYMOUR ET À LA RUELLE OAK
14 PROJET D'AMÉNAGEMENT D'UNE PLACE PUBLIQUE
15 AMÉNAGEMENTS RELATIFS AU VILLAGE D'ALIMENTS ETHNIQUES
16 PARC CENTRAL
17 PROJET D'AMÉNAGEMENT D'UN VILLAGE À USAGES MIXTES
18 PROJETS D'AMÉNAGEMENTS RÉSIDENTIELS ET ESPACE VERT SERVANT À LA GESTION DES
19 PROJET D'ESPLANADE DE LA PLACE DE L'ASSOMPTION
20 DISTRICT DE BÂTIMENTS DE GRÈS BRUN

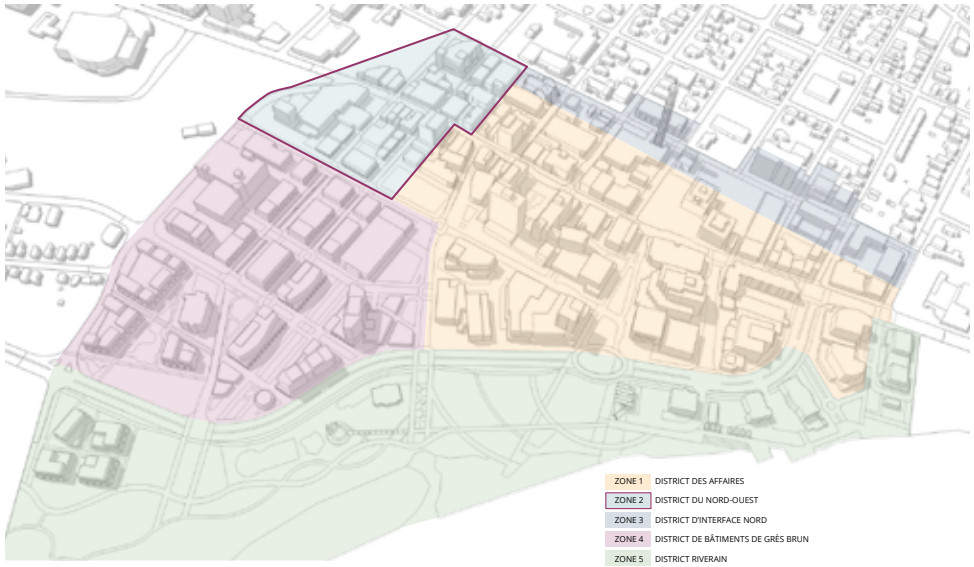
FIGURE 18 | LÉGENDE DU PLAN DIRECTEUR

FIGURE 19 | PLAN DIRECTEUR POUR L'AMÉLIORATION COMMUNAUTAIRE DU NOYAU DU CENTRE-VILLE DE MONCTON

4.2 MODÈLE DE DISTRICTS DE QUARTIER

Le plan définit cinq districts de quartier offrant une variété d'atouts sur les plans résidentiel, commercial, de la vente au détail et du domaine public. Les districts visent chacun des groupes d'utilisateurs particuliers et se rassemblent pour offrir un noyau du centre-ville diversifié. Pour l'application du présent plan, ces cinq quartiers seront désignés par des noms provisoires. Dans certains cas, ces noms sont fonction de l'emplacement géographique du quartier, alors que dans d'autres cas, ils se rapportent à l'utilisation actuelle et future des sols. Il est possible que le Conseil souhaite changer ces noms à l'avenir.

FIGURE 20 | DISTRICT DU NORD-OUEST



A. DISTRICT DU NORD-OUEST

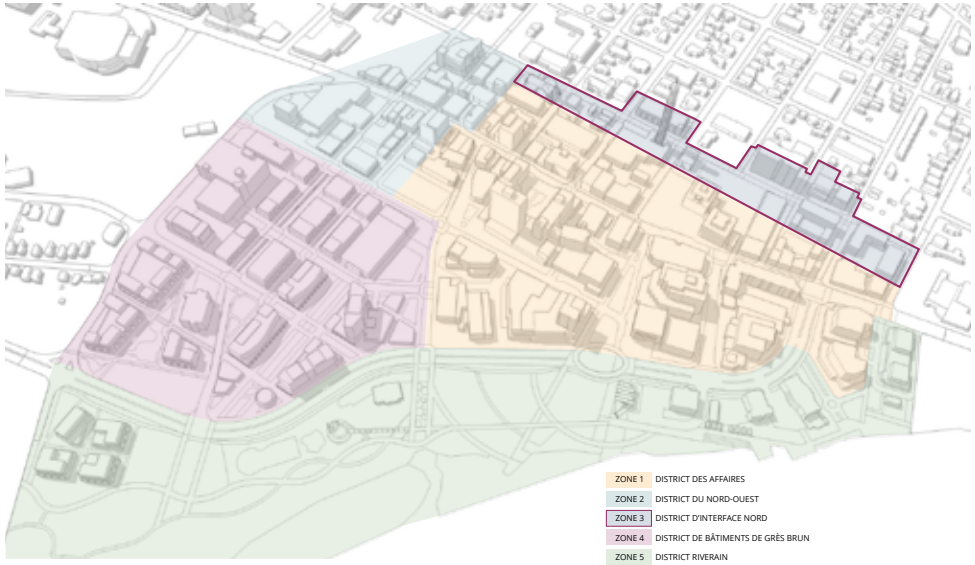
VISION. Ce district est un assemblage de bâtiments bas et de hauteur moyenne qui se combinent au réseau contigu du domaine public du centre-ville afin de fonctionner comme transition entre le noyau du centre-ville et les complexes au centre-ville et district des affaires (voir la section 4.2.C), qui sont plus grands. Ce district est en train de se développer en zone où trouver des aliments ethniques entourée d'usages de vente au détail, commerciaux et résidentiels. La vie résidentielle dans ce quartier consiste en une vie urbaine active dans un quartier assimilable à un marché

CARACTÉRISTIQUES SAILLANTES.

- Bâtiments bas et de hauteur moyenne, avec base en forme de plateforme.
- Étages supérieurs des usages commerciaux et résidentiels mis en retrait.
- Établissements de restauration avec terrasses et espaces du milieu bâti hautement perméables.
- Rues à usages mixtes à l'intérieur de corridors à espace étroit entre les deux murs.
- Éléments du paysage de rue placés de sorte à encourager les résidents à se réunir dans la rue.

DISTRICT DU NORD-OUEST

FIGURE 21 | DISTRICT D'INTERFACE NORD



B. DISTRICT D'INTERFACE NORD

VISION. Ce district est un assemblage en pleine évolution de bâtiments à usage principalement résidentiel dont le rez-de-chaussée peut aussi accueillir des usages de vente au détail (afin de soutenir les personnes qui vivent dans ce district). Ce district constitue une transition entre la rue Main et les usages résidentiels qui s'étendent vers la rue St. George.

CARACTÉRISTIQUES SAILLANTES.

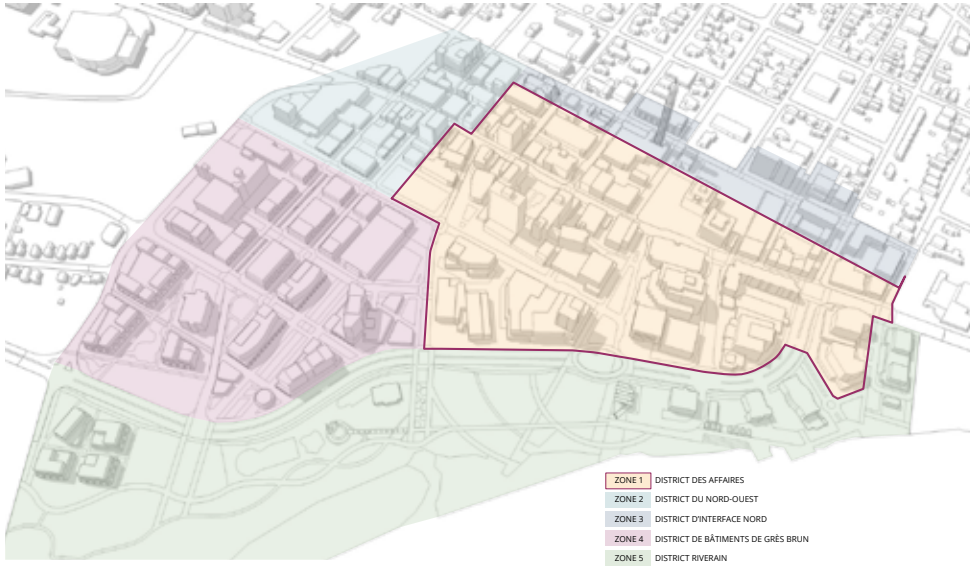
- Bâtiments très contemporains, à usage principalement résidentiel et de hauteur moyenne, avec des entrées en esplanade.
- Bâtiments ayant un seul point d'entrée, qui donne sur le trottoir en béton traditionnel du centre-ville.
- Parcs de stationnements intérieurs qui soutiennent les usages résidentiels des bâtiments.
- Rénovation de la rue Queen afin d'y aménager des trottoirs en béton, une bande d'espace vert paysagée et des voies cyclables (des deux côtés de la rue).
- Vie de quartier prenant place sous un riche couvert forestier offrant beaucoup d'ombre.
- Tous les bâtiments d'angle sont munis d'esplanades et d'entrées bien conçues qui marquent la transition au coin des rues.

DISTRICT D'INTERFACE NORD

L'aménagement paysager en bordure des rues devrait appuyer les stratégies de rétention des eaux pluviales, tout en embellissant les corridors résidentiels

Les cours latérales et arrière des bâtiments résidentiels devraient présenter des surfaces actives au sol afin de garantir qu'il y ait de la vie de tous les côtés des bâtiments.

FIGURE 22 | DISTRICT DES AFFAIRES



C. DISTRICT DES AFFAIRES

VISION. Ce district est un centre régional où l'économie et le noyau urbain se réunissent pour créer un puissant lieu d'affaires. Ce district est caractérisé par la présence de services professionnels, de restaurants, d'installations municipales et d'hôtels, tous à échelle humaine et dans un paysage historique. Il s'agit du centre du Sud-Est du Nouveau-Brunswick.

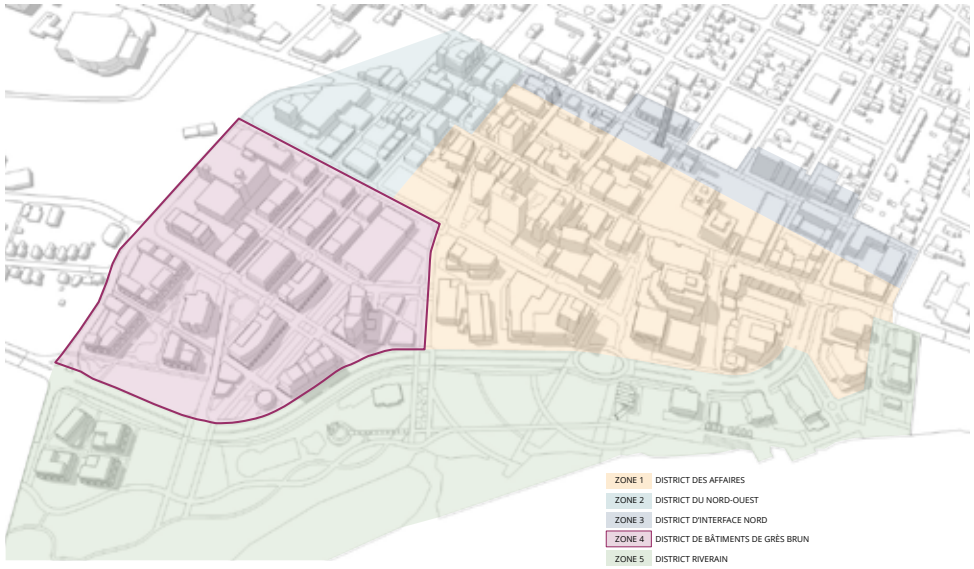
Des aménagements intercalaires pertinents et des expansions ont lieu dans ce district afin de tirer profit du stationnement de surface sous-utilisé et des terrains dont l'utilisation est en évolution. La notion de centre régional est renforcée par des paysages de rues à échelle humaine et par les agréments du mode de vie dans une ville. Des usages résidentiels et éducationnels nouvellement introduits dans le noyau urbain accroissent l'attrait du centre-ville.

CARACTÉRISTIQUES SAILLANTES.

- Les bâtiments de hauteur moyenne à grande hauteur tirent profit du marché et de leur situation physique à des fins d'aménagement intercalaire et d'expansion.
- Des espaces publics sont créés pour appuyer le mode de vie des importantes populations d'affaires et résidentielles.
- Une augmentation des produits alimentaires et de l'hébergement appuie l'accroissement des populations d'affaires et résidentielles.
- Le stationnement sur rue dense et les murs de rue uniformes envoient le message qu'il s'agit d'une destination urbaine.
- Les installations de stationnement accueillent les employés, les résidents et les visiteurs.
- La forme et les détails des bâtiments historiques influent sur les nouveaux bâtiments.

DISTRICT DES AFFAIRES

FIGURE 23 | DISTRICT DE BÂTIMENTS DE GRÈS BRUN



D. DISTRICT DE BÂTIMENTS DE GRÈS BRUN

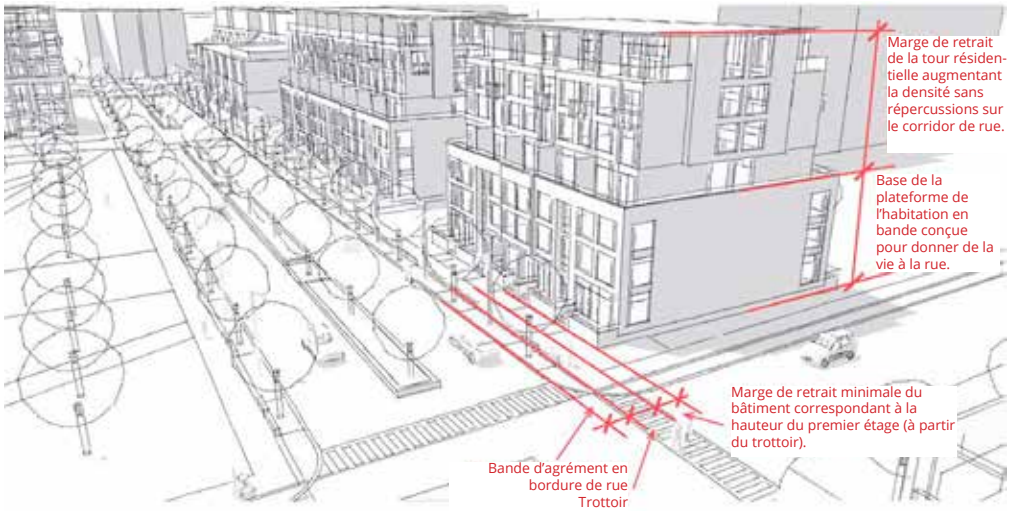
VISION. Ce district est principalement composé de bâtiments résidentiels dont les rez-de-chaussée affectés à des usages commerciaux et de vente au détail desservent à la fois des clients locaux et des clients d'ailleurs. Ce marché a accès à du stationnement sur rue et intérieur.

Tous les usages résidentiels situés aux rez-de-chaussée sont exercés dans des habitations en bande afin de contribuer à une vie urbaine animée. Les établissements de vente au détail occupant les rez-de-chaussée sont de première qualité et comportent des terrasses hautement interactives (le cas échéant). La vision à long terme est de créer un parc central dans ce district, aménagé sur un parc de stationnement, qui deviendrait un point d'intérêt de la vie municipale et du mode de vie des résidents.

CARACTÉRISTIQUES SAILLANTES.

- Bâtiments de hauteur moyenne à grande hauteur, dont le rez-de-chaussée et l'étage sont occupés par des établissements de vente au détail de première qualité ou des habitations en bande.
- Étages supérieurs mis en retrait à usage résidentiel.
- Établissements de restauration avec terrasses et dont les espaces du milieu bâti sont hautement perméables.
- Rues à usages mixtes à l'intérieur de corridors à espace étroit entre les deux murs (avec stationnement sur rue).
- Corridors de rue abondamment paysagés afin d'appuyer la vie résidentielle.
- Parc central pour les propriétaires de chiens ou pour fréquenter des gens (ou pour les deux).

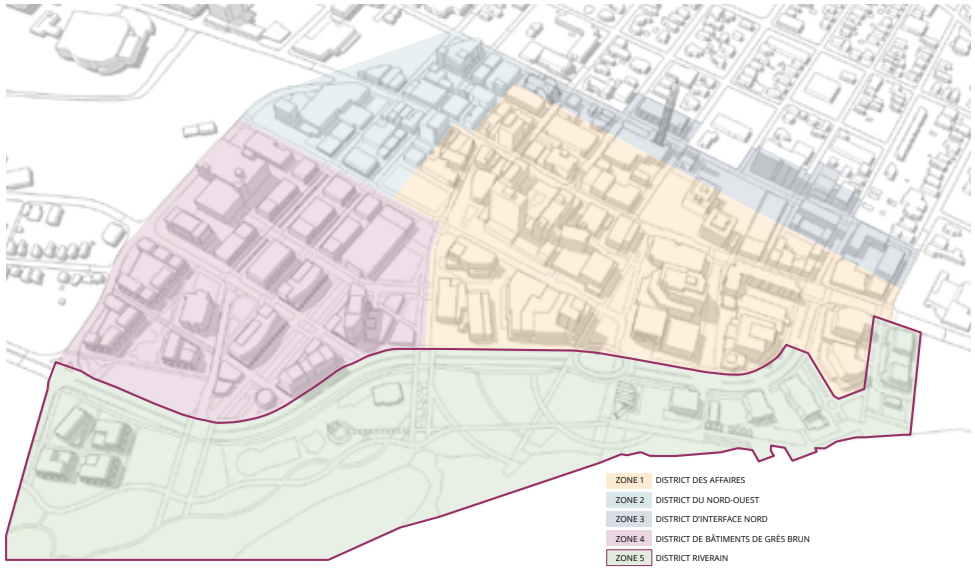
DISTRICT DE BÂTIMENTS DE GRÈS BRUN



▲ *Dans le quartier des bâtiments de grès brun, le rez-de-chaussée des logements devrait être plus élevé que la rue (par environ 4 pieds), et leurs portes avant devraient donner sur la rue.*

▲ *Contrairement aux rez-de-chaussée consacrés à des établissements de vente au détail ou de restauration dans d'autres quartiers où les terrasses se situent sur le trottoir du côté de la rue, l'espace réservé aux terrasses dans le quartier des bâtiments de grès brun devrait se situer contre le bâtiment et être séparé du bord de la rue par le trottoir et des espaces d'agrément.*

FIGURE 24 | DISTRICT RIVERAIN



E. DISTRICT RIVERAIN

VISION. La rive constitue à la fois une limite physique naturelle et une ressource très limitée qui doit être conservée pour les générations futures. Les populations du centre-ville peuvent profiter du parc Riverain à des fins de loisirs actifs et passifs, ainsi que pour des rassemblements sociaux et des spectacles. Le milieu bâti existant est « enveloppé » des terres riveraines de sorte qu'il soutient l'environnement du parc.

Le milieu bâti est augmenté par une passerelle et des petits magasins de vente au détail, dans la mesure du possible. De plus, la zone riveraine rejoint la rue Main par l'entremise de nouveaux aménagements résidentiels qui tirent profit du noyau urbain et du milieu riverain afin de développer les usages résidentiels et de vente au détail.

Le boulevard Assomption est rénové pour devenir un corridor à usages mixtes, avec un nouveau sentier cyclable au bord de la rue. Des aménagements paysagers abondants et diversifiés se combinent à l'éclairage du bord de la rue pour créer un puissant corridor de transport, 24 heures sur 24. Les sentiers situés sur les terres riveraines sont retenus à des fins récréatives.

Les espaces verts riverains deviennent une grande pelouse ancrée à l'extrémité est par le nouveau pavillon de spectacles. L'extrémité ouest prend fin au jardin commémoratif. Toutes les terres intermédiaires demeureront sous forme de grande pelouse servant à des fins de loisirs informels ou de spectacles officiels.

EMBLÈMES NATIONAUX. La rivière Petitcodiac est un cours d'eau d'importance nationale. La voie maritime du Saint-Laurent, la rivière des Outaouais et la rivière Assiniboine de Winnipeg font partie des autres rivières qui appartiennent à cette catégorie. Ces cours d'eau, en raison de leur seul emplacement, rehaussent le profil national des villes qui occupent des terres riveraines. Pour cette raison, la ville de Québec, Ottawa et Winnipeg ont placé des musées de renommée nationale au bord de la rivière. Par conséquent, et tant la rivière que le musée de renommée nationale s'unissent pour créer un atout qui fait que la ville hôte soit de classe nationale.

Le présent plan directeur fait appel à la conservation des espaces verts riverains à titre d'espaces ouverts, mise à part la création d'un pavillon de spectacles situé sur une ligne axiale s'étirant de la rivière à l'Hôtel de Ville. Cet important site, s'il est associé au pavillon, pourra accueillir un emblème de renommée nationale, comme un musée, ce qui fonctionne bien pour les deux raisons suivantes :

- comme il a été mentionné, l'emplacement d'un musée de classe nationale sur des terres riveraines de classe nationale élèvera celles-ci au statut d'emblème national;
- toute installation emblématique future qui sera placée à cet endroit n'utilisera pas les terres dont l'utilisation maximale et optimale tire profit des lieux adjacents.

DISTRICT RIVERAIN

CARACTÉRISTIQUES SAILLANTES.

- Évolution du boulevard Assomption en corridor à usages mixtes avec trottoirs qui ressemblent au domaine public, boulevard central et piste cyclable.
- Grande pelouse riveraine ancrée par un nouveau pavillon de spectacles avec toilettes publiques, foyer des artistes et toute autre pièce utile, ainsi qu'une scène qui sert à la fois de lieu de concert et de plateforme panoramique (avec vue sur le centre-ville et le long de la rive).
- Les terres riveraines demeurent naturelles, sans éclairage qui nuit à la vue du ciel.
- Les monuments situés sur les terres riveraines doivent se rapporter à des événements, à des périodes ou à des personnes importantes pour la municipalité, qui ont une signification réelle et mesurable pour chaque résident de Moncton.
- De petits pavillons assimilables à des cabanons pour la vente au détail ou le tourisme sont permis le long de la nouvelle promenade.

4.3 CARACTÈRE DU MILIEU BÂTI

Le centre-ville actuel accueille plusieurs bâtiments qui en rehaussent le caractère. Ces bâtiments constituent des précédents en matière de forme et de détails architecturaux pour les nouveaux bâtiments proposés dans le présent plan directeur. En outre, les bâtiments repères actuels doivent s'unir aux nouveaux bâtiments repères afin d'aider les gens à s'orienter en ville.

La figure 25 illustre le rôle architectural que jouent les bâtiments existants et proposés. Il est important que les bâtiments désignés continuent de remplir ce rôle et que les nouveaux bâtiments s'inspirent de leurs formes et de leurs détails afin de créer un noyau urbain harmonieux. Le présent document propose des lignes directrices appuyant cet effort, et les figures ci-après illustrent où ces lignes directrices s'appliquent.

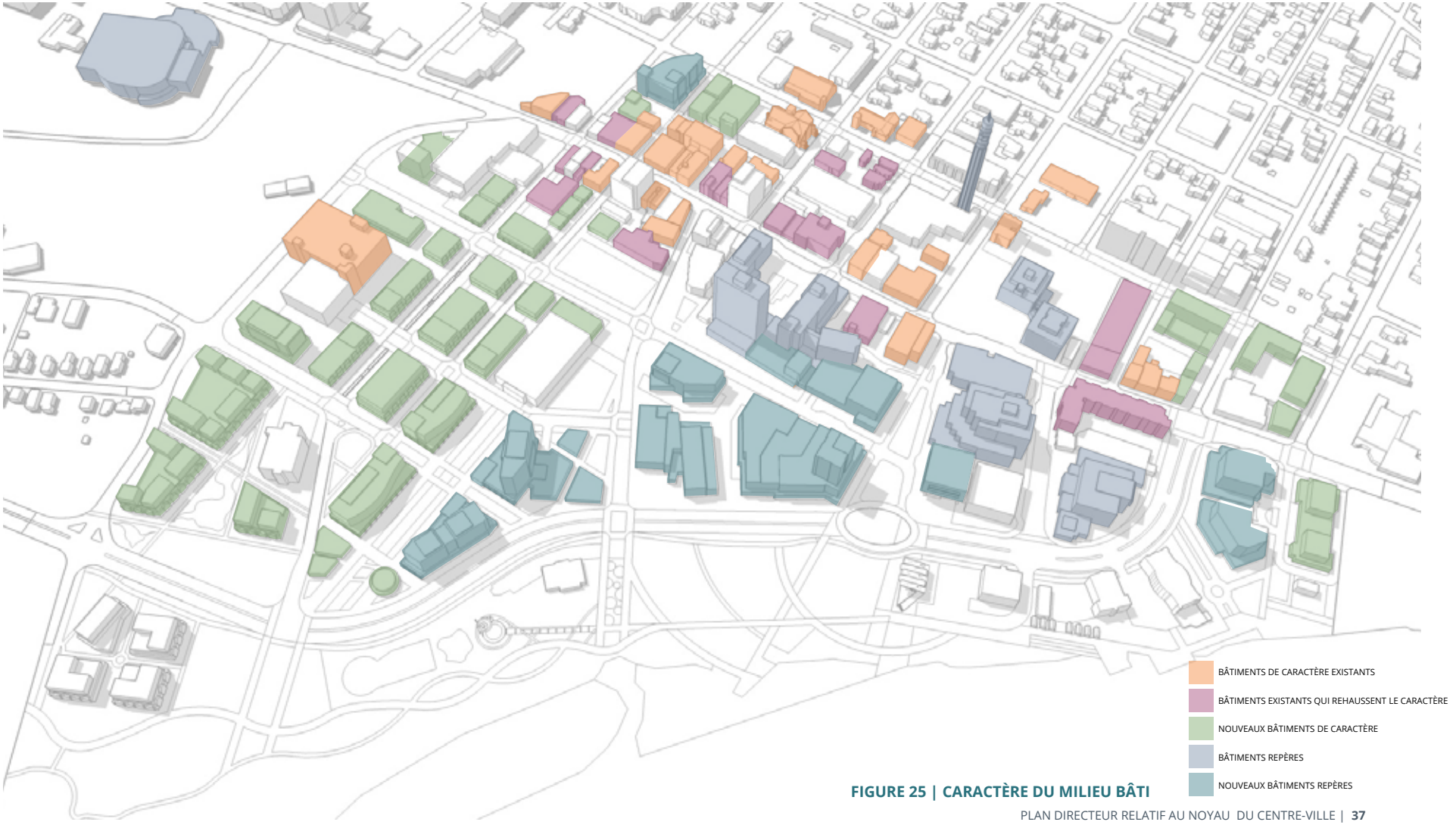


FIGURE 25 | CARACTÈRE DU MILIEU BÂTI

4.4 RÉSEAU DE CIRCULATION

L'aménagement d'un réseau de circulation a pour objectif d'établir le type et l'emplacement des corridors du domaine public auxquels se rattache le milieu bâti. Il s'agit de l'aspect le plus important du plan directeur, puisqu'on y prévoit la disposition des îlots, des corridors de mobilité, des liaisons aux lieux importants et des moyens de transport. Les stratégies qui suivent décrivent le réseau de circulation, alors que la figure 26 illustre l'emplacement de ses éléments.

A. GRILLE DE RUES. Le plan directeur propose de poursuivre la grille à maille fine adjacente au district d'interface nord vers les terres riveraines en créant deux nouvelles rues. Les nouvelles rues divisent les superîlots qui existent actuellement comme parcs de stationnement adjacents au boulevard Assomption. De plus, la cour Robinson est rénovée pour devenir une rue à voie unique avec stationnement (d'un côté de la rue) afin d'améliorer la circulation nord-sud.

B. LIENS PÉDESTRES À MI-ÎLOT. Même si la grille de rues améliorée entraînera l'amélioration des liaisons pédestre, une échelle plus serrée est requise pour permettre les déplacements dans les grands secteurs d'aménagement. La figure 26 illustre plusieurs liaisons pédestres à mi-îlot qui se servent de corridors, de sentiers intérieurs et d'esplanades pour fournir un riche réseau pédestre qui soutient les projets d'aménagements à usages mixtes.

C. PASSAGES POUR PIÉTONS. Les déplacements piétonniers doivent être primordiaux là où le domaine public rejoint la rue. Ces intersections sont souvent peintes de sorte à informer les automobilistes que les piétons traverseront à cet endroit. Toutefois, les automobilistes ont toujours la priorité de passage. Ce problème est réglé en transformant les principaux passages pour piétons en surfaces pavées ayant pour effet de créer un milieu permettant des déplacements pédestres continus, où la priorité accordée aux véhicules est réduite.

D. VOIES CYCLABLES. Il est important de noter que toutes les rues sont des rues partagées, où la priorité dans le corridor est accordée en parts égales aux cyclistes et aux automobilistes. Le plan directeur illustre quatre exceptions à ce principe. Les rues constituant des points d'entrée (Queen, Church et Lewis) disposeront de voies cyclables afin de permettre un accès au centre-ville à partir des quartiers avoisinants. Un sentier cyclable longeant le boulevard Assomption existera sous forme de voie cyclable autonome liant le noyau urbain aux parcs de stationnement marquant des arrêts du service de transport en commun, et aux sentiers cyclables allant de Moncton à Dieppe et à Riverview.

E. TRANSPORT EN COMMUN. La figure 26 illustre l'emplacement de quatre arrêts d'autobus sur la rue Main qui fournissent une liaison au domaine public et, dans trois de ces cas, à des liens à mi-îlot. Il est important de noter que pour assurer l'amélioration du centre-ville, il faudra adopter une nouvelle façon de concevoir la liaison entre le transport en commun et le noyau urbain. Les trajets d'autobus doivent évoluer pour devenir des systèmes offrant des correspondances et des liaisons rapides aux réseaux de stationnements et de sentiers.

F. ROND-POINT. La création du rond-point à usages multiples proposé, à l'intersection de la place Downing et du boulevard Assomption, vise deux objectifs. En premier lieu, le rond-point réduit la nécessité des feux de circulation et des arrêts sur le boulevard. En second lieu, le rond-point sera conçu comme un prolongement de la place Downing. Par conséquent, sa surface sera aménagée comme une rue à usages multiples assimilable à une place publique. La modération inhérente de la circulation routière appuiera l'humanisation du boulevard à trois voies.

G. STATIONNEMENT. La figure 26 montre une augmentation importante du stationnement sur rue qui demeurera sous le contrôle de la Ville de Moncton afin qu'elle puisse assurer un stationnement programmable en fonction des événements qui se déroulent au centre-ville.

4.5 POLITIQUES ET PROPOSITIONS CONCERNANT LE RÉSEAU DE CIRCULATION

POLITIQUES CONCERNANT LE RÉSEAU DE CIRCULATION (CN)

Politique CN-1 *Le Conseil a l'intention d'établir une nouvelle grille de rue dans le noyau du centre-ville afin de diviser les « superîlots » existant au sud de la rue Main et afin d'assurer une liaison plus efficace avec le nord de la rue Main.*

Politique CN-2 *Pour veiller à ce que la grille de rues proposée soit préservée pendant toute la durée de vie du présent plan, le Conseil ajoutera les nouvelles rues proposées à la carte du réseau routier futur (annexe 5) du Plan municipal.*

PROPOSITIONS CONCERNANT LE RÉSEAU DE CIRCULATION (cn)

Proposition cn-1 *Afin d'assurer la mise en œuvre de la politique CN-1, le Conseil peut se servir de la figure 30 comme guide pour l'établissement du réseau de circulation dans le noyau du centre-ville.*

Proposition cn-2 *Afin d'assurer la mise en œuvre de la politique CN-2, le Conseil peut envisager la possibilité d'inclure la figure 30 dans le Plan municipal, en tant qu'annexe 5.1 – Carte du réseau routier futur du noyau du centre-ville.*

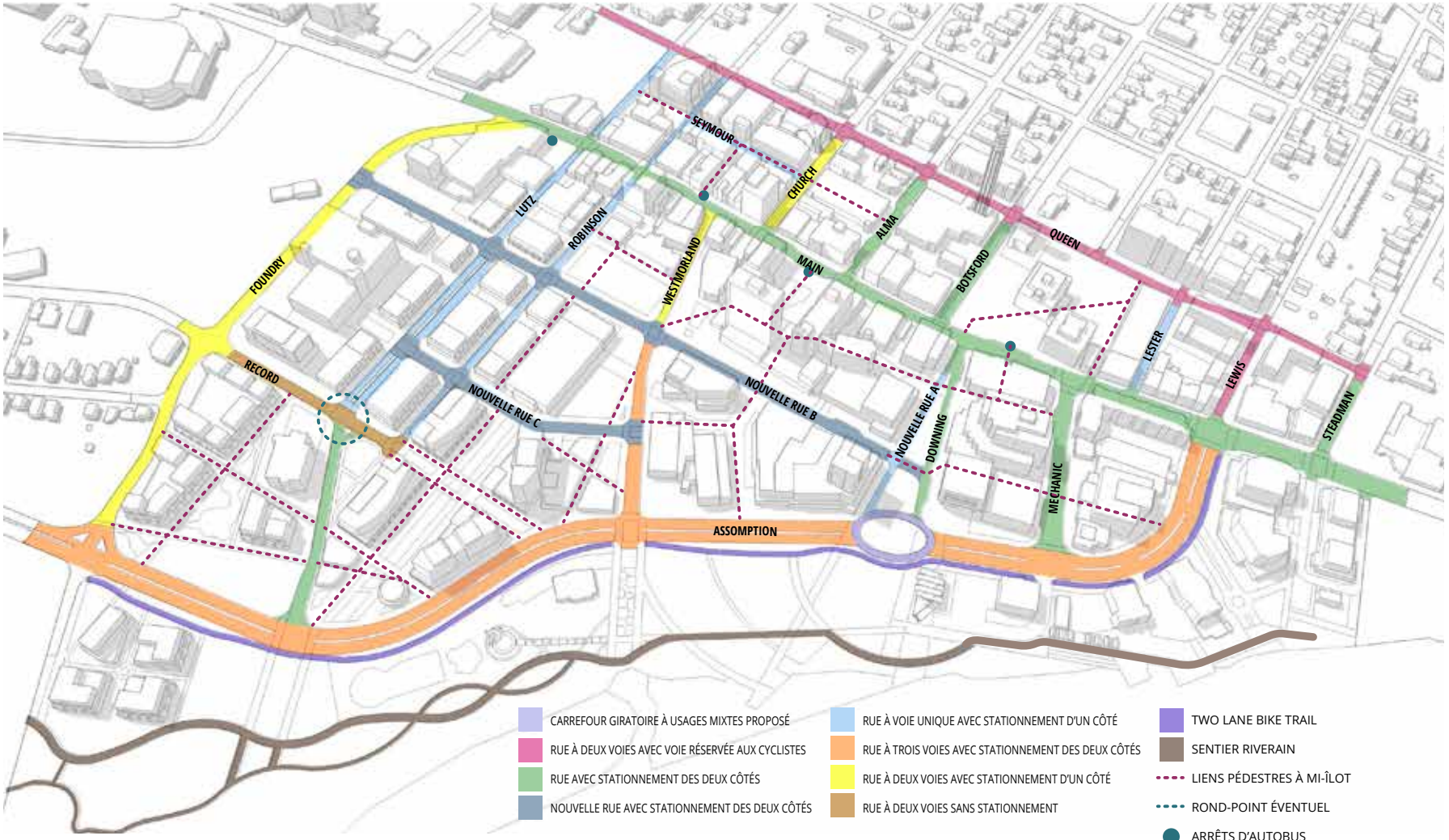


FIGURE 26 | RÉSEAU DE CIRCULATION

4.6 CLASSIFICATION DU PAYSAGE DE RUE

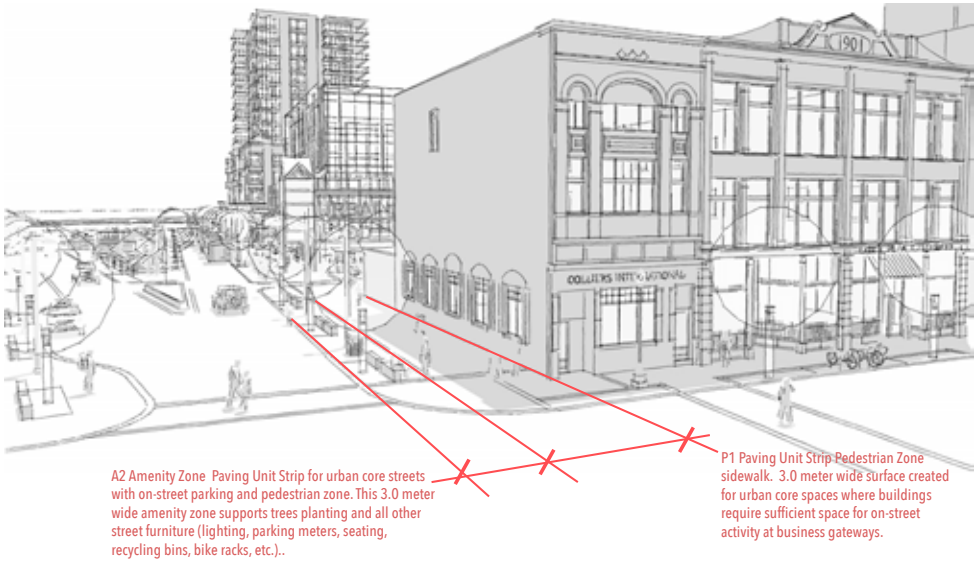
Un système mis à jour de classification des rues urbaines décrit les corridors mur-à-mur requis pour garantir la qualité de l'infrastructure du domaine public. Cette infrastructure devient la plateforme vers laquelle les bâtiments existants et futurs sont construits. Par conséquent, les qualités esthétiques et fonctionnelles de l'infrastructure contribuent à la réussite des usages culturels et économiques des terrains. La palette modifiée d'éléments du paysage de rue est proposée ci-dessous à cette fin. Les figures 27, 28 et 29 illustrent l'application et la combinaison de ces éléments dans les rendus du centre-ville.

CORRIDORS PIÉTONNIERS. Deux corridors sont proposés pour les surfaces à priorité piétonnière indiquées sur les sections de rue. Ces types de corridors sont décrits ainsi :

P1 *- trottoir pavé de type esplanade d'une largeur de 3 mètres. Utilisé dans des contextes du domaine public où un corridor piétonnier animé est requis pour soutenir les usages au rez-de-chaussée des bâtiments.*

P2 *- trottoir en béton d'une largeur de 2 mètres. Utilisé dans les corridors de rue où les déplacements piétonniers sont plus importants que la vitalité des rez-de-chaussée.*

FIGURE 27 | PAYSAGE DE RUE – RUE MAIN



CORRIDORS D'AGRÉMENT. Ces corridors soutiennent les éléments du paysage de rue qui améliorent la vie dans le domaine public. Ce corridor est occupé par des arbres, des supports à vélo, des terrasses publiques, des poubelles, des sièges, de l'éclairage et des parcomètres. Le sol est uniquement revêtu de pavés ou de gazon. Ces types de bandes d'agrément sont décrits ainsi :

A1 *- bande pavée contrastante d'une largeur de 1,4 mètre située au bord de la rue, avec arbres, éclairage et éléments d'agrément requis. Aménagée lorsque le domaine public ou les surfaces de trottoirs en béton avec stationnement sur rue et espace limité exigent des aménagements paysagers ou d'autres éléments d'agrément.*

A2 - bande pavée contrastante d'une largeur de 2,8 mètres située au bord de la rue, avec arbres, terrasses, éclairage et éléments d'agrément requis. Aménagée dans le cadre du domaine public lorsque le stationnement en parallèle et un corridor piétonnier animé exigent davantage d'espace et d'éléments d'agrément.

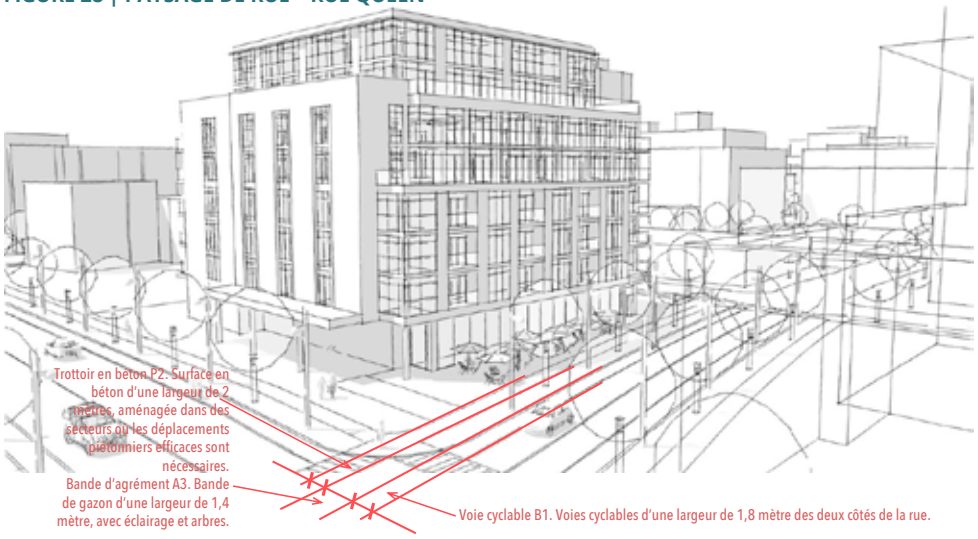
A3 - bande gazonnée d'une largeur de 1,4 mètre avec aménagement paysager et éclairage. Aménagée dans des corridors de rues avec ou sans voies cyclables afin d'ombrager le trottoir (et les surfaces cyclables, s'il y a lieu).

A4 - Terre-plein au centre de la rue d'une largeur de 3,5 mètres, avec aménagement paysager et éclairage. Cette bande d'agrément est proposée pour le boulevard Assomption uniquement.

A5 - bande gazonnée d'une largeur d'environ 1,4 mètre avec arbres et éclairage. Aménagée du côté du parc du sentier cyclable situé le long du boulevard Assomption.

Il est important de remarquer que, même si les arbres de rue sont principalement plantés dans le corridor d'agrément, il est possible, lorsque l'espace est limité, d'en planter dans les corridors piétonniers. De plus, les arbres éprouvent souvent des difficultés dans un milieu urbain en raison du compactage des sols, des impacts sur le tronc ou de la sécheresse. Le présent plan directeur propose des spécifications quant à la dimension et à la profondeur du trou de plantation d'arbres. Aucun arbre ne devrait être planté lorsque ces spécifications ne peuvent pas être respectées.

FIGURE 28 | PAYSAGE DE RUE – RUE QUEEN



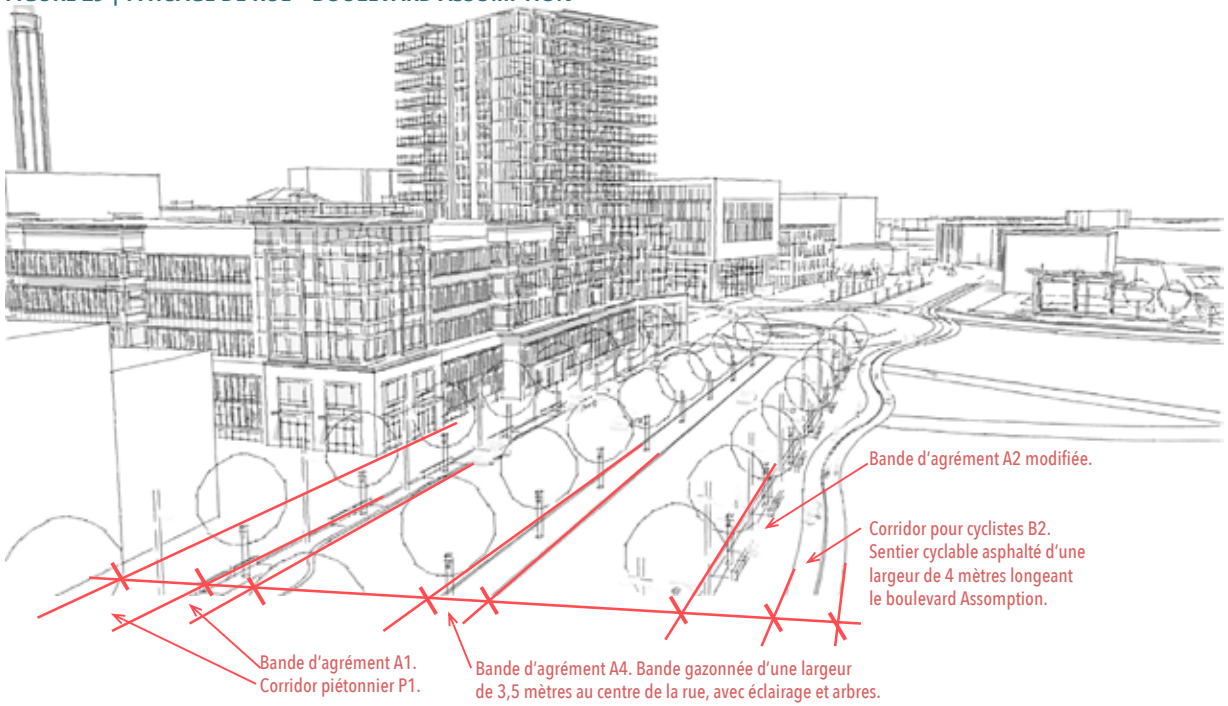
Les spécifications prévoient la conservation des sièges publics, dans la mesure du possible, afin de limiter le compactage des sols. De plus, les spécifications exigent des grilles d'arbres enterrées et des sols structuraux. Ces spécifications devront faire l'objet d'examens et de modifications au cours de la conception détaillée.

CORRIDORS CYCLABLES. Ces corridors soutiennent les déplacements à vélo à des fins de transport. Les deux types suivants de voies cyclables sont proposés pour le noyau urbain.

B1 - *Voies cyclables dans la rue, d'une largeur de 1,8 mètre, placées des deux côtés de celle-ci.*

B2 - *Sentier cyclable asphalté d'une largeur de 4 mètres, situé du côté sud du boulevard Assomption.*

FIGURE 29 | PAYSAGE DE RUE – BOULEVARD ASSOMPTION



CORRIDORS DE RUES. La figure 30 illustre l'emplacement des rues des différentes catégories, alors que la liste suivante décrit ces catégories. Les figures 31 à 34 contiennent des dessins en coupe de toutes les rues de la zone étudiée.

Rue locale- *Ces corridors sont des rues situées à l'intérieur de quartiers se rattachant à des rues collectrices (Alma, Lester, Lutz, McMonagle, Mechanic, Robinson, Seymour, Steadman).*

Rue collectrice - *Ces corridors sont conçus pour relier la zone étudiée aux quartiers adjacents (Botsford, Church, Foundry, Lewis, Queen, nouvelle rue C, Record, Westmorland).*

Artère - *Ces corridors sont conçus pour fonctionner comme rues soutenant les visites dans la zone étudiée. Par conséquent, ces rues comportent du stationnement et des éléments d'agrément améliorés (Assomption, Main, nouvelle rue B).*

Rue de type esplanade - *Ces corridors sont conçus comme rues à usages mixtes, où la limite entre les gens et les automobiles est dissoute. Il s'agit de rues où un milieu piétonnier animé est désiré, et ce, d'un mur à l'autre (Downing, nouvelle rue A).*

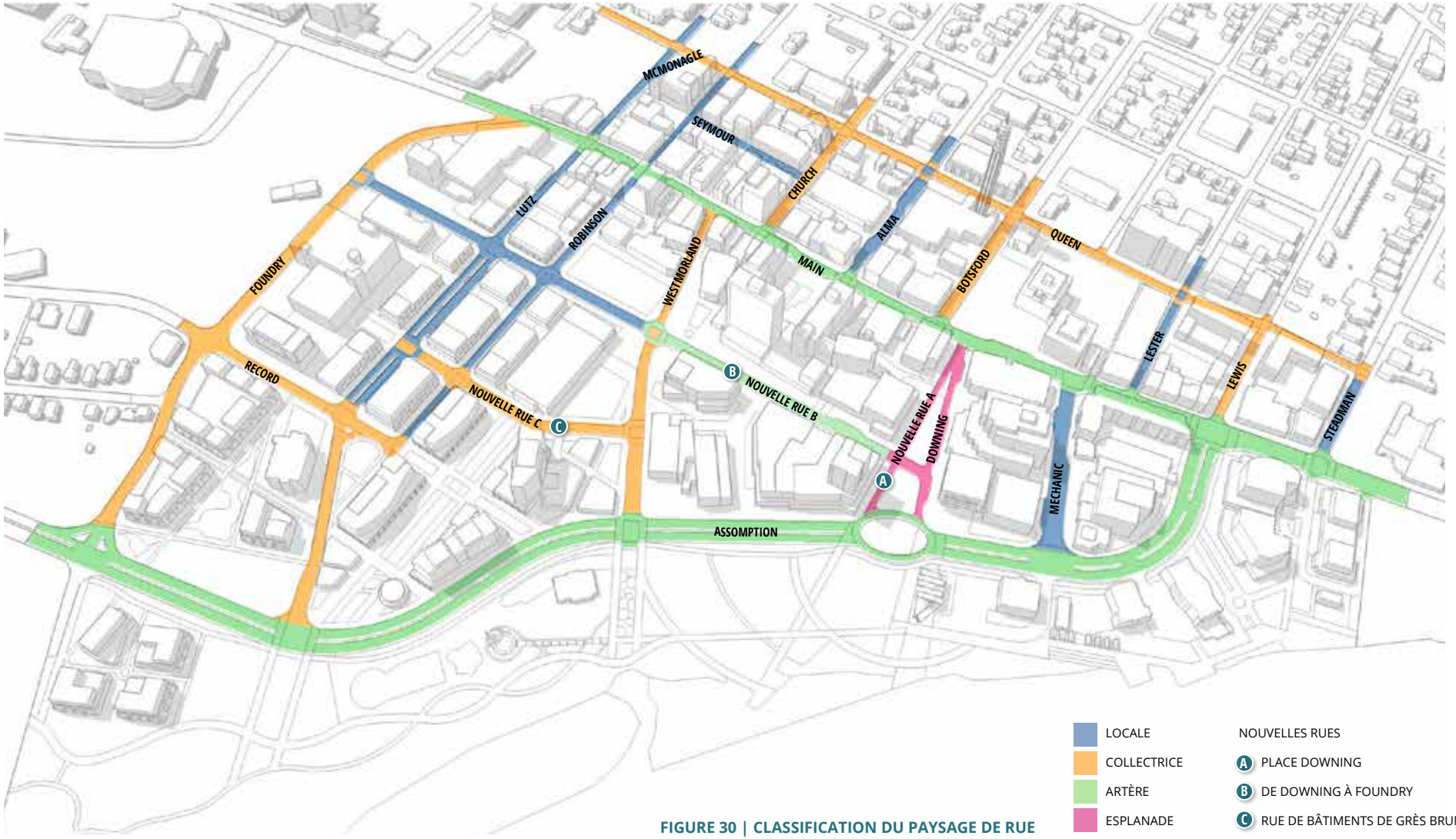
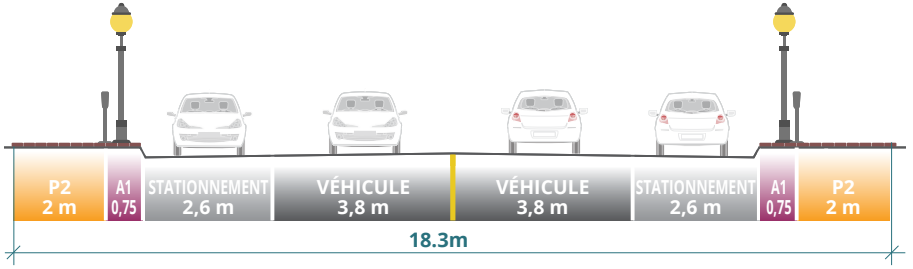


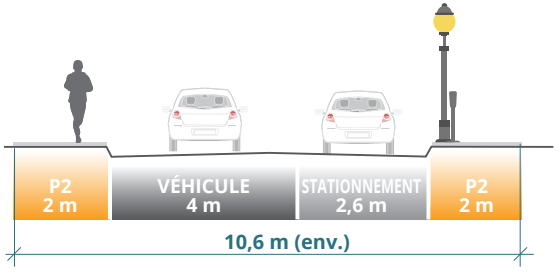
FIGURE 30 | CLASSIFICATION DU PAYSAGE DE RUE

FIGURE 31 | COUPES DE RUES LOCALES

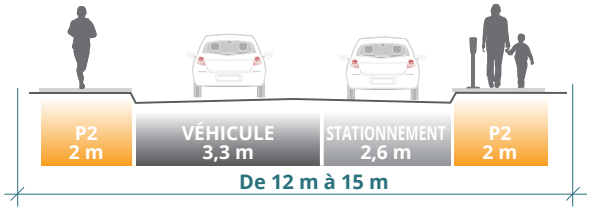
ALMA | EMPRISE : 18,3 M (ENV.)



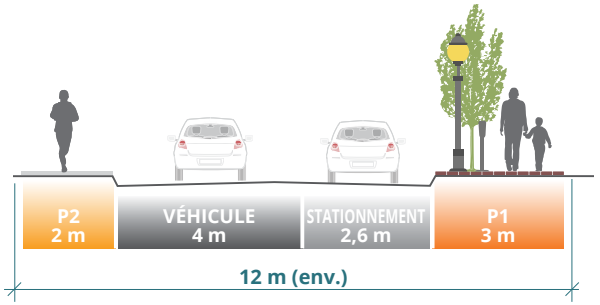
LESTER | EMPRISE : DE 10,2 À 11,8 M (ENV.)



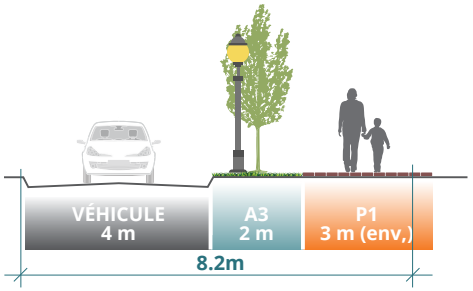
LUTZ, AU NORD DE LA RUE MAIN | EMPRISE : DE 12,2 À 14,7 M (ENV.)



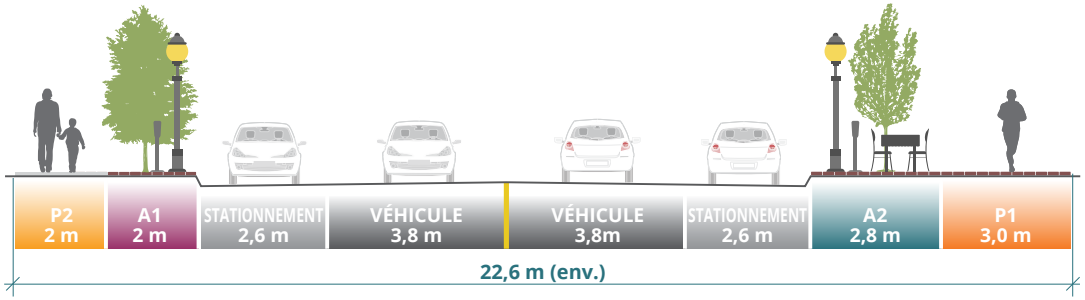
LUTZ, AU SUD DE LA RUE MAIN | EMPRISE : 12 M (ENV.)



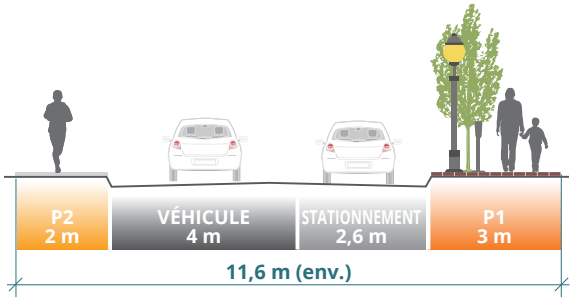
MCMONAGLE | EMPRISE : 8,2 M (ENV.)



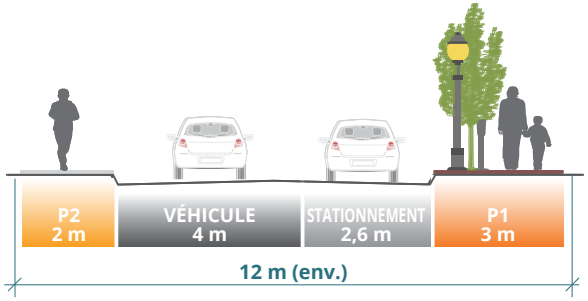
MECHANIC | EMPRISE : 22,6 M (ENV.)



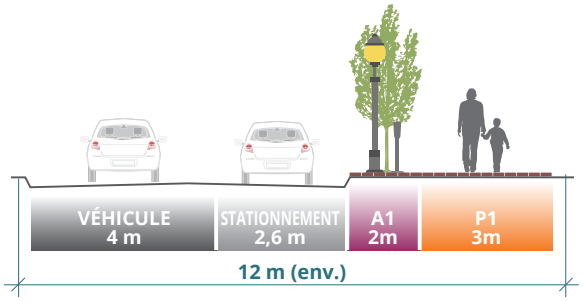
ROBINSON, AU NORD DE LA RUE MAIN | EMPRISE : 12 M (ENV.)



ROBINSON, AU SUD DE LA RUE MAIN | EMPRISE : 12 M (ENV.)



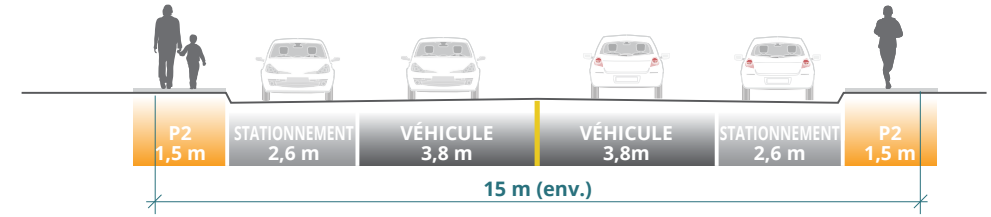
SEYMOUR | EMPRISE : 12 M (ENV.)

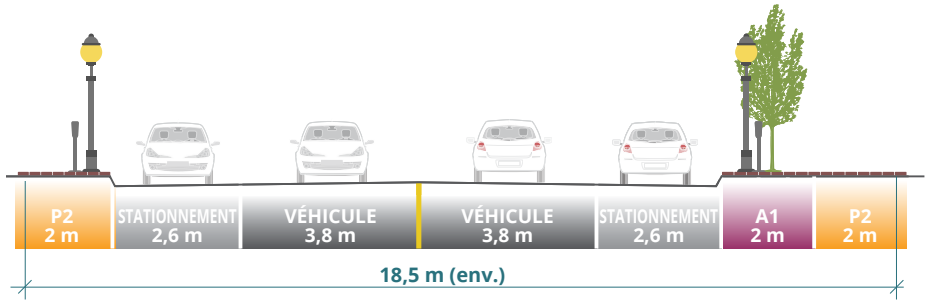


STEADMAN, AU NORD DE LA RUE MAIN | EMPRISE : 15 M (ENV.)

BOTSFORD | EMPRISE : 18,5 M (ENV.)

RUE CHURCH | EMPRISE : 16,6 M (ENV.)





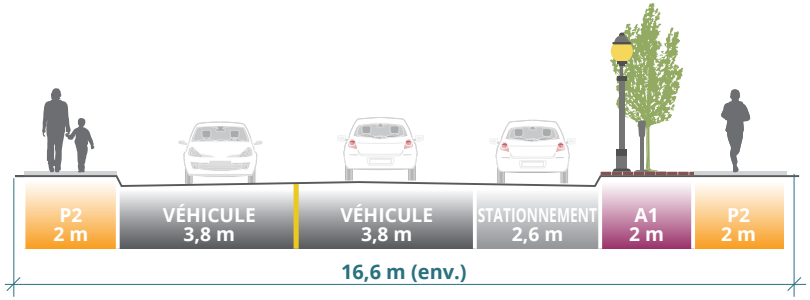
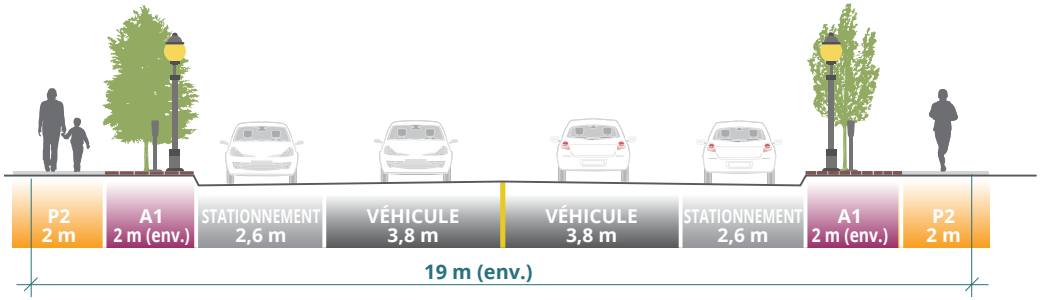
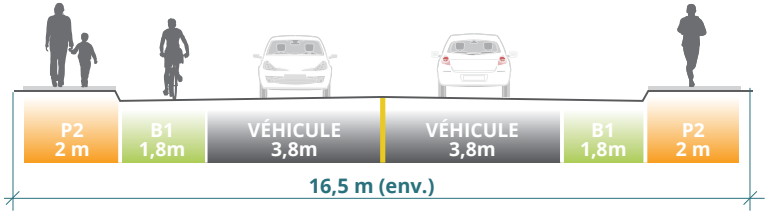


FIGURE 32 | COUPES DE RUES COLLECTRICES

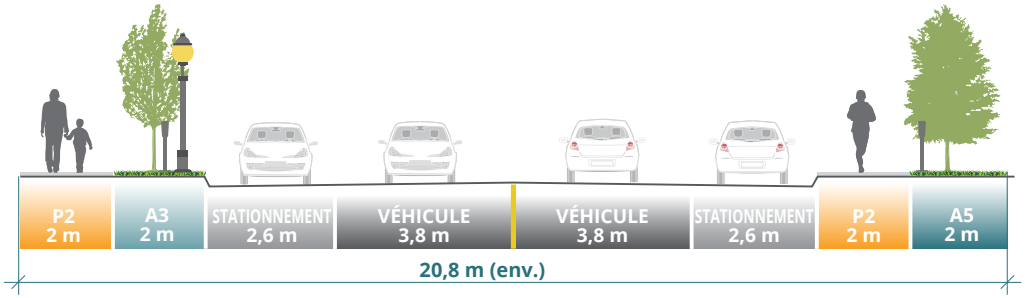
FOUNDRY | EMPRISE : DE 18,2 À 19,9 M (ENV.)



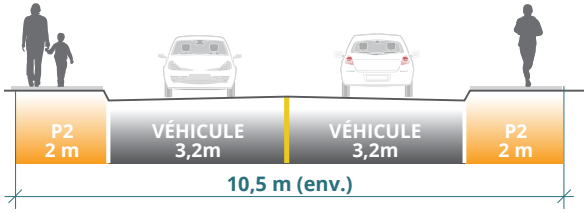
LEWIS ET QUEEN | EMPRISE : 16,5 M (ENV.)



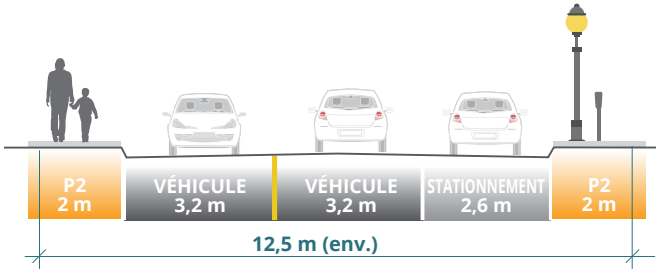
NOUVELLE RUE C



RECORD | EMPRISE : 10,5 M (ENV.)



WESTMORLAND, AU NORD DE LA RUE B | EMPRISE : 12,5 M (ENV.)



WESTMORLAND, AU SUD DE LA RUE B | EMPRISE : 16 M (ENV.)

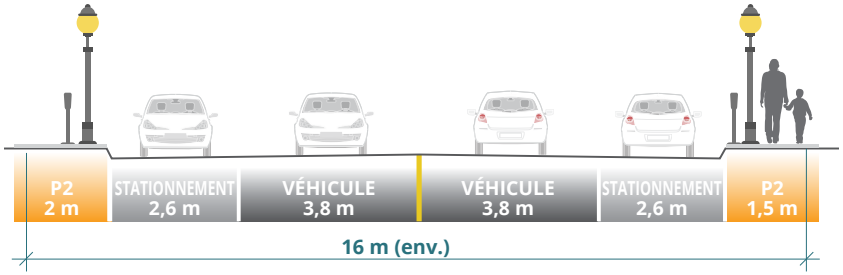


FIGURE 33 | COUPES DE RUES DE TYPE ESPLANADE

NOUVELLE RUE A

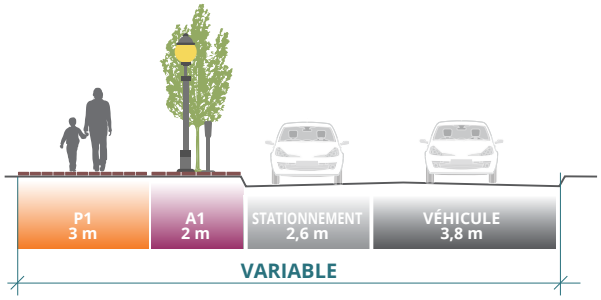
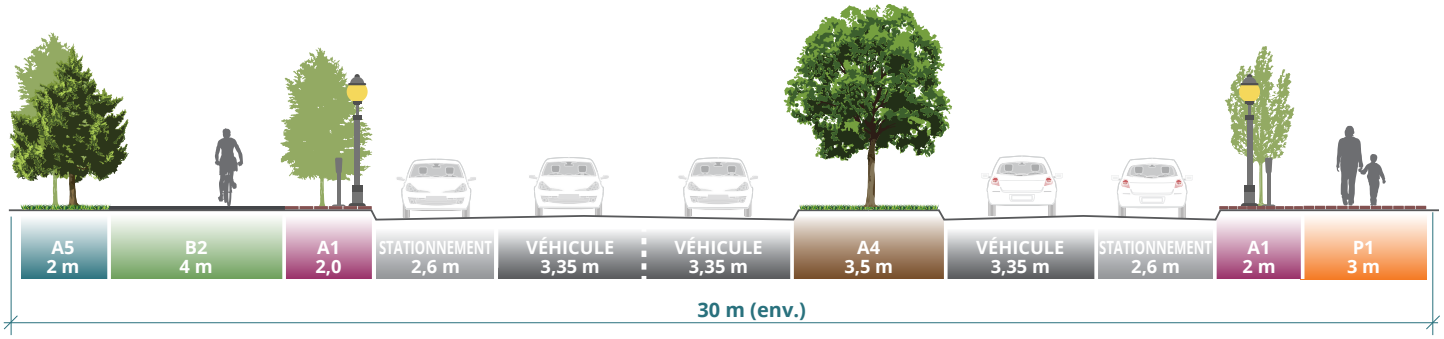
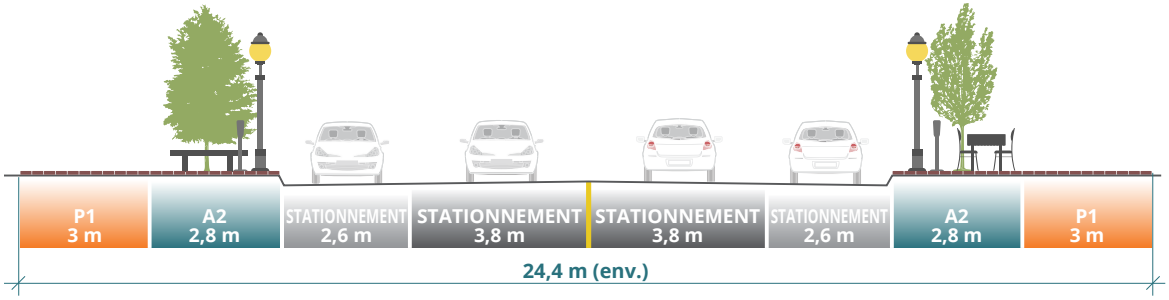


FIGURE 34 | COUPES D'ARTÈRES

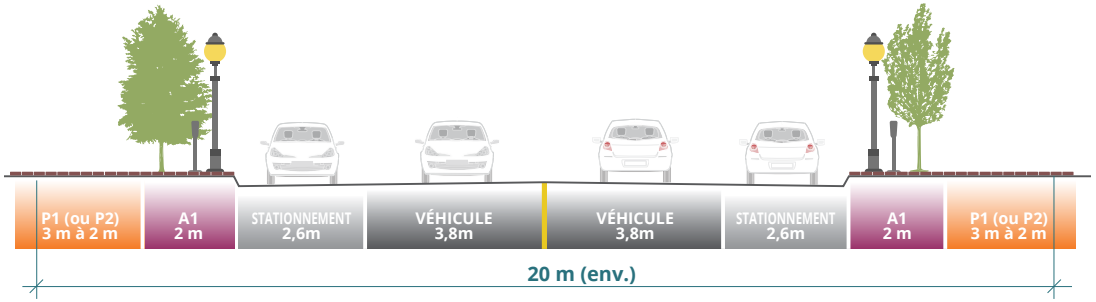
ASSOMPTION | EMPRISE : 30 M (ENV.)



NOUVELLE RUE B



MAIN | EMPRISE : 20 M (ENV.)



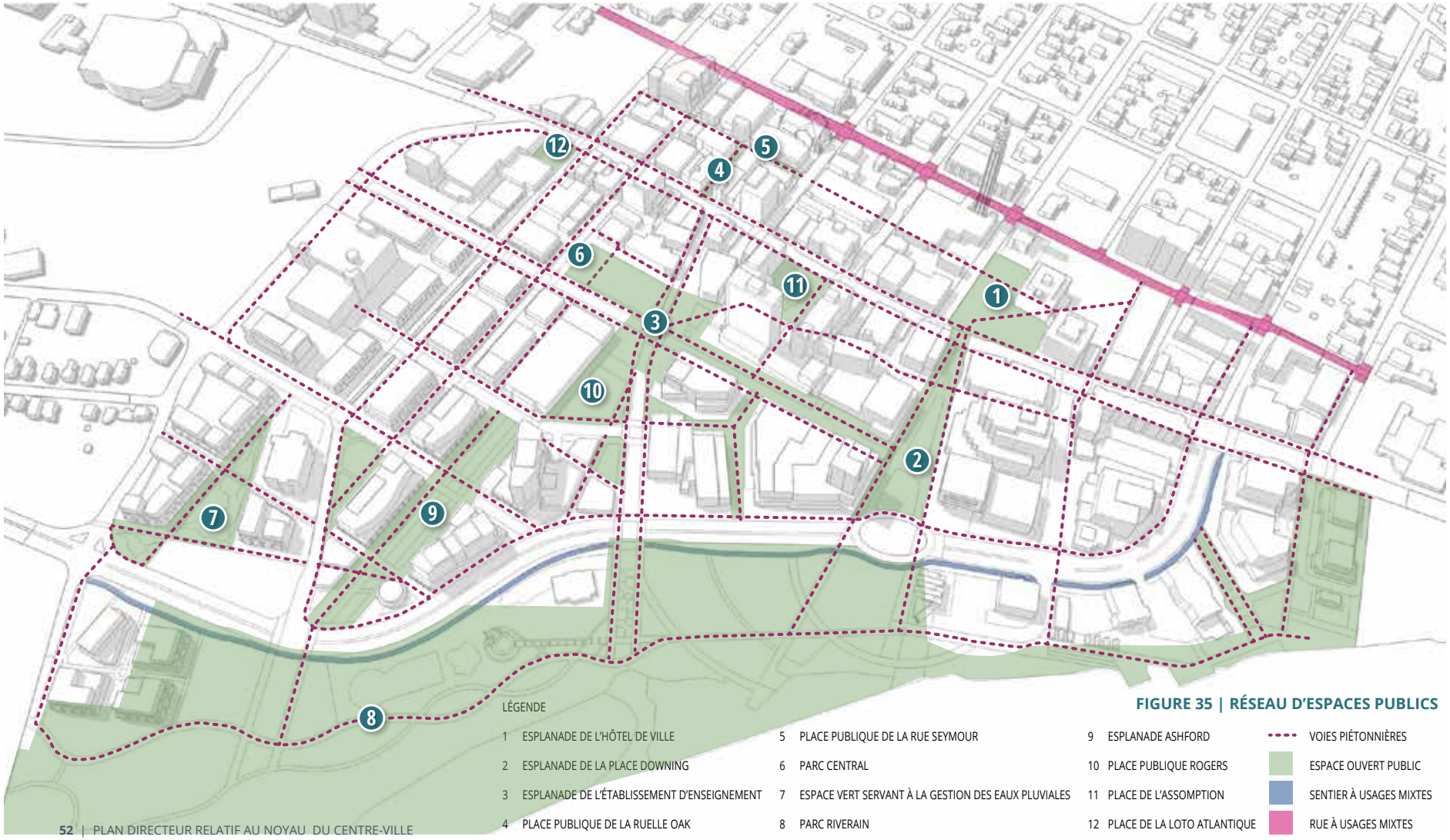


FIGURE 35 | RÉSEAU D'ESPACES PUBLICS

4.7 RÉSEAU D'ESPACES PUBLICS

4.7.1 RÉSEAU D'ESPACES PUBLICS

La figure 35 illustre le réseau d'espaces publics, y compris les liaisons entre les sentiers piétonniers et à usages multiples et les rues. La structure formée par les parcs publics, les places publiques et les esplanades illustrés, et leurs liaisons aux corridors de mobilité indiqués, constitue le fondement dont dépendent toutes les autres composantes du plan.

Les espaces publics ont une puissante influence sur le caractère du noyau urbain et les activités qui y sont exercées. Les districts proposés sont orientés vers ces espaces, qui rehaussent l'habitabilité des districts.

Les liaisons dans les espaces ouverts, ou le réseau piétonnier, servent à relier les espaces publics et à améliorer l'accessibilité du centre-ville aux piétons. Les liaisons visent à relier tous les espaces publics entre eux, et elles devraient assurer un lien vers les espaces publics, les parcs et les secteurs riverains, notamment, qui existent à l'extérieur de la zone étudiée dans le cadre du présent projet.

De plus, les espaces publics sont situés dans des secteurs où l'aménagement aux limites devrait entraîner un accroissement de la densité en raison du fait qu'il est souhaitable de vivre le long des espaces publics. La masse critique soutenue par ces espaces augmente l'assiette fiscale et l'attrait d'y vivre. Afin de rendre le milieu plus dynamique, il faudrait encourager les promoteurs à proposer des options de logement à usages mixtes et à revenus mixtes le long des espaces publics. Par conséquent, une variété de personnes pourra se rassembler dans les espaces communs pour des raisons variées, créant ainsi un véritable dynamisme.

Il s'agit du réseau d'espaces publics théorique conçu relativement à la zone étudiée. Certains espaces ouverts publics ont été prévus sur des terrains privés pour les besoins de la présente démonstration. L'aménagement futur de ces terrains est à la discrétion de leurs propriétaires. Comme les espaces publics sont importants pour les secteurs du noyau du centre-ville, la Ville continuera de chercher des options de partenariats avec les propriétaires afin de construire des espaces publics renforçant les quartiers.

4.7.2 PROGRAMME D'ESPACES PUBLICS

Le présent plan situe plusieurs espaces publics à l'intérieur de la zone étudiée. Chacun de ces espaces constitue un agrément pour les rassemblements publics dans le contexte des programmes individuels soutenant les usages et les activités limitrophes. Voici une description des principaux éléments se rapportant à chacun de ces espaces (se reporter à la figure 35 pour connaître l'emplacement des espaces publics).

1. ESPLANADE DE L'HÔTEL DE VILLE

Il s'agit du cœur physique et culturel de la démocratie de Moncton. Par conséquent, l'esplanade doit exprimer les notions de rassemblement, de discussion et de célébration. Cette esplanade devrait évoluer pour devenir un grand espace public ouvert, qui est adaptable à cette fin, et à échelle variable.

◀ Les parcs, les places publiques et les esplanades urbains devraient répondre aux besoins du quartier dans lequel ils se trouvent en offrant sièges, ombre, espaces verts, raccourcis et éclairage, tous conçus pour créer un espace de rassemblement important sur le plan social.

2. ESPLANADE DE LA PLACE DOWNING

L'esplanade dissout la limite entre les véhicules et les piétons tout en offrant un espace public ouvert qui peut s'adapter aux événements d'importance variable se déroulant dans le secteur riverain, ou un espace public qui soutient les usages de vente au détail ou municipaux au bord de la rue. Lorsque le corridor n'est pas utilisé ainsi, il fonctionne comme rue comportant du stationnement sur rue.

3. ESPLANADE DE L'ÉTABLISSEMENT D'ENSEIGNEMENT

Dans l'avenir, ce site accueillera un établissement d'enseignement secondaire (attenant au palais de justice de Moncton, à la Place de l'Assomption et à l'emplacement actuel du Marché Moncton). L'intersection de la nouvelle rue B (un corridor est-ouest) et de la rue Westmorland est longée par une nouvelle place publique diversifiée, qui fournit un espace social passif aux élèves, et un lieu de rassemblement extérieur aux professionnels.

4. PLACE PUBLIQUE DE LA RUELLE OAK

Cette place publique évoluera pour devenir un espace extérieur accueillant des spectacles, associé au Théâtre Capitol. La programmation d'événements se déroulant à l'intérieur du théâtre se joint aux spectacles de rue informels pour créer un espace tout à fait unique dans la zone étudiée. La présence de sièges et de vendeurs d'aliments attire les visiteurs et les spectateurs.

5. PLACE PUBLIQUE DE LA RUE SEYMOUR

Cet espace évolue pour passer d'un parc de stationnement à une rue, créant ainsi un espace public et des possibilités d'aménagements limitrophes. Située à l'arrière du théâtre Capitol, cette rue reliera la cour Robinson et la rue Church. L'utilisation de la surface de la rue comme place publique aura pour effet de garantir que le bâtiment abritant le Théâtre Capitol se développera à l'avenir de sorte à devenir un pavillon dont les quatre côtés donneront sur des places publiques ou des rues.

6. PARC CENTRAL

Cet espace vert constitue un ajout à l'esplanade de l'établissement d'enseignement. Créé à la suite du réaménagement des terrains actuels du Marché Moncton, cet espace est une destination gazonnée visitée par les personnes et leurs animaux de compagnie qui répond aux besoins en espaces verts des résidents du centre-ville, et ce, à une courte distance de leur domicile. Il est important de noter que cet espace peut être situé ici ou à un autre endroit à 200 mètres environ d'ici (à l'ouest).

7. ESPACE VERT SERVANT À LA GESTION DES EAUX PLUVIALES

Les aires de stationnement existantes et les terrains adjacents situés au sud de la rue Main seront aménagés et généreront des eaux de ruissellement qui, dans la mesure du possible, devraient être traitées avant qu'elles ne s'écoulent dans la rivière Petitcodiac. L'espace vert servant à la gestion des eaux pluviales constituera un endroit vers lequel ces eaux pourront être dirigées. Combiné à un projet d'aménagement résidentiel approprié, cet espace crée un lieu d'habitation unique qui communique le mode de vie et un message de durabilité.

8. PARC RIVERAIN

Ce parc, désigné comme parc régional, est l'un des plus importants espaces verts de Moncton. Le présent plan envisage l'utilisation continue d'espaces verts riverains, ouverts et adaptables. Les activités et les aménagements qui ont lieu sur des terrains publics doivent revêtir une importance pour tous les résidents de la ville, de la région ou du pays.

9. ESPLANADE ASHFORD

Cette esplanade privée soutient l'aménagement de tours résidentielles et abritant des établissements de vente au détail et professionnels, avec vue sur l'esplanade et les terres riveraines. Il s'agit d'un aménagement assimilable au Bishop's Landing, qui offre des occasions uniques de magasiner, de travailler et de vivre au centre-ville.

10. PLACE PUBLIQUE ROGERS

Étant donné que la Ville de Moncton exerce des pressions contre la demande en stationnement à l'intérieur de la zone étudiée, les grands parcs de stationnement accueilleront des bâtiments ou des espaces de rassemblement. La Place publique Rogers conférera à l'immeuble à bureaux une façade ayant l'apparence d'un espace public, tout en prolongeant l'esplanade de l'établissement d'enseignement vers le parc Riverain et l'esplanade Ashford.

11. PLACE DE L'ASSOMPTION

Même si cet important espace public est de propriété privée, il devrait néanmoins évoluer pour devenir un lieu de rassemblement diversifié et un endroit où on peut s'asseoir, qui soutient les occupants de la Place de l'Assomption et qui fournit un espace propice aux conversations professionnelles et personnelles.

12. PLACE DE LA LOTO ATLANTIQUE

Cet espace public marque la transition entre le parc de stationnement existant et une place publique comprenant un arrêt d'autobus, du stationnement pour vélos et un lieu de rassemblement public. Il faut exercer des pressions en vue de faire diminuer la demande en stationnement afin de soutenir ce projet.

Les parcs, les places publiques et les esplanades du milieu urbain devraient créer des possibilités d'aménagement au bord du parc pour les gens qui souhaitent habiter près d'un espace vert.

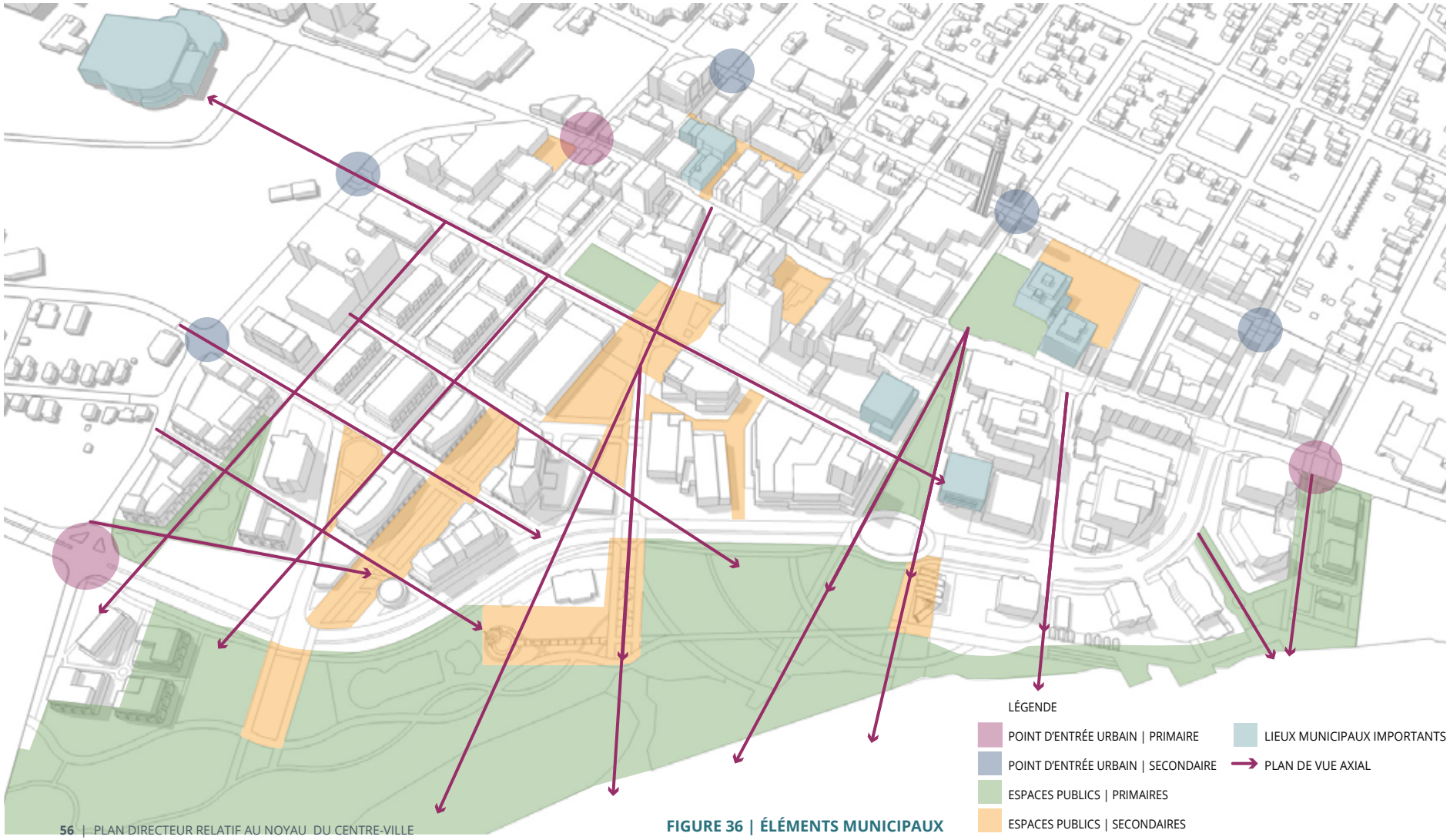


FIGURE 36 | ÉLÉMENTS MUNICIPAUX

PLAN MUNICIPAL SECONDAIRE (ARRÊTÉ Z-122D)

4.8 ÉLÉMENTS MUNICIPAUX

Tous les éléments précédents du plan se réunissent pour former un concept organisationnel abordé dans le plan directeur. Pour assurer la continuité visuelle et fonctionnelle, l'image et le caractère dans le noyau urbain, ces éléments doivent être respectés au cours de la construction des aménagements prévus dans le plan directeur. La figure 36 illustre ce concept, dont les éléments sont décrits ci-dessous.

Point d'entrée urbain – primaire : *Ces points d'entrée au centre-ville emploient des stratégies relatives au domaine public et au milieu bâti afin de présenter une image marquante de transition vers le centre-ville de Moncton. Les bâtiments sont des points d'intérêt orientés vers les rues qui atteignent le noyau urbain.*

Point d'entrée urbain – secondaire : *Il s'agit de points d'entrée situés dans le centre-ville qui permettent aux visiteurs de passer d'un district à l'autre, ou qui encadrent les plans de vue donnant sur des bâtiments repères ou d'importants espaces riverains ou autres espaces publics. Les points d'entrée secondaires sont encadrés par des bâtiments faisant face à des coins de rue, de la signalisation subtile se rapportant au point d'entrée ou des murs de rue qui longent la vue (ou par une combinaison de ces éléments).*

Espace public – primaire : *Il s'agit d'aménagements paysagers repères, qui fonctionnent comme d'importants espaces de rassemblement ou parcs du noyau urbain. L'aménagement se fait dans le respect de ces espaces en soutenant les plans de vue tout en tirant profit de l'espace par l'entremise de projets d'aménagement à haute densité qui attirent des populations d'affaires et résidentielles intéressées.*

Espace public – secondaire : *Il s'agit d'oasis urbaines qui offrent des espaces, à l'intérieur du district, où les gens peuvent se réunir, socialiser ou se détendre. L'aménagement tire profit de l'espace par l'entremise de projets d'aménagement à haute densité ayant le parc en vue à tout moment et qui attirent des populations d'affaires et résidentielles intéressées. Dans de nombreux cas, ces espaces s'articulent autour d'une thématique ayant trait aux aménagements limitrophes (p. ex., la ruelle Oak et le Théâtre Capitol).*

Lieux municipaux importants : *Il s'agit de lieux municipaux d'intérêt qui rendent compte des investissements publics réalisés dans le noyau urbain. Les points d'intérêt exigent des espaces publics considérables qui permettent aux gens de se réunir et de célébrer. Les plans de vue donnant sur ces lieux, et à partir de ceux-ci, assurent un lien visuel, tandis que les corridors du domaine public assurent un lien fonctionnel.*

Liens axiaux : *Il s'agit de liens visuels et fonctionnels qui constituent les composantes structurelles s'étendant vers les lieux importants ou les espaces situés à l'intérieur du district, ou à partir de ceux-ci. Il est important que ces liens soient conservés afin d'aider les gens à s'orienter, tout en veillant à ce qu'un paysage rehaussant le caractère fasse partie de la vie quotidienne dans le noyau urbain.*

4.9 POLITIQUES ET PROPOSITIONS CONCERNANT LES ESPACES PUBLICS ET LES ÉLÉMENTS MUNICIPAUX

POLITIQUES CONCERNANT LES ESPACES PUBLICS ET LES ÉLÉMENTS MUNICIPAUX (PC)

Politique PC-1 *En reconnaissant que les espaces verts et ouverts – tant publics que privés – sont essentiels à la création de conditions encourageant les gens à déménager au centre-ville, le Conseil recherchera des options en vue de collaborer avec les propriétaires fonciers pour créer divers espaces publics dans leurs aménagements.*

Politique PC-2 *Le Conseil veillera à ce que les « plans de vue » soient conservés afin d'assurer des liens visuels et d'aider à maintenir les liaisons des corridors.*

Politique PC-3 *Le Conseil continuera d'investir dans le secteur riverain, qui est l'espace public le plus important de la Ville, et de miser sur ces investissements comme catalyseurs de la revitalisation du centre-ville.*

PROPOSITIONS CONCERNANT LES ESPACES PUBLICS ET LES ÉLÉMENTS MUNICIPAUX (pc)

Proposition pc-1 *Afin de mettre en œuvre de la politique PC-1, il est proposé que le Conseil se réfère aux figures 35 et 36 comme guides à la création du plan à long terme relatif aux espaces publics et aux éléments municipaux du noyau du centre-ville.*

Proposition pc-2 *Pour donner suite à la proposition pc-1 énoncée ci-dessus, le Conseil pourrait vouloir collaborer avec les propriétaires fonciers afin de créer le plan relatif aux espaces publics et aux éléments municipaux en établissant ce qui suit :*

- *un partenariat;*
- *des terrains d'utilité publique, dans le cas des lotissements;*
- *des échanges de terrains;*
- *l'achat de terrains;*
- *la mise en place d'art public.*

Proposition pc-3 *Pour donner suite à la proposition PC-2, il est proposé que le Conseil envisage la possibilité de*

FIGURE 37 | PLAN RELATIF AUX ESPACES RÉSILIENTS

modifier l'Arrêté de zonage afin d'y inclure les importants « plans de vue » du centre-ville en vue de les protéger.

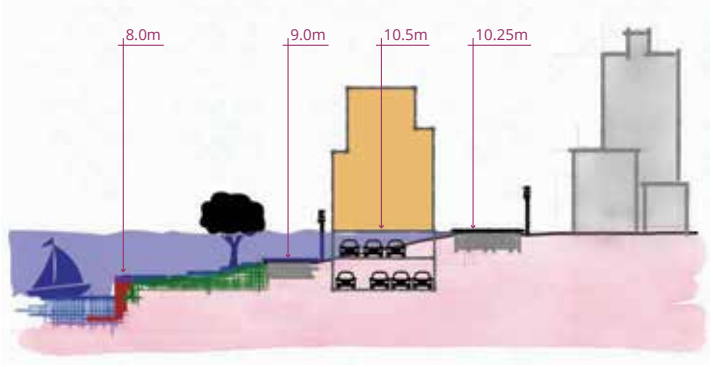
Proposition pc-4 *Pour donner suite à la politique PC-3, le Conseil examinera le bien-fondé de la création d'un grand espace permanent destiné à la tenue d'événements sur les terrains actuellement occupés par l'ancienne caserne de pompiers de l'Assomption et son stationnement. Cet espace serait multifonctionnel et capable d'accueillir des événements attirant de 150 à 20 000 personnes.*

4.10 PLAN RELATIF AUX ESPACES RÉSILIENTS

Bien que le changement climatique soit un enjeu mondial, l'adaptation est quant à elle un enjeu local. Le présent plan directeur propose des aménagements compacts, du transport multimodal et des stratégies de construction écologique visant à atténuer le changement climatique. Toutefois, il est nécessaire d'avoir recours à des stratégies d'adaptation afin de parer les effets inévitables du changement climatique, comme l'élévation du niveau de la mer, l'intensification des ondes de tempête et des événements de précipitation et les inondations intérieures afférentes causées par les eaux pluviales.

Le noyau urbain borde la rivière Petitcodiac, un atout naturel d'une grande importance dans l'histoire, l'identité, la culture et la configuration de Moncton. Il est nécessaire de prendre des mesures, tout au long de l'évolution des répercussions du changement climatique, afin d'améliorer la résilience des aménagements situés sur les terres du noyau, en particulier celles qui sont près de la rivière. Pour contrer les répercussions de l'intensification des événements pluviohydrologiques et des inondations intérieures en résultant, le présent plan propose une architecture paysagère résiliente, des améliorations aux infrastructures routières et de gestion des eaux pluviales et l'utilisation de services écologiques en vue d'améliorer la perméabilité, l'absorption, la collecte et le drainage urbains.

Afin d'atténuer les risques liés aux événements d'inondation de surface, l'Arrêté de zonage de Moncton a établi, comme norme de référence relative à la construction de nouveaux espaces habitables, une élévation minimale de 10,5 m. Cela représente le scénario de crue centennale de l'année 2100, compte tenu de l'élévation du niveau de la mer, des ondes de tempête et



des précipitations accrues. La préservation de l'exigence d'aménager les espaces habitables à une élévation minimale de 10,5 m est essentielle à la protection des investissements dans le centre-ville. Toutefois, elle a des incidences sur la perméabilité et l'activité dans les zones piétonnières du milieu bâti futur des terrains au sud de la rue Main. L'élévation actuelle de la plupart des terrains du noyau situés au sud de la rue Main est inférieure à 10,5 m, ce qui exige que les nouveaux bâtiments soient construits à un niveau plus élevé que les rues existantes. En l'absence d'une stratégie intégrée, le noyau du centre-ville court le risque de devenir un paysage en taupinière, où les nouveaux bâtiments sont intrinsèquement éloignés de la rue et n'ont aucun rapport direct avec elle.

Afin de s'attaquer à ce défi, le plan directeur propose une stratégie intégrée visant le rehaussement des rues, l'aménagement des terrains en terrasses successives et l'établissement d'exigences minimales en matière d'élévation des bâtiments. Cette stratégie maximise les interfaces dynamiques et continues le long des rues, tout en créant des paysages urbains moins vulnérables aux inondations. La figure 37 illustre cette stratégie et indique, en or, tous les terrains ayant une élévation inférieure à 10,25 à 10,5 m, qui appartiennent aux espaces résilients du noyau. La bordure plus élevée de cet espace résilient est établie par une nouvelle rue, à savoir la nouvelle rue B, qui relie la place Downing au complexe au centre-ville. Cette bordure sera construite de sorte à atteindre une élévation atteignant de 10 à

10,5 m, à condition que l'élévation du plancher des bâtiments existants et que les pentes des rues transversales soient compatibles. Au-dessus de cette bordure, l'interface traditionnelle entre rue et bâtiment pourra être maintenue; en dessous de celle-ci, il faudra prendre des mesures de résistance et d'adaptation aux inondations, comme l'élévation des espaces habitables, notamment au moyen de technologies d'atténuation des inondations et de matériaux de construction résistant aux inondations.

Les aménagements dans les espaces résilients exigeront une conception stratégique des espaces habitables, des espaces non habités et de l'aménagement paysager afin d'atténuer les risques d'inondation et de minimiser les pertes occasionnées par celles-ci, le cas échéant, tout en fournissant une fondation pour l'établissement de lieux fonctionnels et attrayants. Le présent plan propose une modification à l'Arrêté de zonage de Moncton en vue de permettre la construction de parcs de stationnement intérieurs ayant une élévation inférieure à 10,5 m dans le noyau urbain, pourvu que ceux-ci soient conçus de manière à s'adapter aux inondations, tout en permettant des espaces habitables aux étages supérieurs, au-dessus de l'élévation obligatoire de 10,5 m. Cette stratégie a été adoptée à Moncton relativement à l'édifice du palais de justice le long du boulevard Assomption. Puisque les risques liés à l'aménagement d'aires de stationnement en dessous de la limite de 10,5 m étaient compris lors de la conception de cet édifice, celle-ci comprend des technologies d'atténuation des inondations visant à limiter les dommages sérieux à l'édifice. Afin de réduire les incidences potentielles sur l'environnement, la Ville préfère toujours que les aires de stationnement soient situées à une élévation supérieure à 10,5 m, dans la mesure du possible. Il est important de noter qu'il n'est pas toujours possible, lorsque l'on prend des mesures d'adaptation au changement climatique, de bâtir des bordures nettement délimitées séparant le paysage urbain de la rive et des effets des changements climatiques en milieu côtier. Ainsi, le présent plan recommande des paysages urbains qui atténuent les risques.

4.11 POLITIQUES ET PROPOSITIONS CONCERNANT LES ESPACES RÉSILIENTS

POLITIQUES CONCERNANT LES ESPACES RÉSILIENTS (RS)

Politique RS-1 *Afin de permettre aux aménagements d'être effectués d'une manière réalisable, le Conseil permettra l'emplacement de parcs de stationnement intérieurs à une élévation inférieure à 10,5 m, sous réserve de l'adoption de solutions appropriées visant à atténuer les inondations.*

Politique RS-2 *Afin de soutenir la création d'un centre-ville résilient, le Conseil veillera à ce que la nouvelle rue proposée (ancien embranchement de voies ferrées) soit construite à une élévation de 10 à 10,5 m.*

Politique RS-3 *Lorsque des rues désignées comme ayant une élévation inférieure à 10,5 m selon la figure 37 font l'objet d'améliorations, le Conseil veillera à ce qu'elles soient élevées autant que possible.*

Politique RS-4 *Le Conseil envisagera l'intégration de la gestion des eaux pluviales aux aménagements paysagers et à la conception des espaces publics.*

PROPOSITIONS CONCERNANT LES ESPACES RÉSILIENTS (rs)

Proposition rs-1 *Afin de mettre en œuvre la politique RS-1, le Conseil envisagera de modifier l'Arrêté de zonage afin de permettre l'aménagement d'installations de stationnement à une élévation inférieure à 10,5 m, sous réserve des conditions suivantes :*

- *les promoteurs ont signé une lettre de reconnaissance du risque d'inondation;*
- *les parcs de stationnement intérieurs dont l'élévation est inférieure à 10,5 m ont fait l'objet de mesures qui les rendent à l'épreuve des inondations ou de solutions atténuant les inondations;*
- *la conception de la façade est appropriée tout au long du paysage de rue.*

Proposition rs-2 *Afin de mettre en œuvre la politique RS-4, le Conseil peut consulter la Norme de gestion naturelle des eaux pluviales de la Ville de Moncton dans la création d'infrastructures publiques ou privées de gestion des eaux pluviales dans la zone visée par le plan.*

CHAPITRE 5
BOÎTES À OUTILS URBAINES

CHAPITRE 5
BOÎTES À OUTILS URBAINES

5.1 EXAMEN DE L'ESTHÉTIQUE URBAINE ET LIGNES DIRECTRICES EN MATIÈRE D'ESTHÉTIQUE URBAINE

Le présent Plan d'améliorations communautaires du noyau du centre-ville est élaboré à partir des principes de planification et de conception énoncés par les résidents de Moncton dans le cadre de séances de consultation communautaire. Les principes, au fil de leur évolution, sont passés d'idées préliminaires au sujet de grands bâtiments, espaces et activités à un réseau d'atouts interreliés du domaine public et du milieu bâti qui soutiennent les quartiers urbains. La vision des résidents est nette : le présent plan doit fournir les outils qui soutiennent clairement celle-ci.

Deux outils appuyant cet effort sont décrits au présent chapitre. En premier lieu, il est proposé qu'un comité d'examen de l'esthétique urbaine travaille avec la communauté d'aménagement afin de créer des espaces et des bâtiments qui s'inscrivent dans le cadre de la vision énoncée dans le présent plan. En second lieu, des lignes directrices en matière d'esthétique urbaine sont proposées en vue d'établir une plateforme relative au domaine public et au milieu bâti.

5.1.1 COMITÉ D'EXAMEN DE L'ESTHÉTIQUE URBAINE DE MONCTON

Le présent plan propose ambitieusement l'ajout de plus de 2 068 logements dans le noyau urbain au cours des 20 à 25 prochaines années. Pour atteindre cet objectif, il faudra un engagement ferme de la part tant de la Ville de Moncton que des promoteurs. Le processus de planification et de conception du noyau urbain doit être clairement défini, partagé et navigable, de sorte qu'il soit possible de connaître avec exactitude où sont les obstacles et comment les surmonter.

Au moyen de la vision énoncée dans le présent document relativement à la planification et à la conception de l'utilisation des sols dans le noyau urbain, le processus peut maintenant passer à la réaction des promoteurs et aux procédures réglementaires à l'appui. Le plan propose la création d'un comité d'examen de l'esthétique urbaine (CEEU). Les fonctions exactes du CEEU devront faire l'objet d'un examen plus approfondi en ce qui concerne le pouvoir qui sera conféré à ce comité par la version mise à jour de la Loi sur l'urbanisme, édictée en janvier 2018. Le CEEU sera limité à un rôle consultatif pour l'instant.

Quoi qu'il en soit, le CEEU pourra aider le Conseil à examiner les projets de grande envergure, à mettre en œuvre les lignes directrices en matière d'esthétique urbaine prévues par le présent plan, à examiner les demandes de subvention visant le centre-ville, et relativement à toute autre question liée à l'esthétique urbaine dans la ville de Moncton.

Le comité est composé d'urbanistes et de concepteurs professionnels, réunis afin de collaborer avec des promoteurs en vue d'assurer la conformité avec la vision publique du centre-ville de Moncton. Le comité est composé de professionnels bien renseignés, couramment engagés dans des projets ou des initiatives de construction dans la ville (notamment des architectes, des architectes-paysagistes, des ingénieurs et des urbanistes).

5.2 POLITIQUES ET PROPOSITIONS CONCERNANT L'EXAMEN DE L'ESTHÉTIQUE URBAINE

POLITIQUES CONCERNANT L'EXAMEN DE L'ESTHÉTIQUE URBAINE (DR)

DR-1 *Le Conseil a l'intention de créer un comité d'examen de l'esthétique urbaine (CEEU) pouvant être consulté sur des questions se rapportant au présent plan et sur d'autres questions que le Conseil estime appropriées.*

PROPOSITIONS CONCERNANT L'EXAMEN DE L'ESTHÉTIQUE URBAINE (dr)

dr-1 *Afin de mettre en œuvre la politique DR-1, le Conseil peut consulter le CEEU sur les questions suivantes :*

- *la mise en œuvre, par la modification de l'Arrêté de zonage, des lignes directrices en matière d'esthétique urbaine prévues par le présent plan;*
- *les projets d'infrastructure de grande envergure au centre-ville;*
- *les projets privés, par l'entremise de l'évaluation des demandes au Programme d'incitatifs financiers.*

5.3 LIGNES DIRECTRICES APPLICABLES AU DOMAINE PUBLIC

Le présent plan propose plusieurs espaces publics qui répondent aux besoins de leurs environs en matière d'espaces ouverts et de lieux de rassemblements. Ces « espaces de la démocratie » devraient être conformes aux lignes directrices suivantes afin d'assurer leur pertinence dans le contexte dans lequel ils se situent.

5.3.1 AGRÉMENT DU DOMAINE PUBLIC

A. ACCÈS PIÉTONNIER

Un accès public à la fois immédiat et direct est requis entre les entrées des bâtiments et les trottoirs. Tous les accès doivent être au niveau du sol, conçus sans obstacles, et soit en retrait ou couverts par un auvent afin d'assurer une couverture protectrice.

B. SURFACES PIÉTONNIÈRES

Les allées publiques doivent satisfaire aux exigences minimales en matière d'espace et de matériaux qui sont décrites dans les lignes directrices applicables au paysage de rue. Tous les bateaux de trottoir doivent rejoindre les intersections au niveau du sol.

C. SURFACES DES AGRÉMENTS

Des espaces d'agrément doivent être fournis, conformément aux lignes directrices applicables au paysage de rue, partout où il existe des corridors mur-à-mur. Ces espaces doivent notamment comprendre du pavage, des terrasses de restaurants, des plantes, des sièges, de l'éclairage, des supports à vélos, des poubelles et des enseignes. La surface d'agrément fait en sorte que les surfaces piétonnières demeurent non encombrées afin de permettre les déplacements des piétons et leur groupement.

D. LIEUX DE RASSEMBLEMENT PUBLIC

Les esplanades et places publiques seront, aux endroits indiqués sur le plan directeur, des lieux de rassemblement à échelle humaine et à priorité piétonnière. Ces lieux se situent aux établissements municipaux, aux intersections majeures ou dans les espaces ouverts du noyau urbain.

E. ESPLANADES PRIVÉES

Le centre-ville comprend des parcs, des esplanades et des paysages de rue qui accueillent la vie urbaine. Les cours latérales restantes ne doivent pas être aménagées en esplanades. Toutefois, audelà de la surface d'agrément, les terrasses situées aux étages supérieurs, les toits et les balcons peuvent être aménagés à cette fin.

F. ART PUBLIC

Les lieux de rassemblement public peuvent aussi servir d'endroits où les installations d'art public ou les monuments sont souhaitables. La Ville de Moncton a une politique municipale d'intégration de l'art aux lieux publics selon laquelle est affecté au fonds d'art public de la Ville un montant représentant 1 % de la contribution de la Ville au total des coûts non liés aux terrains prévus au budget pour les projets d'immobilisations applicables (jusqu'à concurrence de 200 000 $). La Corporation d'aménagement du centre-ville de Moncton, DMCI et la Ville devraient investir ces fonds dans les nouveaux espaces publics et dans ceux qui existent déjà conformément au plan directeur sur l'art public de la Ville de Moncton.

G. COULOIRS DE VUE ET LIENS FONCTIONNELS

Les bâtiments et les plantations doivent être alignés en fonction des couloirs de vue et des corridors fonctionnels indiqués dans le présent plan directeur. Afin de garantir l'institutionnalisation à perpétuité des liens urbains et visuels, aucune exception n'est permise.

5.3.2 PARCS DE STATIONNEMENT DE SURFACE

Les aires de stationnement au niveau du sol répondent à deux besoins. En premier lieu, les parcs de stationnement de surface offrent un espace pour les gens qui se rendent dans le noyau urbain. En second lieu, les aires de stationnement au niveau du sol sont considérées comme des avoirs immobiliers détenus en attente de projets futurs. Même si les aires de stationnement au niveau du sol sont indésirables, leur nécessité en justifie l'existence, qui devrait, par conséquent, contribuer autant que possible au milieu urbain. Les lignes directrices suivantes contribuent à la réalisation de cet objectif.

FIGURE 38 | PARC DE STATIONNEMENT DE SURFACE

A. PARC DE STATIONNEMENT DE SURFACE LIÉ À UN BÂTIMENT

Les parcs de stationnement sont déconseillés dans la zone visée par le présent plan. Lorsque le stationnement est absolument nécessaire, selon la stratégie de conception, il doit être situé à l'arrière du bâtiment. Le stationnement est interdit sur les surfaces ou allées qui se situent entre des bâtiments.

Aucune aire de stationnement ne doit être située sur une surface faisant face à la façade avant d'un bâtiment. Les façades arrière ou

latérales peuvent servir de mur aux aires de stationnement. Toutefois, une conception appropriée garantira un impact visuel minimal.

B. PARC DE STATIONNEMENT DE SURFACE NON LIÉ À UN BÂTIMENT

Les parcs de stationnement de surface indépendants constituent une utilisation inefficace des sols. Cela dit, ces surfaces, considérées comme des « aménagements à venir », sont permises lorsque les conditions suivantes sont respectées :

- Les nouveaux parcs de stationnement de surface sont permis dans tous les districts de quartiers, à l'exception du district des affaires.
- La durée de vie des nouveaux parcs de stationnement de surface ne doit pas excéder 10 ans (de la mise en service à la désaffectation).
- Les nouveaux parcs de stationnement de surface seront de dimensions modérées, et un maximum de 50 emplacements de stationnement y seront aménagés;
- Les nouveaux parcs de stationnement de surface respecteront les exigences en matière d'aménagement paysager décrites dans les lignes directrices prévues dans le présent document.

C. LIGNES DIRECTRICES APPLICABLES À L'AMÉNAGEMENT PAYSAGER DES PARCS DE STATIONNEMENT DE SURFACE

Le centre-ville de Moncton est composé d'espaces du domaine public qui ont une limite commune avec des milieux bâtis municipaux et privés. Par conséquent, les parcs de stationnement de surface sont des espaces du domaine public qui doivent contribuer à la

qualité de la vie urbaine. Les lignes directrices en matière d'aménagement paysager qui suivent s'appliquent aux parcs de stationnement de surface sis à l'intérieur de la zone visée par le présent plan.

- Les parcs de stationnement de surface se situent en retrait de toutes les cours pour assurer une zone tampon visuelle adéquate et suffisamment d'espace pour permettre aux arbres et aux aménagements paysagers de prospérer.
- Des arbres doivent être plantés à des intervalles suffisants parmi les emplacements de stationnement dans les cours arrière et de flanc, conformément aux exigences relatives à la plantation d'arbres prévues dans le présent document.
- Aucune mesure visant à dissimuler un parc de stationnement n'est exigée en façade de lot. Toutefois, il doit y avoir une bande d'agrément entre le trottoir et les aires de stationnement. Cette bande doit couvrir la totalité de cet espace et comporter des sièges, des arbres de rue, du pavage et une seule allée asphaltée servant d'entrée.
- Lorsque le rez-de-chaussée des bâtiments immédiatement adjacents est affecté à des usages résidentiels, des clôtures servant à dissimuler le parc de stationnement doivent être suffisamment hautes pour bloquer les phares des véhicules aux limites latérales et arrière du parc. Les clôtures doivent respecter les lignes directrices en matière de prévention du crime par l'aménagement du milieu.
- Les clôtures à mailles de chaîne sont interdites.

5.3.3 PARCS DE STATIONNEMENT INTÉRIEURS

A. EXIGENCES

Les bâtiments à usages mixtes aménagés aux endroits prévus dans le présent document doivent comprendre des parcs de stationnement intérieurs. Les besoins en stationnements des magasins de détail et des établissements commerciaux du centre-ville sont comblés par la combinaison des emplacements de stationnement – sur rue et rattachés aux destinations – qui sont prévus dans le présent plan.

Les nouveaux bâtiments résidentiels ne sont pas tenus de fournir des emplacements de stationnement. Si des emplacements de stationnement sont souhaités, tout le stationnement afférent aux nouveaux bâtiments résidentiels doit être aménagé sous forme de parc de stationnement intérieur. Il est déconseillé d'aménager de nouveaux emplacements de stationnement au niveau du sol pour desservir les nouveaux aménagements résidentiels dans le noyau urbain.

B. ACCÈS

Les parcs de stationnement intérieurs doivent être accessibles à partir de rues secondaires ou d'allées. Les portes des parcs de stationnement intérieurs doivent se situer sur les surfaces latérales ou arrière des bâtiments, sauf lorsque les stratégies de conception veillent à l'établissement d'un mur de rue contigu et d'un domaine public sécuritaire à l'avant du bâtiment.

C. FAÇADE DES PARCS DE STATIONNEMENT INTÉRIEURS

Les parcs de stationnement intérieurs au niveau du sol et faisant face au domaine public sont interdits. Tous les rez-de-chaussée faisant face au domaine public auront des usages réels afin de contribuer au dynamisme de la vie dans le noyau urbain.

Des exceptions peuvent être faites à cette directive lorsque l'élévation de la rue est inférieure à 10,5 m (au-dessus du niveau de la mer). Dans de telles circonstances, la conception de la façade du bâtiment intégrera des stratégies de conception ressortissant à l'articulation pour entrecouper la structure et refléter le caractère de l'architecture des murs de rue adjacents.

Les façades de stationnement au-dessus du niveau du sol sont permises. Toutefois, les stratégies de conception de la façade décrites précédemment doivent être employées.

D. CHARGEMENT

Les rampes et portes de chargement seront situées uniquement à l'arrière ou sur le côté des bâtiments. Le chargement à l'avant du bâtiment ne pourra se faire que par les entrées donnant sur le domaine public.

5.3.4 INSTALLATIONS ET SERVICES

A. POUBELLES ET BACS DE RECYCLAGE

Les poubelles et les bacs de recyclage doivent être entreposés à l'intérieur des bâtiments. Lorsqu'il est impossible de respecter cette directive, les poubelles et bacs doivent être placés à l'intérieur d'une enceinte d'entreposage des ordures située à l'arrière du bâtiment seulement.

B. SERVICES PUBLICS

Les éléments afférents aux services publics, y compris les compteurs, ainsi que le matériel contribuant à la performance environnementale des bâtiments font partie de la réalité du paysage urbain. La prise de mesures visant à les dissimuler a pour effet d'attirer l'attention sur le fait qu'ils existent. Ainsi, les éléments afférents aux services publics doivent être situés à l'intérieur des bâtiments ou à des endroits où ils n'enlèvent rien au paysage de rue urbain. Les cours arrière ou le dessus des toits sont des emplacements appropriés.

Les installations électriques souterraines exigent des infrastructures en matière de transformateurs de puissance bien en vue à proximité immédiate du service. Les transformateurs ne doivent pas être situés aux coins de rue. Il convient de les placer notamment au bord d'une rue, à condition que ce ne soit pas un coin de rue. De plus, les stratégies de conception devraient chercher à donner aux transformateurs une raison d'être dans le domaine public, plutôt qu'à les dissimuler. Parmi ces stratégies, mentionnons la conversion en art public, en signalisation pour le stationnement ou en outil valorisant la marque du district urbain.

5.3.5 INFRASTRUCTURE DE CYCLISME

A. ALLOCATION DU STATIONNEMENT POUR VÉLOS

Le vélo est le moyen de transport urbain qui connaît la plus forte croissance dans le monde. Les villes qui épousent le cyclisme par l'aménagement d'infrastructures routières et de stationnement créent des paysages urbains qui les font passer d'un milieu centré sur les véhicules à un milieu centré sur la personne. Le présent plan saisit cette réalité.

Les nouveaux bâtiments aménagés dans la zone visée par le présent plan doivent prévoir des emplacements de stationnement pour vélos – sur les lieux ou à l'intérieur – dont le nombre varie selon les dimensions et l'usage du bâtiment. Une partie de ces emplacements peuvent être situés sur la bande d'agrément du domaine public, s'il y a lieu. Par conséquent, les promoteurs peuvent fournir du stationnement pour vélos sur des lieux adjacents afin de satisfaire à cette exigence. Les nouveaux bâtiments résidentiels sont tenus d'offrir du stationnement intérieur pour vélos, dont le nombre d'emplacements doit être calculé en fonction du nombre de logements. Ce stationnement doit se situer à l'intérieur du bâtiment. Du stationnement extérieur supplémentaire doit être prévu pour les visiteurs. Ces emplacements de stationnement seront situés de la même manière que dans le cas des établissements commerciaux et de vente au détail.

Il peut être acceptable de verser une somme d'argent au lieu d'aménager le nombre prévu d'emplacements de stationnement pour vélos lorsque le ratio exigé n'est pas respecté. La Ville peut souhaiter établir un partenariat avec un groupe local consacré à la défense des intérêts des cyclistes relativement à la gestion du stationnement pour vélos au centre-ville ainsi que d'autres infrastructures connexes.

B. VESTIAIRES

L'adoption d'un mode de vie sédentaire mène à une épidémie de maladies chroniques qui imposent un fardeau énorme à notre système de soins de santé. En tenant compte du fait que le milieu bâti peut jouer un rôle important dans la modification de notre mode de vie sédentaire, le présent plan propose des occasions améliorées visant à encourager les populations du centre-ville

à devenir plus actives. Les bâtiments nouveaux et plus grands du noyau du centre-ville devraient comporter des vestiaires avec douches afin d'encourager les employés à faire de l'exercice durant leurs pauses dîner ou à utiliser des moyens de transport actifs pour se rendre au travail.

5.3.6 OBJECTIFS EN MATIÈRE DE DURABILITÉ URBAINE

La durabilité urbaine vise notamment des objectifs sur les plans culturel, environnemental et économique. La rue Main de Moncton présente un modèle d'aménagement compact de bâtiments et d'espaces du domaine public. Ce modèle soutient l'accessibilité aux piétons, l'activité économique et les interactions sociales, ce qui constitue un fondement idéal pour un milieu urbain durable.

Le présent plan encourage l'expansion de ce modèle à tous les districts de quartier désignés. De plus, les lignes directrices suivantes en matière de durabilité étendent cette conception à des systèmes précis de construction et d'aménagement paysager.

A. PRATIQUES DURABLES DE CONSTRUCTION

Le présent plan encourage la création d'une corporation d'aménagement du centre-ville de Moncton afin de promouvoir et de soutenir les aménagements et le stationnement dans le noyau urbain (section 6.1.5). Cette corporation d'aménagement sera chargée de promouvoir l'utilisation de technologies de construction écologiques dans les projets d'aménagement des nouveaux bâtiments et sites, ou les projets visant des bâtiments et sites existants, du centre-ville. À cette fin, l'obtention d'une certification LEED de niveau moyen ou d'une certification équivalente est encouragée pour tous les projets, mais cela n'est pas définitivement exigé.

B. SYSTÈMES D'ÉNERGIE RENOUVELABLE

Les systèmes d'énergie éolienne et solaire s'améliorent rapidement. La corporation d'aménagement devrait envisager les systèmes individuels et collectifs qui ont recours à l'énergie de remplacement (notamment sur les parcs de stationnement intérieurs et les autres grands toits du noyau urbain).

C. ÉCOLOGISATION DES SURFACES

Dans la mesure du possible, les grandes surfaces devraient être « écologisées » afin de réduire l'accumulation de chaleur et d'améliorer la quantité d'eau collectée et absorbée en surface à l'intérieur du noyau urbain. Les zones écologisées devraient aussi faire l'objet d'importants aménagements paysagers afin de créer plus d'ombre et d'habitats pour la faune urbaine. Cette conception devrait être étendue aux toits et aux autres surfaces élevées.

D. PRODUCTION ALIMENTAIRE URBAINE

Les zones écologisées devraient soutenir la culture d'aliments à des fins sociales et de subsistance. Cela est essentiel pour promouvoir la biodiversité dans l'ensemble du noyau urbain. Les résidents aînés consultés durant la création du présent plan ont déclaré que les projets résidentiels visant à attirer des citoyens âgés doivent être desservis (à moins de 10 minutes de marche de l'entrée des bâtiments) par des zones agricoles urbaines privées destinées à des fins personnelles et des zones publiques pour des raisons sociales et de développement de la conscience communautaire.

5.4 POLITIQUES ET PROPOSITIONS CONCERNANT LE DOMAINE PUBLIC

POLITIQUES CONCERNANT LE DOMAINE PUBLIC (PR)

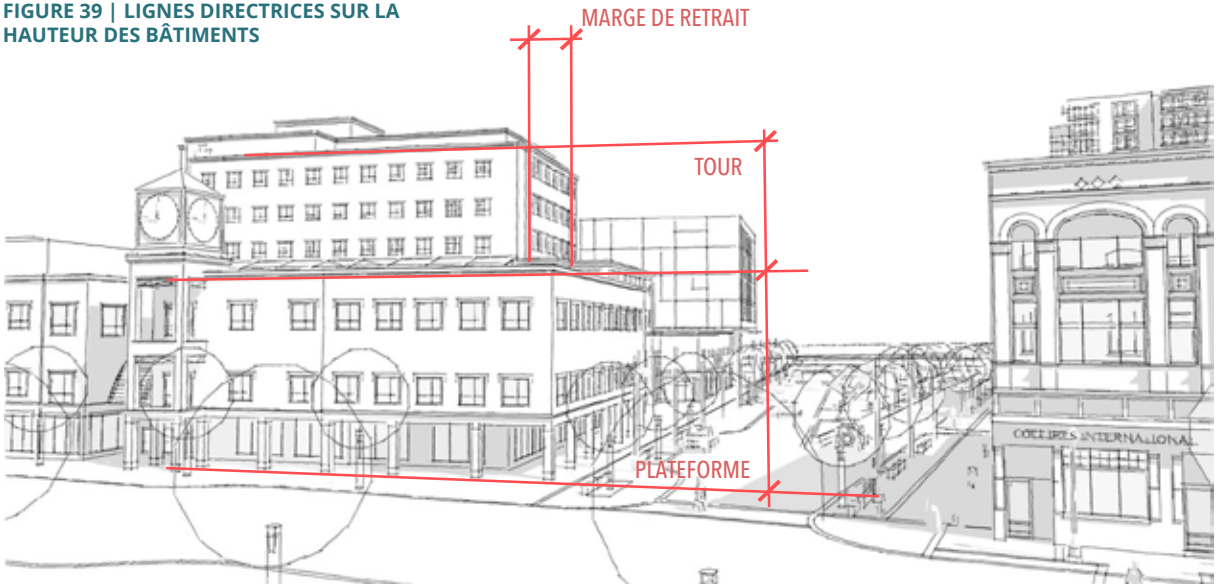
PR-1 *Le Conseil devra réviser l'Arrêté de zonage afin d'assurer que les normes de stationnement concordent avec les lignes directrices prévues dans le présent plan;*

PROPOSITIONS CONCERNANT LE DOMAINE PUBLIC (pr)

pr-1 *Afin de mettre en œuvre la politique PR-1, le Conseil peut modifier l'Arrêté de zonage en vue de mettre les éléments suivants à jour :*

- les normes relatives aux parcs de stationnement de surface;
- les normes relatives aux parcs de stationnement intérieurs;

FIGURE 39 | LIGNES DIRECTRICES SUR LA HAUTEUR DES BÂTIMENTS



- » les normes relatives au stationnement pour vélos et les options de règlement financier;
- » l'aménagement de vestiaires avec douches dans les projets d'aménagement d'envergure.

pr-2 *Pour donner suite à la proposition pr-1, le Conseil peut conclure un accord conformément à l'article 131 de la Loi sur l'urbanisme afin d'imposer un délai relativement à la création d'un nouveau parc de stationnement de surface non lié à un bâtiment.*

5.5 LIGNES DIRECTRICES SUR LA CONCEPTION DES BÂTIMENTS

Le noyau urbain de Moncton est composé d'un assemblage de formats de bâtiments et d'espaces relevant du domaine public qui caractérisent le centre-ville. Les dimensions et les formes de ces bâtiments soutiennent un milieu actif et axé sur les piétons. Le style des bâtiments et leurs rapports avec la rue fonctionnent de concert avec le réseau piétonnier et de rues pour créer un noyau urbain attrayant, habitable et actif. Les nouveaux bâtiments et espaces relevant du domaine public doivent être à échelle humaine et orientés vers la rue et les autres espaces publics, comme les esplanades, places publiques et intersections importantes des parcs urbains. Les bâtiments existants et nouveaux sont les points d'entrée aux corridors de rue perpendiculaires.

Le style et la forme des bâtiments existants et nouveaux doivent aussi exprimer une transition entre les districts de quartier. Le passage des établissements de vente au détail et des bâtiments à vocation principalement d'affaires de la rue Main vers des bâtiments principalement résidentiels et des espaces publics doit être mis en évidence par les bâtiments situés aux points d'entrée et dans les corridors des zones de transition. Le regroupement des bâtiments et les rapports entre ceux-ci et la rue soutiennent cette transition. Les lignes directrices suivantes décrivent la conception des bâtiments situés dans des zones à usage dominant et dans des zones de transition.

5.5.1. LIGNES DIRECTRICES SUR LES USAGES DES BÂTIMENTS

Le centre-ville de Moncton est un lieu commun que des résidents de divers horizons visitent ou où ils se rassemblent pour réaliser un objectif commun : participer à la vie du noyau urbain. Ces personnes sont issues de milieux économiques et culturels variés. Elles contribuent toutes de manière importante au dynamisme du noyau urbain et doivent donc toutes trouver la place qui leur revient à l'intérieur de celui-ci. Les lignes directrices suivantes se rapportent au mélange de revenus

et d'âges que devraient viser les constructeurs de nouveaux bâtiments résidentiels.

A. LOGEMENTS POUR PERSONNES À REVENUS VARIÉS

Les nouveaux bâtiments résidentiels doivent être de qualité élevée et fournir des logements abordables dans le district de bâtiments de grès brun, le district du Nord-Ouest et le district d'interface nord. Cela ne signifie pas des constructions à coût réduit, mais des logements de qualité modeste et de taille réduite.

De plus, ces logements doivent être distribués uniformément dans l'ensemble du bâtiment (selon le plan d'étage et l'élévation).

B. LOGEMENTS POUR PERSONNES D'ÂGES VARIÉS

Moncton souffre actuellement d'une pénurie de logements locatifs de qualité élevée et orientés vers le mode de vie des résidents aînés. Les personnes âgées interviewées au cours de l'élaboration du présent plan directeur ont souligné le besoin de logements disposant d'un espace social commun, d'espaces de jardinage individuels ou rattachés au logement, de stationnement intérieur et d'un accès à un parc pour socialiser, y faire du jardinage communautaire ou y promener un animal de compagnie. Il est attendu que ces exigences augmenteront le coût au-delà de la moyenne des loyers de Moncton.

5.5.2. LIGNES DIRECTRICES SUR LA HAUTEUR DES BÂTIMENTS

A. HAUTEUR MINIMALE

Sous réserve des lignes directrices se rapportant à chaque quartier particulier, la façade donnant sur la rue des bâtiments est d'un minimum de deux étages afin de renforcer un paysage de rue cohésif et puissant, un mur de rue continu et un domaine public soutenu par l'élévation et les activités menées aux étages supérieurs.

B. HAUTEUR AU BORD DE LA RUE

Les milieux piétonniers à échelle humaine exigent généralement, le long de la rue, des bâtiments de deux à cinq étages, les parties d'une hauteur supérieure faisant l'objet d'une dégradation en paliers. Les bâtiments ne font l'objet d'aucune hauteur maximale.

C. LIMITE DE LA HAUTEUR DU PLAN ANGULAIRE AU BORD DE LA RUE

Les concepteurs peuvent dépasser les limites maximales applicables à la hauteur des murs de rue lorsque le corridor du domaine public le permet. Les calculs permettant d'établir la hauteur permise sont basés sur une pente ayant un rapport un à un, qui s'étend en ligne droite à partir du côté opposé du corridor du domaine public. La rue Downing constitue un exemple de cela, sa partie élargie permettant une hauteur de bâtiment plus élevée tout en conservant un mur ou une plateforme dont la hauteur est à échelle humaine au bord de la rue.

D. PROGRESSION DE HAUTEURS

Le changement d'élévation des murs de rue se fera par terrassement, de sorte à éviter des répercussions importantes sur le domaine public ou le confort des piétons. Dans de telles situations, la progression entre les bâtiments de hauteurs différentes ne devrait pas se faire conformément aux exigences relatives au plan angulaire. Cette progression d'une hauteur à l'autre doit se faire à des intervalles rationnels.

En ce qui concerne les sites d'aménagement immédiatement adjacents aux limites de la zone visée par le présent plan, la hauteur minimale des bâtiments doit se situer à l'intérieur d'une pente en ligne droite ayant un rapport un à un, sauf s'il s'agit d'une progression de hauteurs à partir de bâtiments plus élevés situés dans la zone étudiée.

5.5.3. LIGNES DIRECTRICES SUR LES MURS DE RUE

A. ORIENTATION

Les bâtiments doivent être alignés parallèlement au bord de la rue et leurs entrées principales doivent donner directement sur les espaces du domaine public comme les trottoirs, les esplanades, les places publiques ou les intersections (dans le cas de bâtiments situés aux points d'entrée et y être reliés). Dans le cas de bâtiments situés aux intersections des points d'entrée qui n'ont pas d'entrée faisant face à l'angle des rues, des aménagements paysagers (éclairage, ombre, sièges, etc.) transformeront le milieu au coin pour faire en sorte que l'intersection soit un espace public et non seulement un lieu où se rassemblent les gens avant de traverser la rue. Les entrées à l'angle des rues sont cependant préférables.

FIGURE 40 | VERTICAL ARTICULATION

B. FAÇADE

Les façades des bâtiments encadreront complètement le bord de la rue, de sorte à soutenir un corridor du domaine public à la fois continu et fermé. Les nouveaux bâtiments devraient occuper la totalité de la façade de lot et de la cour de flanc disponibles. Il est uniquement permis de laisser des brèches lorsque des allées, des sentiers pédestres ou des esplanades ou places publiques sont exigés ou souhaités. Il n'y aura aucun stationnement dans les cours de flanc.

Lorsqu'un bâtiment donne sur le domaine public, il doit, pour garantir un mur de rue constant relativement à celui-ci, occuper un minimum de 80 % de la façade du lot et 60 % de la cour de flanc, afin de veiller à ce que le milieu bâti soit limitrophe.

Dans tous les cas, les bâtiments doivent être positionnés sur la séparation latérale zéro ou près de celle-ci.

Des exceptions peuvent être permises seulement lorsque des usages résidentiels de type habitation en rangée nécessitent une marge de retrait pour le confort des occupants ou lorsque la conception démontre clairement le besoin d'une marge de retrait afin de permettre une plus grande activité au bord de la rue dans les espaces occupés par des établissements commerciaux ou de vente au détail.

C. MARGE DE RETRAIT ET COUR LATÉRALE

L'aménagement de bâtiments dans le noyau urbain a pour objectif de maximiser le milieu composé par les bâtiments et le domaine public. Par conséquent, des marges de retrait minimales sont souhaitables. Les concepteurs doivent clairement démontrer que les plans d'emplacement réduisent les cours latérales au minimum afin de garantir la continuité du mur de rue dans l'ensemble du centre-ville.

Les bâtiments sont aménagés aux limites de construction afin d'avoir la même marge de retrait que les bâtiments existants contigus. Les bâtiments peuvent seulement avoir des marges de retrait différentes s'il est nécessaire de prévoir un plus grand espace pour des activités publiques (notamment à des fins de rassemblement ou d'art public). Les stratégies de conception doivent clairement démontrer ce besoin.

D. PLATEFORME

Les bâtiments dont la hauteur est supérieure à la hauteur prévue du mur de rue auront une plateforme bien définie qui formera la façade de rue. Les étages situés au-dessus de la plateforme devront être en retrait d'au moins 3 m par rapport à la bordure avant de la plateforme.

E. MATÉRIAUX

Les matériaux comme l'acier et le vitrage sont acceptables pour les entrées ou les étages supérieurs (lorsque la conception démontre qu'ils conviennent). La couleur des matériaux s'harmonisera avec leur contexte.

5.5.4. LIGNES DIRECTRICES SUR LA MASSE DES BÂTIMENTS

A. ÉLÉMENTS DES BÂTIMENTS

La plateforme et les façades donnant sur le mur de rue des bâtiments seront visuellement divisées en éléments composants bien distincts qui reflètent une échelle humaine et le modèle d'aménagement traditionnel le long du bord de la rue. Chaque bâtiment devrait être composé d'une base, d'une partie médiane et d'un sommet distincts. La construction de grands nus de mur est interdite. Une articulation appropriée, tant verticale qu'horizontale, crée un modèle et un rythme architecturaux. Cela s'applique à tous les bâtiments, peu importe leur taille.

ARTICULATION VERTICALE

Base. Les éléments constituant la base d'un bâtiment établissent l'échelle et le caractère de celui-ci au niveau de la rue. L'application de stratégies visant à créer des détails architecturaux permettra aux bases de se distinguer des étages supérieurs. Les usages exercés au niveau de la base se rapportent directement à l'environnement du domaine public de la rue, et en dépendent.

Milieu. La partie centrale du bâtiment favorisera les usages résidentiels ou commerciaux. L'accès à cette partie des bâtiments ne sera permis qu'à partir de vestibules bien articulés au niveau de la rue.

Sommet. La partie au sommet d'un bâtiment soutient la structure formée de corniches et du toit (ou du chapeau architectural de la ligne de toiture). Cette partie peut notamment comprendre une tour située en retrait et placée bien au-dessus de l'espace relevant du domaine public.

Étage du domaine public. La hauteur du rez-de-chaussée correspondra à celle des bâtiments existants relevant du domaine public. En l'absence de précédents, ou lorsque les précédents sont incompatibles avec l'usage, la hauteur des rez-de-chaussée sera de 3,5 à 5,5 m. Les stratégies de conception exprimeront la nécessité de ces variations.

ARTICULATION HORIZONTALE

Les nouveaux bâtiments seront construits selon le contexte de leur milieu et la largeur du lot. Les bâtiments plus larges seront segmentés visuellement en sections d'au plus dix mètres de largeur chacune. Voici certaines techniques qu'il convient d'employer pour diviser les bâtiments larges en sections dont la largeur est à l'échelle des piétons :

- le placement, à des intervalles appropriés, d'éléments architecturaux verticaux, comme des pilastres ou des colonnes;
- la variation modérée de la hauteur de la ligne de toiture et des corniches;
- les modifications modestes des couleurs et des textures;
- la variation légère des marges de retrait;
- la mise en place de multiples vitrines de magasin au rez-de-chaussée.

REZ-DE-CHAUSSÉE

Les bâtiments doivent avoir un usage facilement identifiable au rez-de-chaussée, usage qui occupe la totalité de la façade du bâtiment (les brèches ne sont pas permises), et ce, même s'il s'agit de bâtiments à usages mixtes.

Délimitation du rez-de-chaussée. Les bâtiments doivent être munis d'une ligne de corniche ou d'une bande horizontale proéminente qui sépare visuellement le rez-de-chaussée des étages supérieurs.

Vitrage au rez-de-chaussée : établissements commerciaux ou de vente au détail. Un minimum de 75 % de la façade du rez-de-chaussée des établissements commerciaux ou de vente au détail doit être vitrée avec du verre transparent. Il est interdit d'installer du vitrage comme du verre réfléchissant, de grandes enseignes de vitrine et d'autres traitements qui empêchent de voir à l'intérieur du rez-de-chaussée à partir de la rue, et vice-versa. Les usages qui ne sont pas en mesure de respecter cette directive ne constituent pas des usages convenant à un rez-de-chaussée dans ces districts.

Vitrage au rez-de-chaussée : bâtiments résidentiels. Les rez-de-chaussée de bâtiments résidentiels doivent être conçus comme des habitations en rangée dont chaque logement dispose d'un accès à la rue adjacente. Ces logements ne sont pas assujettis à une exigence particulière en matière de vitrage. Toutefois, la conception devrait assurer une relation interactive entre la rue et l'habitation en rangée. Lorsque les habitations en rangée disposent de terrasses ou de porches à l'avant du bâtiment, les entrées avant et les terrasses ou porches doivent être d'une hauteur minimale de 1 m au-dessus de l'élévation du trottoir adjacent.

Largeur des façades commerciales de vente au détail. La largeur des façades sera de 6 à 10 m. Les façades commerciales plus larges sont permises lorsque la façade du bâtiment entier est conçue de manière à présenter des sections horizontales distinctes de 6 à 10 m.

Largeur des façades résidentielles. Les bâtiments dans lesquels sont aménagées des habitations en rangée seront d'une largeur de 4 à 10 mètres. Des façades résidentielles plus larges seront permises lorsqu'elles sont conçues de manière à présenter des sections distinctes d'habitations en rangée au moyen d'une articulation horizontale appropriée. Il est important de noter que tous les usages résidentiels au rez-de-chaussée de bâtiments dont une portion considérable de la largeur est occupée par des logements doivent être établis selon le format d'habitation en rangée afin d'assurer de l'activité dans la rue.

ÉTAGES SUPÉRIEURS

Accès aux étages supérieurs. L'accès aux usages établis aux étages supérieurs devrait être situé en retrait et être subordonné visuellement aux entrées permettant d'accéder aux usages au rez-de-chaussée.

Fenêtres des étages supérieurs. Les fenêtres des étages supérieurs doivent être plus petites que celles du rez-de-chaussée, être espacées uniformément et avoir la même orientation verticale. Ces fenêtres doivent être à vitres multiples, et non à vitrage simple. Lorsque cela est possible, les détails des fenêtres doivent correspondre à ceux des fenêtres des bâtiments emblématiques ou patrimoniaux adjacents.

RELIEF DE LA FAÇADE

Des éléments tridimensionnels devraient être appliqués aux bâtiments afin de créer de la texture le long des façades sur rue. Sont notamment visés les corniches, les moulures, les fenêtres, les entrées et les autres éléments appropriés à profondeur variable.

MASSE DES BÂTIMENTS DE GRANDE HAUTEUR

Les bâtiments de plus de six étages qui se situent le long des corridors du domaine public devraient être étroits afin de réduire les effets qu'ont leur masse sur ces corridors. Cela réduit en outre l'ombre projetée sur la rue tout en donnant au paysage une silhouette variée.

LIGNES DE TOITURE

Les bâtiments devraient être coiffés de parapets, de corniches proéminentes, de lucarnes ou d'autres éléments qui reflètent le caractère traditionnel du paysage de rue et qui s'inscrivent de manière appropriée dans le contexte du centre-ville.

AFFICHAGE DES ÉTABLISSEMENTS COMMERCIAUX OU DE VENTE AU DÉTAIL.

L'affichage des établissements commerciaux et de vente au détail peut être placé à l'intérieur d'un calicot (situé entre la vitrine et la corniche) et ne doit pas couvrir de détails architecturaux situés à l'extérieur de la bande. Les enseignes en saillie et les enseignes sur auvent sont permises lorsque la conception démontre clairement que leur emplacement est approprié. Lorsque des auvents sont utilisés, ceux-ci doivent être placés en dessous de la bande de l'enseigne.

B. BÂTIMENTS D'ANGLE

Les bâtiments d'angle doivent maintenir une façade continue, fonctionner comme point d'entrée et assurer la transition d'une façade d'un paysage de rue à l'autre. Il s'agit de rôles importants dans le noyau urbain.

MASSE À L'ANGLE DE RUES

Les bâtiments doivent être positionnés près des intersections afin d'ancrer et d'encadrer celles-ci. L'application des lignes directrices sur les façades de rue et la masse s'étend jusqu'aux coins des paysages de rue adjacents

ÉLÉMENTS AUX COINS DE RUE

Les concepteurs sont invités à se servir d'éléments architecturaux verticaux pour soutenir la notion de point d'entrée et pour créer des lieux emblématiques à ces points d'entrée. Sont notamment considérés comme de tels éléments les tours, les coins biseautés et les auvents.

5.5.5. ENVIRONNEMENT ET CENTRE-VILLE

A. ACCÈS AU SOLEIL

Les bâtiments doivent maximiser les possibilités d'avoir vue sur le soleil et de réaliser des gains en énergie solaire passive. Toutefois, cet objectif est secondaire par rapport à la conception du paysage de rue.

B. OMBRE

Les bâtiments devraient avoir une forme qui réduit au minimum leurs répercussions sur les rues et les parcs. Un bâtiment ne devrait jamais projeter – sur un même espace – une ombre dont la durée excède cinq heures (et ce, peu importe le temps de l'année).

C. EFFETS DU VENT

If desired by the City of Moncton, designers of buildings exceeding the maximum streetwall height will be required to demonstrate that all possible efforts to avoid wind-based impacts on the public realm are reasonably addressed.

5.5.6 PATRIMOINE ARCHITECTURAL

Même si l'*Arrêté sur la conservation du patrimoine* de la Ville de Moncton traite du patrimoine architectural bâti, il est important de souligner les éléments suivants dans les présentes llignes directrices sur l'esthétique urbaine.

A. IDENTITÉ TRADITIONNELLE

Le centre-ville de Moncton accueille plusieurs bâtiments historiques qui, collectivement, expriment un sentiment de tradition et d'identité. Les bâtiments historiques devraient toujours être conservés, et leur réaffectation devrait respecter leur caractère et leur forme architecturaux. Même si une évolution est permise quant à l'usage d'un bâtiment, elle ne l'est pas quant à son caractère.

Les présentes lignes directrices sur la conception se fondent sur la compréhension du fait que restreindre l'identité architecturale à un seul type de caractère peut limiter les possibilités économiques. Toutefois, les formes architecturales traditionnelles ainsi que leur relation avec la rue doivent être conservées. Les couleurs et les textures des matériaux peuvent évoluer selon le contexte de la forme. Cet énoncé revêt une importance critique; il s'agit de l'aspect le plus important des lignes directrices.

B. RÉNOVATION DE BÂTIMENTS HISTORIQUES

Les éléments architecturaux existants, comme les matériaux de façade en brique ou en pierre, les fenêtres, les portes, les édicules, les corniches, les parapets, les moulures, la maçonnerie décorative et les divers autres accessoires de façade doivent être conservés dans la mesure du possible. Les nouveaux bâtiments emprunteront ces éléments thématiques afin d'étendre leur caractère dans l'ensemble du noyau urbain. Afin d'améliorer l'accessibilité, il peut être indiqué d'enlever des marches d'escalier.

C. RAJOUTS AUX BÂTIMENTS HISTORIQUES

L'agrandissement – en largeur ou en hauteur – de bâtiments patrimoniaux ou possédant un caractère significatif doit se faire d'une manière qui garantit que la partie rajoutée est subordonnée à la construction existante.

L'agrandissement le long d'un mur de rue peut se faire conformément aux lignes directrices énoncées dans le présent document. La conception doit être compatible avec les Normes et lignes directrices pour la conservation des lieux patrimoniaux au Canada (exigence de l'*Arrêté sur la conservation du patrimoine*). Le comité de la conservation du patrimoine examinera les demandes.

D. DÉSIGNATION ANTÉRIEURE

Les bâtiments de la zone étudiée désignés antérieurement comme constructions patrimoniales sont assujettis à l'Arrêté sur la conservation du patrimoine, qui l'emporte sur les lignes directrices prévues dans le présent plan.

5.6 LIGNES DIRECTRICES PROPRES À CHAQUE DISTRICT DE QUARTIER

La présente section énonce des lignes directrices se rapportant directement aux cinq districts de quartier désignés dans le présent plan, à savoir le district des affaires, le district du Nord-Ouest, le district d'interface nord, le district de bâtiments de grès brun et le district du parc Riverain. Ces lignes directrices l'emportent sur les directives générales portant sur les bâtiments et le domaine public qui sont énoncées pour chaque district.

5.6.1 LE DISTRICT DES AFFAIRES

Ce district est défini dans la figure 22 comme la zone 1 et s'étend des rues Westmorland à Lewis (d'est en ouest) et de la rue Main au boulevard Assomption (du nord au sud). Il s'agit du cœur municipal de Moncton, où les formes traditionnelles des bâtiments, leurs styles architecturaux et leurs rapports avec la rue se combinent pour exprimer son identité visuelle. Les bâtiments jumellent des boutiques de vente au détail aux rez-de-chaussée et des usages résidentiels et des services professionnels aux étages supérieurs. Ces identités expriment l'idée qu'il s'agit d'un épicentre régional.

De nombreux bâtiments historiques contribuent à l'atmosphère de ce district commercial central. Leurs vitrines sont typiquement étroites avec de grandes fenêtres, de l'affichage intégré et des matériaux de construction durables, comme de la brique, ainsi que des entrées placées en retrait par rapport à la rue. Les bâtiments sont positionnés sur la séparation latérale zéro afin de créer un mur de rue continu et un sentiment agréable d'être entouré par les rues.

Les établissements commerciaux et de vente au détail au rez-de-chaussée sont des utilisations des sols permises dans ce district de quartier. Les usages résidentiels sont uniquement permis aux étages supérieurs afin de maximiser l'activité au rez-de-chaussée et dans la rue. Les lignes directrices sur la conception propres au district des affaires sont les suivantes :

A. HAUTEUR

Les bâtiments doivent être d'une hauteur de 3 à 5 étages le long du bord de la rue. Des bâtiments de plus grande hauteur peuvent être permis lorsque leurs étages supérieurs sont placés en retrait par rapport à leur façade, conformément aux lignes directrices sur la conception.

B. FAÇADE

Les bâtiments doivent être positionnés sur la séparation latérale zéro, ou près de celle-ci. Des exceptions peuvent être permises seulement lorsque la conception indique clairement la nécessité d'une marge de retrait. Par exemple, il peut être nécessaire ou souhaitable d'aménager une esplanade afin d'accueillir l'activité supplémentaire dans le cas d'un bâtiment qui génère une circulation considérable devant lui ou à sa porte principale.

C. MATÉRIAUX

La plateforme ou la base et la partie médiane des nouveaux bâtiments (d'au plus 5 étages) doivent être principalement revêtues de matériaux traditionnels, comme la pierre ou la brique. Le béton et le bois peuvent servir de matériaux d'accentuation. Les matériaux comme l'acier et le vitrage sont acceptables pour les entrées ou les étages situés au-dessus de la plateforme ou de la base, ou pour créer du contraste lorsque la conception démontre qu'ils conviennent. La couleur des matériaux s'harmonisera avec leur contexte.

D. STATIONNEMENT

Les parcs de stationnement de surface afférents aux nouveaux bâtiments sont interdits à l'intérieur de cette zone. Tout le stationnement doit se situer à l'intérieur des bâtiments, dans des parcs de stationnement intérieurs au niveau du sol, en élévation ou souterrains. Les aires de stationnement situées devant la façade avant d'un bâtiment peuvent être permises dans les zones du district situées au sud de la nouvelle rue B. Toutefois, une conception appropriée garantira un impact visuel minime.

5.6.2 LE DISTRICT DU NORD-OUEST

Ce district est défini dans la figure 20 comme la zone 2. Il fonctionne comme le point d'entrée ouest au noyau urbain de Moncton ainsi que comme zone de transition entre le noyau et le complexe au centre-ville.

Constituent des utilisations des sols permises dans cette zone des établissements commerciaux, résidentiels et de vente au détail au rez-de-chaussée. Les rez-de-chaussée peuvent être à usages uniques ou mixtes. Les lignes directrices en matière de conception propres au district du Nord-Ouest sont les suivantes :

A. HAUTEUR

Les bâtiments doivent être d'une hauteur de 2 à 3 étages le long du bord de la rue. La hauteur des bâtiments peut être plus élevée lorsque les étages supérieurs sont placés en retrait par rapport à la façade, conformément aux lignes directrices sur la conception.

B. MATÉRIAUX

La plateforme ou la base et la partie médiane des nouveaux bâtiments doivent être principalement revêtues de matériaux traditionnels, comme la pierre ou la brique. Le béton et le bois peuvent être permis lorsque la conception architecturale indique un style approprié et détermine qu'ils conviennent au centre-ville.

Les matériaux comme l'acier et le vitrage sont acceptables pour les entrées ou les étages supérieurs (lorsque la conception démontre qu'ils conviennent). La couleur des matériaux s'harmonisera avec leur contexte.

5.6.3 LE DISTRICT D'INTERFACE NORD

Ce district de quartier est défini à la figure 21 comme la zone 3. Il constitue la transition entre le noyau urbain et le paysage principalement résidentiel situé au nord de celui-ci. Les terrains dans cette zone sont principalement utilisés à des fins résidentielles avec, aux endroits souhaités, des établissements commerciaux et de vente au détail aux rez-de-chaussée (ceux-ci n'étant pas obligatoires). Les usages exercés aux rez-de-chaussée peuvent être uniques ou mixtes. Les lignes directrices sur la conception propres au district d'interface nord sont les suivantes :

A. HAUTEUR

Les bâtiments doivent être d'une hauteur de 3 à 5 étages le long du bord de la rue. Des bâtiments plus grands peuvent être permis lorsque leurs étages supérieurs sont placés en retrait par rapport à leur façade, conformément aux lignes directrices sur la conception.

B. LARGEUR DES VITRINES DES ÉTABLISSEMENTS DE VENTE AU DÉTAIL.

Les nouveaux bâtiments comportant des vitrines ne sont pas assujettis à des exigences quant à la largeur de celles-ci. Toutefois, la largeur totale d'une façade, au rez-de-chaussée, d'un établissement commercial ou de vente au détail doit comporter des articulations pour séparer les usages.

C. LARGEUR DES FAÇADES RÉSIDENTIELLES.

Les entrées des bâtiments résidentiels seront d'une largeur de 4 à 10 mètres. La façade au rez-de-chaussée d'un bâtiment résidentiel comportera des articulations séparant les usages résidentiels en sections horizontales correspondant à la largeur de chaque logement (ou au moyen d'une façade conçue de manière à présenter une plateforme dont le mur est une surface continue).

D. MATÉRIAUX

La plateforme ou la base et la partie médiane des nouveaux bâtiments doivent être principalement revêtues de matériaux comme le bois, le béton et la pierre. Les matériaux comme l'acier et le vitrage sont acceptables pour la construction d'entrées ou d'étages supérieurs (lorsque la conception démontre qu'ils conviennent). La couleur des matériaux s'harmonisera avec leur contexte.

E. VITRAGE AU REZ-DE-CHAUSSÉE – BÂTIMENTS RÉSIDENTIELS

Les logements situés aux rez-de-chaussée ne sont pas assujettis à des exigences particulières en matière de vitrage. Toutefois, la conception devrait entraîner un rapport confortable entre la rue et le bâtiment.

Lorsque le rez-de-chaussée est composé d'habitations en rangée, les terrasses ou porches à l'avant du bâtiment, les entrées avant et les espaces destinés aux terrasses ou aux porches doivent être d'une hauteur minimale de 1 m au-dessus du niveau du trottoir adjacent.

5.6.4 LE DISTRICT DE BÂTIMENTS DE GRÈS BRUN

Ce district est défini à la figure 23 comme la zone 4. Il s'agit d'une zone à usages mixtes exprimant des rapports forts entre les personnes et la rue. Les bâtiments sont utilisés à des fins résidentielles sous forme d'habitations en rangée et d'appartements ou à des fins commerciales et de vente au détail aux rez-de-chaussée. En outre, leur plateforme peut être à usages mixtes. Les lignes directrices sur la conception applicables dans le district de bâtiments de grès brun sont les suivantes :

A. HAUTEUR

Les bâtiments doivent être d'une hauteur de 2 à 4 étages le long du bord de la rue. Des bâtiments plus grands peuvent être permis lorsque leurs étages supérieurs sont placés en retrait par rapport à leur façade, conformément aux lignes directrices sur la conception.

B. MATÉRIAUX

La plateforme ou la base et la partie médiane des nouveaux bâtiments doivent être principalement revêtues de matériaux traditionnels, comme la pierre. Le béton et le bois peuvent être permis lorsque la conception architecturale indique un style approprié et détermine qu'ils conviennent au centre-ville.

Les matériaux comme l'acier et le vitrage sont acceptables pour l'entrée des bâtiments ou les étages supérieurs (lorsque la conception démontre qu'ils conviennent). La couleur des matériaux s'harmonisera avec leur contexte.

5.6.5 LE DISTRICT RIVERAIN

Ce district de quartier est défini, à la figure 24 comme la zone 5. Il comprend tous les terrains longeant la rivière Petitcodiac (au sud du boulevard Assomption). Cette zone comprend notamment des bâtiments à usages mixtes principalement utilisés à des fins résidentielles dont la façade donne sur le boulevard Assomption, et des bâtiments à usage unique abritant des établissements de vente au détail donnant sur la rivière. Les nouveaux bâtiments sont des projets d'aménagement intercalaire seulement. À l'exception d'un pavillon de spectacles, aucun nouveau bâtiment n'occupera les espaces ouverts du parc aux endroits indiqués sur le plan directeur. Les lignes directrices sur la conception applicables dans le district Riverain sont les suivantes :

A. HAUTEUR

Dans les zones où les bâtiments sont permis, les nouveaux bâtiments doivent être d'une hauteur de 3 à 5 étages le long du boulevard Assomption et de 1 ou 2 étages le long de la rivière. Des bâtiments plus grands peuvent être permis le long du boulevard Assomption lorsque leurs étages supérieurs sont placés en retrait par rapport à leur façade, conformément aux lignes directrices sur la conception. Les bâtiments

situés le long de la rivière doivent être de petite envergure et consacrés à des usages de vente au détail ou à des activités, et ne doivent pas dépasser une hauteur d'un ou de deux étages.

B. FAÇADE

Dans les zones où les bâtiments sont permis, les nouveaux bâtiments donnant sur le boulevard Assomption doivent être placés sur la séparation latérale zéro ou près de celle-ci. Des exceptions peuvent être permises lorsque des usages résidentiels ou de vente au détail nécessitent une marge de retrait pour le confort des occupants ou lorsque la conception démontre clairement la nécessité d'une marge de retrait afin de permettre une plus grande activité au bord de la rue. Les bâtiments situés le long de la rivière auront une façade publique orientée vers le sentier.

C. REZ-DE-CHAUSSÉE

Dans les zones où les bâtiments sont permis, les usages uniques ou mixtes peuvent être permis au rez-de-chaussée des bâtiments situés le long du boulevard Assomption. Les usages résidentiels et de vente au détail sont permis, ainsi que toute autre combinaison d'usages permis par le zonage.

Les bâtiments situés dans ce district doivent comporter un usage facilement identifiable au rez-de-chaussée, usage qui occupe les quatre côtés du bâtiment. Par conséquent, tous les bâtiments doivent être de style pavillon. Il est interdit de laisser des brèches entre les différents usages ou types de matériaux de recouvrement.

D. MATÉRIAUX

Les nouveaux bâtiments doivent être conçus comme des constructions contemporaines. Les architectes peuvent explorer l'emploi de matériaux exprimant qu'il s'agit d'un district contemporain et composé de pavillons. Le comité d'examen de l'esthétique urbaine collaborera étroitement avec les architectes afin de veiller à la continuité dans le noyau urbain.

E. LIEUX DE RASSEMBLEMENT PUBLIC

Aux endroits indiqués sur le plan directeur, les esplanades, les places publiques et les parcs sont à échelle humaine dans les zones où les bâtiments sont permis, et la grande pelouse peut être adaptée afin d'accueillir de grands rassemblements.

F. ART PUBLIC

Toutes les œuvres d'art public dans ce district de quartier doivent avoir un rapport avec l'ensemble des résidents de la ville. La mise en place de monuments commémoratifs ou d'œuvres d'art qui ne correspondent pas à ce contexte est interdite.

5.7 POLITIQUES ET PROPOSITIONS CONCERNANT L'ESTHÉTIQUE URBAINE

POLITIQUES CONCERNANT L'ESTHÉTIQUE URBAINE (UD)

UD-1 *Pour garantir que les nouveaux aménagements respectent le contexte du présent plan, le Conseil veillera à ce que tous les nouveaux bâtiments et toutes les rénovations de bâtiments existants suivent les lignes directrices sur la conception des bâtiments et les lignes directrices propres à chaque district.*

UD-2 *Le Conseil reconnaît que les critères quantifiables précis qui sont prévus dans les lignes directrices ne sont pas destinés à servir de règlement pour l'application du présent plan, mais plutôt d'un moyen pour orienter la révision de l'Arrêté de zonage.*

PROPOSITIONS CONCERNANT L'ESTHÉTIQUE URBAINE (ud)

ud-1 *Afin de mettre en œuvre la politique UD-1, le Conseil envisagera l'application des lignes directrices sur la conception par l'entremise de modifications à l'Arrêté de zonage.*

ud-2 *Le Conseil peut envisager le bien-fondé d'une collaboration avec le comité d'examen de l'esthétique urbaine en vue d'appuyer la rédaction et la révision des lignes directrices sur la conception applicables dans le noyau du centre-ville.*

5.8 PROGRAMME D'INCITATIFS FINANCIERS

Le Programme d'incitatifs financiers a été créé afin de soutenir la revitalisation des propriétés et des bâtiments vacants et sous-utilisés dans le secteur visé par le présent Plan d'améliorations communautaires du noyau du centre-ville. Il contribuera également à la conservation du patrimoine dans le cas des propriétés patrimoniales désignées sous le régime de l'*Arrêté sur la conservation du patrimoine* de la Ville.

Le Programme d'incitatifs financiers comprend le programme des subventions de réaménagement et le programme de subventions équivalentes aux droits de permis de construction et d'aménagement. Le programme a été établi en 2015. Depuis, il a servi aux propriétaires fonciers qui souhaitaient entreprendre des aménagements à usages mixtes dans le noyau du centre-ville.

Il est prévu que ces subventions continueront de susciter des activités d'aménagement accrues dans le secteur visé par le présent plan, lesquelles, à leur tour, attireront davantage d'entreprises, de résidents et d'emplois. Le présent plan recommande que le programme de subvention soit maintenu à court terme (cinq ans) afin de conserver l'élan de l'aménagement de la zone étudiée.

Lorsque suffisamment d'aménagements auront eu lieu – ce qui aura eu pour effet d'augmenter les recettes fiscales du centre-ville – des investissements stratégiques dans les installations publiques et le domaine public devraient remplacer les programmes d'incitatifs financiers. Les sommes investies par les promoteurs suivront les occasions et l'intérêt suscités par l'amélioration rapide d'un centre-ville qui cherche à agrémenter le mode de vie de ses résidents.

5.9 POLITIQUES ET PROPOSITIONS CONCERNANT LES INCITATIFS FINANCIERS

POLITIQUES CONCERNANT LES INCITATIFS FINANCIERS (FI)

FI-1 *Le Conseil poursuivra le Programme d'incitatifs financiers visant le centre-ville pour une période minimale de cinq ans à compter de l'adoption du présent plan.*

FI-2 *Pour donner suite à la politique FI-1, le Conseil évaluera la nécessité de maintenir, de modifier ou de mettre fin au Programme d'incitatifs financiers cinq ans après l'adoption du présent plan.*

FI-3 *Au cours de la durée de vie du Programme d'incitatifs financiers, le Conseil examinera le système de pointage du projet afin de veiller à ce que la vision du plan soit respectée.*

FI-4 *Au cours de la durée de vie du Programme d'incitatifs financiers, le Conseil peut souhaiter envisager la possibilité d'élargir les limites de la zone d'admissibilité.*

PROPOSITIONS CONCERNANT LES INCITATIFS FINANCIERS (fi)

fi-1 *Afin de mettre en œuvre la politique FI-3, le Conseil accordera la plus grande importance aux projets suivants :*

- *a) les projets qui visent l'ajout de nouveaux logements ou la rénovation de logements existants;*
- *b) les projets qui offrent des loyers déterminés en fonction du revenu ou inférieurs aux taux du marché, ou qui proposent des logements qui visent à combler des lacunes en matière de logement selon le rapport de l'Évaluation des besoins en matière de logement de la Ville de Moncton;*
- *c) les projets qui encouragent l'atténuation des effets du changement climatique et l'adaptation à ceux-ci au moyen d'une conception écologique;*
- *d) les parcs de stationnement intérieurs qui remplacent des parcs de stationnement de surface;*
- *e) les autres projets pour usage par le public.*

fi-2 *Afin de mettre en œuvre la proposition fi-1, le Conseil peut envisager le bien-fondé de faire examiner, par le comité d'examen de l'esthétique urbaine, la demande présentée en vue du projet afin de veiller à ce que le milieu bâti soit compatible avec les lignes directrices prévues dans le présent plan.*

fi-3 *Si le Conseil souhaite élargir les limites de la zone d'admissibilité comme le prévoit la politique FI-4, les mesures suivantes doivent être prises :*

- *a. analyse financière détaillée*
- *b. consultation des propriétaires fonciers*

CHAPITRE 6
STATIONNEMENT ET CIRCULATION

CHAPITRE 6
STATIONNEMENT ET CIRCULATION

6.1 STRATÉGIE EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT

6.1.1 SITUATION ACTUELLE

Le stationnement est un élément essentiel de la zone d'améliorations communautaires du noyau du centre-ville de Moncton. Les grands parcs de stationnement exercent une influence considérable sur l'apparence et l'ambiance du secteur. D'une part, ils créent des espaces ouverts qu'on ne retrouve habituellement pas dans le centre-ville d'un grand centre urbain, surtout entre les centres linéaires – traditionnels et denses – d'établissements de vente au détail et de services qui se trouvent sur la rue Main et le boulevard Assomption. D'autre part, même si ces espaces ouverts permettent de mieux voir le secteur riverain se trouvant de l'autre côté du boulevard Assomption, les parcs de stationnement asphaltés représentent davantage un obstacle psychologique qu'une invitation pour les utilisateurs du centre-ville qui seraient attirés vers les parcs situés au bord de l'eau.

De façon plus générale, le rôle du stationnement dans le centre-ville de Moncton est aussi contradictoire. Le stationnement est requis par les résidents, travailleurs et visiteurs du centre-ville qui s'y rendent à bord de leurs propres véhicules. Toutefois, les grands parcs de stationnement occupent des terrains qui pourraient servir à des usages qui ajouteraient de l'intérêt et de l'activité au centre-ville, tout en générant des revenus pour les commerces et des recettes pour la Ville.

L'aménagement du stationnement fait depuis longtemps l'objet d'un débat animé. À une certaine époque, les urbanistes ont invariablement revendiqué des dispositions généreuses en matière de stationnement afin de garantir que tous les véhicules puissent se garer et que tous les résidents et propriétaires d'entreprises soient protégés contre les nuisances et les répercussions sur le plan esthétique engendrées par les véhicules stationnés de façon inappropriée. Dans les secteurs du centre-ville qui luttent contre les centres commerciaux situés en banlieue pour maintenir leur part du marché, les gouvernements municipaux ont adopté des exigences considérables en matière de stationnement pour veiller à ce que les zones commerciales traditionnelles puissent faire concurrence. Toutefois, pour l'essentiel, l'accroissement du stationnement n'a pas suffi pour combattre les centres commerciaux ou, plus tard, les mégacentres commerciaux. En outre, l'introduction de grands parcs de stationnement et de parcs de stationnement intérieurs à plusieurs étages a amoindri le caractère et la densité des districts commerciaux du centre-ville, qui en étaient historiquement les principaux atouts. Aujourd'hui, les consommateurs en sont même venus à considérer les vastes aires de stationnement comme nuisibles aux centres commerciaux.

◂ CENTRE-VILLE DE MONCTON | PHOTO PRISE PAR DANIEL ST LOUIS

DOWNTOWN MONCTON | PHOTO BY DANIEL ST. LOUIS

A. *ARRÊTÉ DE ZONAGE* DE MONCTON

Quoi qu'il en soit, de nombreux arrêtés de zonage en Amérique du Nord continuent de viser l'objectif de la création d'emplacements de stationnement en quantité amplement suffisante en prévoyant des exigences minimales détaillées pour chaque type d'utilisation des sols. Les normes visent à garantir que chaque construction attirant des véhicules sera en mesure d'offrir du stationnement à ceux-ci, soit sur les lieux en question ou sur les terres qui leur sont rattachées.

La Ville de Moncton s'est éloignée de cette pratique. L'*Arrêté de zonage* de Moncton n'impose aucune norme en matière de stationnement au centre-ville pour un usage quelconque. Selon l'étude stratégique sur le stationnement au centre-ville de Moncton intitulée *Downtown Moncton Strategic Parking Study*, réalisée en 2006 par la IBI Group (ci-après IBI), les exigences minimales en matière de stationnement ont été éliminées [TRADUCTION] « il y a de nombreuses années afin de stimuler le développement ».

B. RÉFÉRENCES EN MATIÈRE D'EMPLACEMENTS DE STATIONNEMENT

Sans toutefois recommander l'adoption de normes en matière de stationnement, IBI a proposé une gamme d'exigences possibles fondée sur son examen des arrêtés municipaux de villes canadiennes assimilables à Moncton. IBI propose deux références, à savoir une fourchette supérieure et une fourchette inférieure, en ce qui concerne le nombre d'emplacements requis par tranche de 1 000 pi. ca. d'une utilisation des sols donnée. Le tableau 6.1.1A donne un aperçu de ces références. Le tableau 6.1.1B applique ces deux différentes références afin de présenter l'utilisation des sols dans la zone étudiée.

applies these two different benchmarks to present land uses in the study area.

C. EMPLACEMENTS DE STATIONNEMENT EXISTANTS

Comme l'indique le tableau 6.1.1C, la zone étudiée compte environ 4 870 emplacements de stationnement. Ce nombre ressemble à celui qui correspond à la fourchette inférieure de la référence d'IBI (à savoir 4 529)

TABLEAU 6.1.1A | RÉFÉRENCES EN MATIÈRE D'EMPLACEMENTS DE STATIONNEMENT SELON L'UTILISATION DES SOLS

Utilisation des sols	Bureaux	Services collectifs	Hôtels	Résidentiel (logements)	Restaurants	Vente au détail
Fourchette supérieure d'IBI (emplacements par 1 000 pi. ca.)	2	2	3	1,5	5	3,5
Fourchette inférieure d'IBI (emplacements par 1 000 pi. ca.)	1	1	3	1	5	1

TABLEAU 6.1.1B | ZONE ÉTUDIÉE EXISTANTE – FOURCHETTES DE RÉFÉRENCE SUPÉRIEURE ET INFÉRIEURE D'IBI EN MATIÈRE D'EMPLACEMENTS DE STATIONNEMENT

Utilisation des sols	Superficie actuelle (pi. ca.)	Ratios de la fourchette supérieure d'IBI	Emplacements requis selon la fourchette supérieure d'IBI (par 1 000 pi. ca.)	Ratios de la fourchette inférieure d'IBI	Emplacements requis selon la fourchette inférieure d'IBI (par 1 000 pi. ca.)
Bureaux	1 742 143	2,0	3 484	1,0	1 742
Services collectifs	441 082	2,0	882	1,0	441
Hôtels	388 189	3,0	1 165	3,0	1 165
Résidentiel (logements)	241	1,5	362	1,0	241
Restaurants	166 826	5,0	834	5,0	834
Vente au détail	106 224	3,5	372	1,0	106
TOTAUX	**2 844 464** **+241 logements**		**7,098**		**4,529**
Sources	Trace (superficie actuelle en pi. ca.), IBI Group				

pour les usages actuels dans la zone étudiée. Le stationnement actuel est composé de 250 emplacements sur rue, de 3 976 emplacements hors rue dans des parcs de stationnement de surface et de 644 emplacements hors rue dans des parcs de stationnement intérieurs. Au moment de la rédaction du présent plan, la Ville de Moncton exploite tous les emplacements sur rue, 594 des emplacements hors rue situés dans des parcs de stationnement de surface et 224 des emplacements hors rue situés dans des parcs de stationnement intérieurs. À peu près 154 des emplacements hors rue situés dans des parcs de stationnement appartenant à la Ville de Moncton sont actuellement fermés. Soixante-dix-huit pour cent de tout le stationnement situé dans la zone étudiée est privé.

6.1.2 BESOINS FUTURS

Le plan directeur prévoit un modèle d'utilisation des sols pour l'aménagement intercalaire futur de terres actuellement sous-utilisées de quartiers clés. Le tableau 6.1.2 indique la superficie additionnelle, en fonction de l'utilisation des sols et du district de quartier, que le plan ajouterait à la zone étudiée au cours des 20 prochaines années.

Une estimation des besoins futurs en matière de stationnement est dérivée de ces nouvelles utilisations des sols. Selon la fourchette inférieure de la référence d'IBI, un total de 3 298 emplacements seront nécessaires pour les nouveaux projets d'aménagement intercalaire.

TABLEAU 6.1.1C | STATIONNEMENT EXISTANT DANS LA ZONE ÉTUDIÉE

Type d'emplacement	Sur rue	Hors rue, parc	Hors rue, parc de stationnement intérieur	Total d'emplacements par propriétaire/ situation
Municipal	250	594	224	1 068
Privé	0	3 382	420	3 802
Total d'emplacements par type	250	3976	644	4 870

TABLEAU 6.1.2 | FOURCHETTE DE RÉFÉRENCE INFÉRIEURE D'IBI EN MATIÈRE D'EMPLACEMENTS DE STATIONNEMENT POUR LES NOUVEAUX PROJETS D'AMÉNAGEMENT INTERCALAIRE

Utilisation des sols (pi. ca.)	District du Nord-Ouest	District des bâtiments de grès brun	District des affaires et secteur riverain	District d'interface nord	Total de la zone étudiée	Fourchette inférieure d'IBI (emplacements par 1 000 pi. ca.)	Nouvelle référence en matière d'emplacements additionnels
Bureaux	40 000		138 000		178 000	1	178
Services collectifs			139 000		139 000	1	139
Hôtels			120 000		120 000	3	360
Résidentiel (logements)	140	704	798	204	1 846	1 par logement	1 846
Restaurants	50 000	20 000	49 000	14 000	133 000	5	665
Vente au détail	10 000	40 000	60 000		110 000	1	110
TOTAL D'EMPLACEMENTS							**3 298**

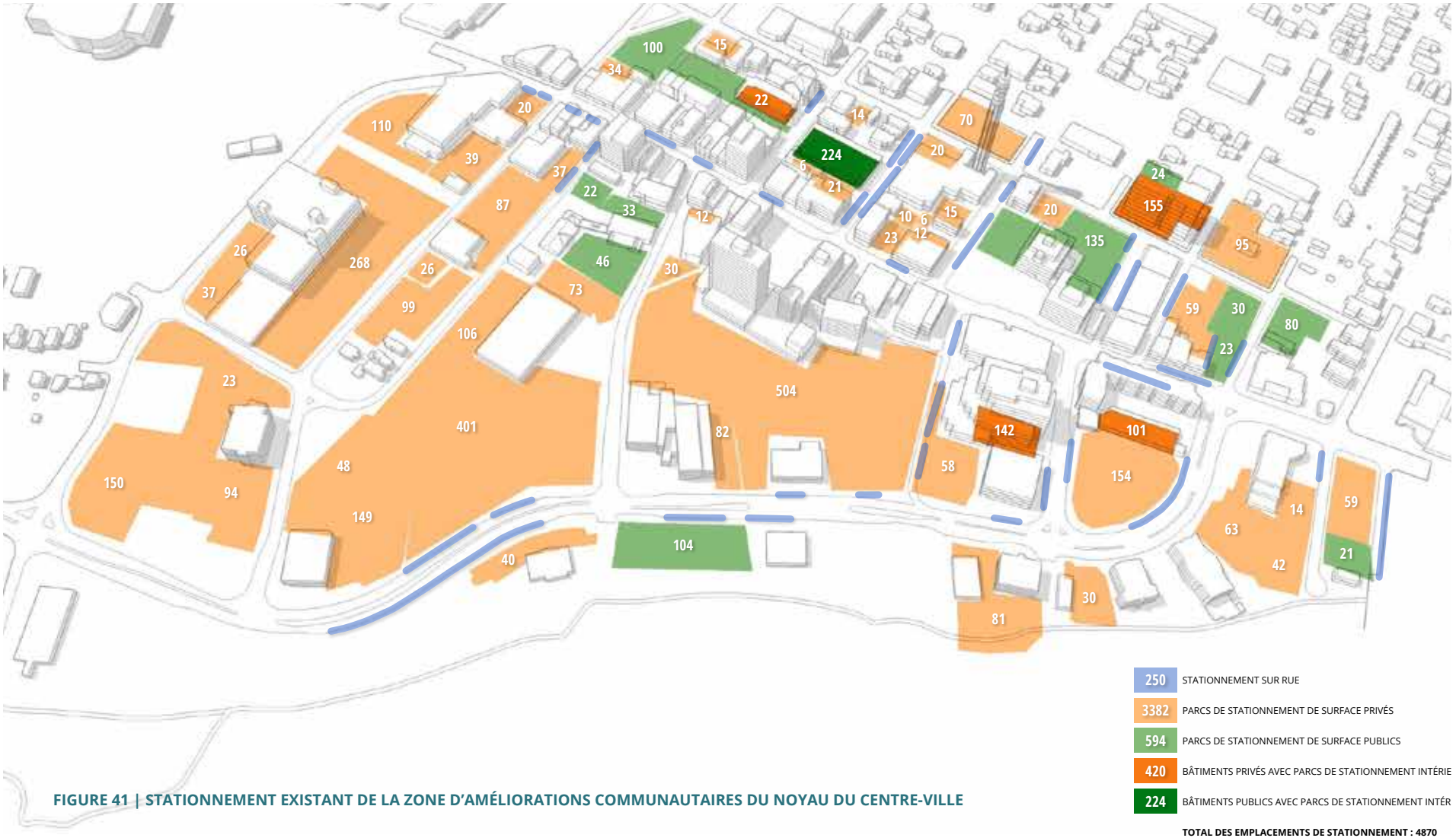


FIGURE 41 | STATIONNEMENT EXISTANT DE LA ZONE D'AMÉLIORATIONS COMMUNAUTAIRES DU NOYAU DU CENTRE-VILLE

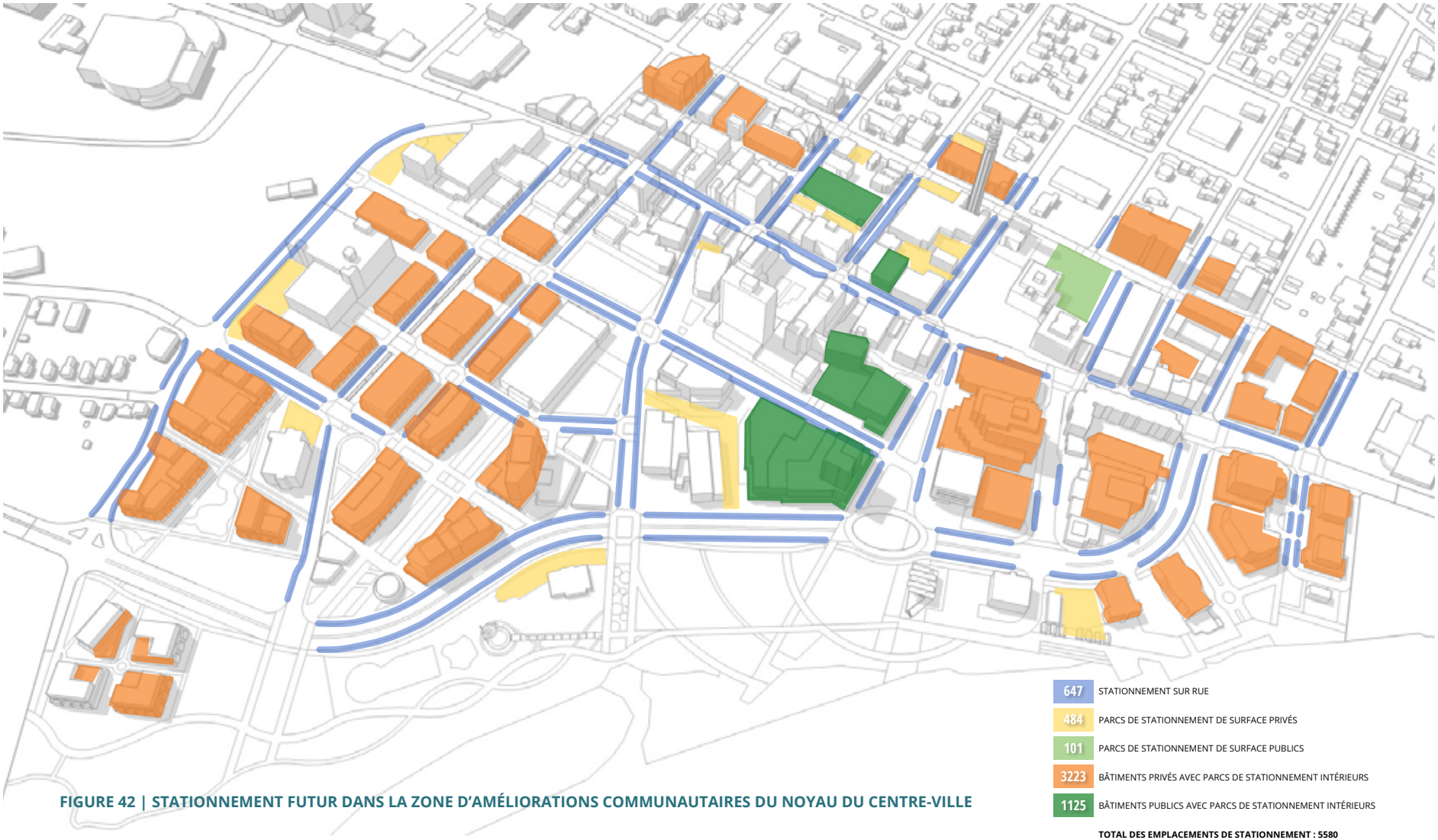


FIGURE 42 | STATIONNEMENT FUTUR DANS LA ZONE D'AMÉLIORATIONS COMMUNAUTAIRES DU NOYAU DU CENTRE-VILLE

6.1.3 SITUER LE STATIONNEMENT SUR LE PLAN

Les trois nouvelles rues proposées ajoutent environ 397 emplacements sur rue, ce qui donne un total de 647 emplacements sur rue dans la zone étudiée. Le plan envisage un total de 2 068 logements avec un nombre équivalent d'emplacements de stationnement situés dans des parcs de stationnement intérieurs, distribués dans l'ensemble de la zone étudiée. Il propose aussi des emplacements théoriques pour de nouveaux parcs de stationnement intérieurs qui remplaceront certains des emplacements perdus dans le réaménagement des parcs de stationnement de surface, dont les suivants :

- 150 emplacements dans le garage de stationnement existant sur la rue Alma par l'ajout de deux étages.
- 576 emplacements, répartis entre plusieurs bâtiments situés dans le projet de village à usages mixtes longeant le boulevard Assomption.
- 728 emplacements construits sur le site proposé du marché et du bâtiment à usages mixtes adjacent à la phase II de la rue Downing et en face de ce site.
- 164 emplacements sur de multiples étages d'un nouveau bâtiment longeant la rue Mechanic et le boulevard Assomption.
- 23 emplacements adjacents à l'édifice de la Merchants' Bank, sur la rue Main.

Pour les besoins de la création du plan conceptuel du centre-ville, il est important d'indiquer l'emplacement de ces parcs de stationnement intérieurs. Toutefois, il est entendu qu'il sera nécessaire de poursuivre les discussions avec les propriétaires fonciers pour atteindre ces cibles en matière de stationnement. Les lieux exacts seront sans doute modifiés en fonction des projets d'aménagement des propriétaires fonciers. La présente section aide les propriétaires en ce qui concerne les exigences en matière de stationnement en vue de soutenir leurs aménagements. Le tableau 6.1.3 résume le type, la situation et le nombre des emplacements de stationnement prévus dans le plan directeur. Le plan directeur prévoit 5 580 emplacements, répartis entre les emplacements publics et privés existants conservés et les nouveaux emplacements projetés créés dans le cadre d'aménagements intercalaires.

TABLEAU 6.1.3 | EMPLACEMENTS DE STATIONNEMENT PRÉVUS DANS LE PLAN DIRECTEUR

Type de stationnement	Situation	Nombre d'emplacements
Sur rue	Emplacements existants conservés	250
	Nouveaux emplacements projetés	397
	Total des emplacements sur rue	**647**
Parc de stationnement de surface	Emplacements existants conservés	585
	Nouveaux emplacements projetés	0
	Total des emplacements dans des parcs de stationnement	**585**
Bâtiment avec parc de stationnement intérieurs	Emplacements existants conservés	644
	Nouveaux emplacements projetés	3 704
	Total des emplacements dans des parcs de stationnement intérieurs	**4 348**
TOTAL		**5 580**

6.1.4 GESTION DE LA DEMANDE EN STATIONNEMENT

Au cours des dernières années, les urbanistes ont commencé à s'éloigner des exigences minimales en matière de stationnement pour adopter le concept de la gestion de la demande en stationnement. La gestion de la demande en stationnement reconnaît les importants désavantages liés à l'offre d'une quantité généreuse d'emplacements de stationnement, y compris les répercussions sur le plan esthétique engendrées par les parcs et les parcs de stationnement intérieurs, les espaces inoccupés qu'ils peuvent créer s'ils ne sont pas conçus et gérés de manière efficace, le coût d'option relatif aux utilisations des sols pouvant être déplacées par le stationnement, et l'encouragement qu'ils représentent pour l'emploi de véhicules. La gestion de la demande en stationnement cherche à réduire l'offre de stationnement afin de régler les problèmes en matière d'utilisation des sols et de transport. Elle englobe de nombreuses différentes méthodes, comme l'illustre le tableau du Victoria Transport Policy Institute (appendice A). Les initiatives énumérées ci-dessous proposent différentes techniques à partir desquelles il est possible de choisir celles qui conviennent le mieux.

Les initiatives suivantes font partie de celles qui semblent le mieux convenir à la zone étudiée :

- ***Améliorations pour les piétons et les cyclistes –*** Établir des routes et des infrastructures (y compris l'amélioration de la sécurité) afin d'encourager les déplacements à pied ou à vélo vers le noyau du centre-ville, et par conséquent réduire les déplacements en voiture.
- ***Stationnement partagé –*** Partager le stationnement entre différents terrains et utilisations des sols de sorte à répondre à de multiples demandes (p. ex., entre les besoins en stationnement durant les soirs et les fins de semaine du complexe au centre-ville et les besoins durant les jours de la semaine des usages de bureaux actuellement au centre-ville).
- ***Plans pour les périodes occupées –*** Élaborer des plans visant le partage du stationnement en vue de répondre aux besoins lors de périodes de pointes de la demande créées par des événements majeurs.
- ***Stationnement plus exact et plus souple –*** S'éloigner des exigences minimales en matière de stationnement pour adopter des normes exigeant seulement un nombre suffisant d'emplacements de stationnement pour accueillir les utilisateurs d'un bâtiment. Établir une limite maximale du nombre d'emplacements pouvant se situer dans un secteur donné ou, plus simplement, éliminer toutes les normes et laisser le marché dicter le nombre d'emplacements de stationnement qui est nécessaire et abordable.
- ***Tarification du stationnement –*** Tarifier les emplacements de stationnement selon leur coût réel afin de réduire l'attrait, pour les utilisateurs du centre-ville, de s'y rendre en voiture, et d'augmenter l'attrait de regrouper le stationnement en terrains de stationnement ou en parcs de stationnement intérieurs qui utiliseront les terres plus efficacement.
- ***Centre de gestion des déplacements –*** Former un organisme chargé de gérer le stationnement de manière exhaustive et de mettre en œuvre les stratégies susmentionnées.

L'ajout de zones de destination entraîne l'établissement proposé d'emplacements de stationnements à des endroits où les infrastructures relatives au transport actif et aux rues collectrices se rejoignent, de sorte à offrir des options de mobilité au noyau du centre-ville. En conséquence, les utilisateurs du stationnement situé aux zones de destination pourront accéder à des navettes à haute fréquence ou aux sentiers pédestres et cyclables qui rejoignent le noyau du centre-ville.

Plusieurs études réalisées par le passé qui ont traité de la question du stationnement au centre-ville de Moncton ont privilégié plusieurs de ces stratégies sous une forme ou une autre. Par exemple, le document intitulé *Vision d'aménagement pour le centre-ville de Moncton*, publié en 2006, encourageait vivement les initiatives visant le transport actif afin de réduire les déplacements en voiture.[1] Le document mettait aussi l'accent sur la dispersion du stationnement et sur la maximisation des possibilités de stationnement sur rue.[2]

1 Office for Urbanism, *Downtown Moncton Development Vision*, 2006, p. 69.

2 *Loc cit.*

L'étude stratégique sur le stationnement au centre-ville de Moncton intitulée Downtown Moncton Strategic Parking Study, réalisée par IBI Group durant la même année, a, elle aussi, soutenu les initiatives visant le transport actif. Voici les autres stratégies qui y sont recommandées :

Stratégies augmentant la capacité et l'efficacité du stationnement :

A.1 Accroître l'offre en stationnement.

A.2 Mieux utiliser le stationnement existant.

A.3 Optimiser l'offre et la tarification du stationnement sur rue.

A.4 Élaborer des directives relatives aux minimums et aux maximums en matière de stationnement.

A.5 Améliorer l'information sur les utilisateurs.

Stratégies réduisant la demande en stationnement des navetteurs :

B.1 Améliorer les options de transport en commun.

B.2 Encourager le conavettage et la gestion de la demande en transport.

B.3 Tarification du stationnement.

Stratégies de soutien :

C.1 Veiller à l'application de normes de conception des installations de stationnement.

C.2 Technologies de paiement du stationnement.

C.3 Considérer des modifications à la gestion du stationnement.[3]

Une importante recommandation formulée dans l'étude d'IBI était d'explorer les possibilités de créer une nouvelle structure de gestion chargée du stationnement au centre-ville. Cette stratégie de soutien est importante parce qu'elle recommande une réforme de la structure en vue d'assurer la mise en œuvre des initiatives précédentes. IBI a noté ce qui suit :

> *[TRADUCTION] La capacité du système actuel d'affecter l'excédent des revenus produits par le stationnement à un fonds distinct visant la construction de nouvelles installations de stationnement est lacunaire. Dans le système actuel, l'accent est principalement mis sur les opérations d'année en année, plutôt que sur le développement d'un système de stationnement stratégique..*[4]

IBI a recommandé la création d'une division des services de stationnement distincte qui relèvera du service Ingénierie et Services environnementaux ou d'un éventuel groupe de transports ainsi que la constitution d'un comité consultatif permanent sur le stationnement au centre-ville, qui serait composé de représentants des services de la Ville et de la communauté des affaires. Le présent plan recommande la création d'une structure similaire afin d'orienter les revenus produits par le stationnement vers le développement stratégique d'un système de stationnement, comme l'a proposé IBI, tout en plaçant l'accent à long terme sur le réaménagement du stationnement. Ainsi, l'organisme qui est recommandé prendra pour modèle la Waterfront Development Corporation d'Halifax, qui a graduellement converti les aires de stationnement dont elle tirait des recettes en bâtiments et en agréments publics.

DOWNTOWN MONCTON | PHOTO BY DANIEL ST. LOUIS

3 IBI Group, *Downtown Moncton Strategic Parking Study*, 2006, Exhibit 5.1: Summary of Strategies and Related Actions, pp. 33-34.

4 *Ibid*., p. 30.

6.1.5 CORPORATION D'AMÉNAGEMENT DU CENTRE-VILLE DE MONCTON

Cet organisme serait une commission de la Ville de Moncton sans lien de dépendance avec celle-ci. L'organisme proposé, que le présent plan nomme provisoirement la corporation d'aménagement du centre-ville de Moncton, aurait son propre personnel et son propre budget. Idéalement, il serait exploité sans subvention de la part de la Ville de Moncton. La Ville contribuerait à l'établissement de l'organisme et lui fournirait des conseils techniques au besoin.

L'organisme s'occuperait de la gestion de tous les terrains de stationnement et parcs de stationnement intérieurs dont la Ville est propriétaire. Bien que l'organisme sera responsable d'améliorer les services de stationnement dont il aura le contrôle, son mandat plus général sera de mettre en œuvre des stratégies relatives à la demande en stationnement. Le personnel du stationnement sera chargé de gérer et d'entretenir toutes les installations de stationnement dont la Ville de Moncton est propriétaire. Il cherchera à maximiser la capacité de ses installations et les recettes qu'elles produisent. Il conservera les recettes nettes afin de les investir dans des initiatives qui réduiront les besoins en stationnement et cherchera à céder graduellement les terrains servant au stationnement qui relèvent de sa compétence à des promoteurs voulant construire des locaux à bureaux, des établissements de vente au détail ou des logements au centre-ville.

Le présent plan recommande que l'organisme entreprenne les initiatives suivantes en vue d'améliorer le stationnement au centre-ville :

- maximiser les recettes tirées de tous les emplacements de stationnement (c'est-à-dire ne pas subventionner le stationnement afin de « soutenir le centre-ville »);
- mettre en œuvre et améliorer les technologies aidant les utilisateurs à trouver les emplacements de stationnement libres et à y accéder (p. ex. les cartes, la signalisation et les applications Web);
- assurer l'intégration de l'exploitation des parcs de stationnement sous son contrôle et encourager la collaboration avec d'autres fournisseurs de stationnement afin de maximiser l'efficacité des cartes, de la signalisation et des technologies électroniques qui facilitent le repérage des aires de stationnement et des emplacements disponibles;
- collaborer avec la Ville, d'autres fournisseurs de stationnement et des entreprises afin de coordonner l'utilisation du stationnement lors d'événements spéciaux susceptibles de créer une demande particulière quant au stationnement disponible;
- effectuer l'aménagement paysager et l'entretien des terrains de stationnement et des parcs de stationnement intérieurs afin de les rendre plus attrayants comme éléments du centre-ville.

Voici d'autres initiatives auxquelles cet organisme devrait contribuer :

- améliorer les correspondances entre les réseaux piétonniers et de transport en commun et les parcs de stationnement sous son contrôle et les destinations au centre-ville;
- intégrer des installations pour le stationnement et l'entreposage de vélos dans les aires de stationnement;
- établir au centre-ville des centres pour le transport en commun et des trajets d'autobus dans le noyau urbain.

Malgré ses responsabilités à l'égard de l'entretien et de l'exploitation efficaces et rentables des aires du stationnement municipales, l'organisme aurait pour objectif principal la transformation des aires de stationnement afin de les aménager de manière semblable à ce qu'ont fait la Waterfront Development Corporation à Halifax, la Charlottetown Area Development Corporation et la Société immobilière du Canada relativement aux avoirs du gouvernement fédéral. Finalement, la corporation d'aménagement agira comme catalyseur de la revitalisation du centre-ville. Il contribuera à la réalisation de projets complexes qui nécessitent des partenariats avec les secteurs public et privé.

6.2 POLITIQUES ET PROPOSITIONS CONCERNANT LA CORPORATION D'AMÉNAGEMENT

POLITIQUES CONCERNANT LA CORPORATION D'AMÉNAGEMENT (DC)

DC-1 *Le Conseil examinera les possibilités quant à la création d'une corporation d'aménagement sans lien de dépendance qui aura pour mandat de gérer le stationnement et de chercher des occasions de revitalisation du centre-ville.*

PROPOSITIONS CONCERNANT LA CORPORATION D'AMÉNAGEMENT (DC)

dc-1 *Il est proposé qu'un expert en la matière soit engagé afin de présenter au Conseil des options viables d'établissement d'une corporation d'aménagement du centre-ville.*

6.2.1 RÉFÉRENCES EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT

Étant donné la grande quantité de terrains dans le noyau du centre-ville qui servent actuellement de parcs de stationnement, il est étonnant que le nombre actuel d'emplacements de stationnement dans la zone étudiée soit d'environ 4 870 emplacements, ce qui est plutôt près de la fourchette inférieure de la référence d'IBI, qui est de 4 529 emplacements.

Lorsque la mise en œuvre du plan directeur sera terminée, il y aura un total de 5 580 emplacements de stationnement dans la zone étudiée. Ce nombre tient compte des emplacements existants conservés, de la création de nouveaux parcs de stationnement intérieurs et de nouvelles rues et du remplacement de la plupart des parcs de stationnement de surface existants. Selon le type et la superficie en pieds carrés des utilisations des sols proposées dans le plan directeur, la fourchette inférieure de la référence d'IBI correspondrait à 7 600 emplacements de stationnement. Cette différence de 2 020 emplacements nécessite que des stratégies visant à réduire la demande en stationnement soient mises en œuvre afin de combler l'écart. Plusieurs stratégies peuvent être employées à cette fin (voir l'appendice A). Le présent plan dégage cinq stratégies de cette analyse et les applique à la réduction de la demande en stationnement dans une mesure des plus modérées :

- ***Stratégie sur le stationnement partagé.*** Les bâtiments à usages mixtes fournissent une occasion de chevaucher l'utilisation du stationnement selon son degré d'occupation aux différents moments de la journée. Par exemple, une partie d'un stationnement résidentiel peut être mis à la disposition d'autres usages durant le jour. L'application de cette stratégie réduirait la demande de 10 %, selon une estimation prudente. Il s'agit d'une réduction de 760 emplacements de la demande en stationnement dans le noyau urbain.
- ***Stratégie sur le stationnement dans les zones de destination.*** Des terrains au centre-ville peuvent être libérés par la création de plus grands parcs de stationnement dans les zones adjacentes au centre-ville (où il existe des liaisons avec le transport en commun et le transport actif). L'application de cette stratégie réduirait la demande de 10 %, selon une estimation prudente. Il s'agit d'une réduction de 760 emplacements de la demande en stationnement dans le noyau urbain.
- ***Stratégies sur les aménagements compacts.*** Le présent plan directeur propose des aménagements assimilables à des quartiers, où les besoins de la vie quotidienne peuvent être comblés en parcourant une courte distance à pied. Ce type d'aménagement réduit le nombre de propriétaires de véhicules parmi les habitants du noyau. Par conséquent, l'application de cette stratégie réduirait la demande de 10 %, selon une estimation prudente. Il s'agit d'une réduction de 760 emplacements de la demande en stationnement dans le noyau urbain.

CENTRE-VILLE DE MONCTON | PHOTO PRISE PAR DANIEL ST LOUIS

- ***Amélioration des routes soutenant le transport actif et des destinations.*** Des liaisons améliorées et de qualité élevée entre le noyau urbain et les voies cyclables et les sentiers peuvent réduire la demande en stationnement de 5 %, selon une estimation prudente. Il s'agit d'une réduction de 380 emplacements de la demande en stationnement dans le noyau urbain.
- ***Technologie et information.*** L'utilisation de logiciels et d'autres technologies qui maximisent l'affectation et la distribution soutient la gestion du stationnement et l'accès à celui-ci. L'application de cette stratégie réduirait la demande de 5 %, selon une estimation prudente. Il s'agit d'une réduction de 380 emplacements de la demande en stationnement dans le noyau urbain.

La réduction projetée cumulée de la demande en stationnement dans le noyau urbain excède 3 040 emplacements. En théorie, cette réduction fait passer notre déficit de 2 020 emplacements à un surplus de 1 020 emplacements

6.3 POLITIQUES ET PROPOSITIONS CONCERNANT LA GESTION DU STATIONNEMENT

POLITIQUES CONCERNANT LA GESTION DU STATIONNEMENT (PM)

PM-1 *Étant donné que les promoteurs sont plus enclins à comprendre les exigences en matière de stationnement nécessaires au bon fonctionnement de leur aménagement, le Conseil doit continuer de ne pas exiger de stationnement au centre-ville.*

PM-2 *Le Conseil se servira du plan de stationnement comme un guide général afin de veiller à ce que la référence proposée en matière de stationnement (à savoir la fourchette inférieure d'IBI) soit maintenue.*

PROPOSITIONS CONCERNANT LA GESTION DU STATIONNEMENT (pm)

pm-1 *Il est proposé que le Conseil surveille la situation du stationnement tout au long de la durée du présent plan et qu'il apporte des modifications à l'Arrêté de zonage, au besoin, si le secteur privé n'atteint pas les cibles.*

pm-2 *En vue de réduire la demande à long terme en stationnement, le Conseil étudiera diverses possibilités visant :*

a) à améliorer le transport actif par une conception judicieuse des rues et l'aménagement de vestiaires appropriés;

b) à créer un système de service rapide par bus (SRB) dans toute la ville;

c) à créer des stationnements destinés au covoiturage à l'extérieur du noyau;

d) à offrir du stationnement gratuit pour le partage de véhicules;

e) à utiliser des technologies améliorant le potentiel du partage du stationnement.

6.4 MODÈLE DE CIRCULATION

Le modèle de circulation employé dans le noyau urbain de Moncton tient compte des différents modes de déplacement, des trajets et des destinations du centre-ville qui doivent être liés aux secteurs adjacents. La figure 43 illustre l'emplacement des éléments principaux, tandis que la liste suivante en décrit les rôles.

Destinations municipales. Il s'agit des lieux importants avec lesquels les routes multimodales doivent assurer la liaison. Sont notamment visés les esplanades, les places publiques, les aires de stationnement, les bâtiments municipaux et privés importants et les esplanades privées.

Installations de stationnement (avec stationnement pour vélos). Il s'agit d'installations de stationnement intérieurs qui offrent du stationnement pour vélos. Par conséquent, les routes multimodales qui se rendent dans le noyau urbain doivent assurer la liaison avec ces installations.

Installations de stationnement. Ces installations, situées près d'un nouveau marché, seront un point d'intérêt du centre-ville. Les cyclistes habitant à l'extérieur du noyau urbain peuvent choisir de s'y rendre à vélo soit de façon passive ou en mode aérobique actif.

Arrêt d'autobus (avec supports à vélos). Il est proposé d'aménager des arrêts d'autobus le long de la rue Main qui assureraient la liaison entre les utilisateurs du transport en commun et les espaces publics importants. Ces arrêts comporteraient des supports à vélos afin d'encourager le transport de vélos par autobus ou les déplacements à vélo vers ces lieux à l'intérieur du noyau urbain.

Rue multimodale (avec voie cyclable). Comme illustré, trois rues sont désignées comme routes comportant des voies cyclables encourageant la circulation multimodale vers le noyau urbain. Ces routes permettent aussi les déplacements à pied sur les trottoirs (des deux côtés de la rue).

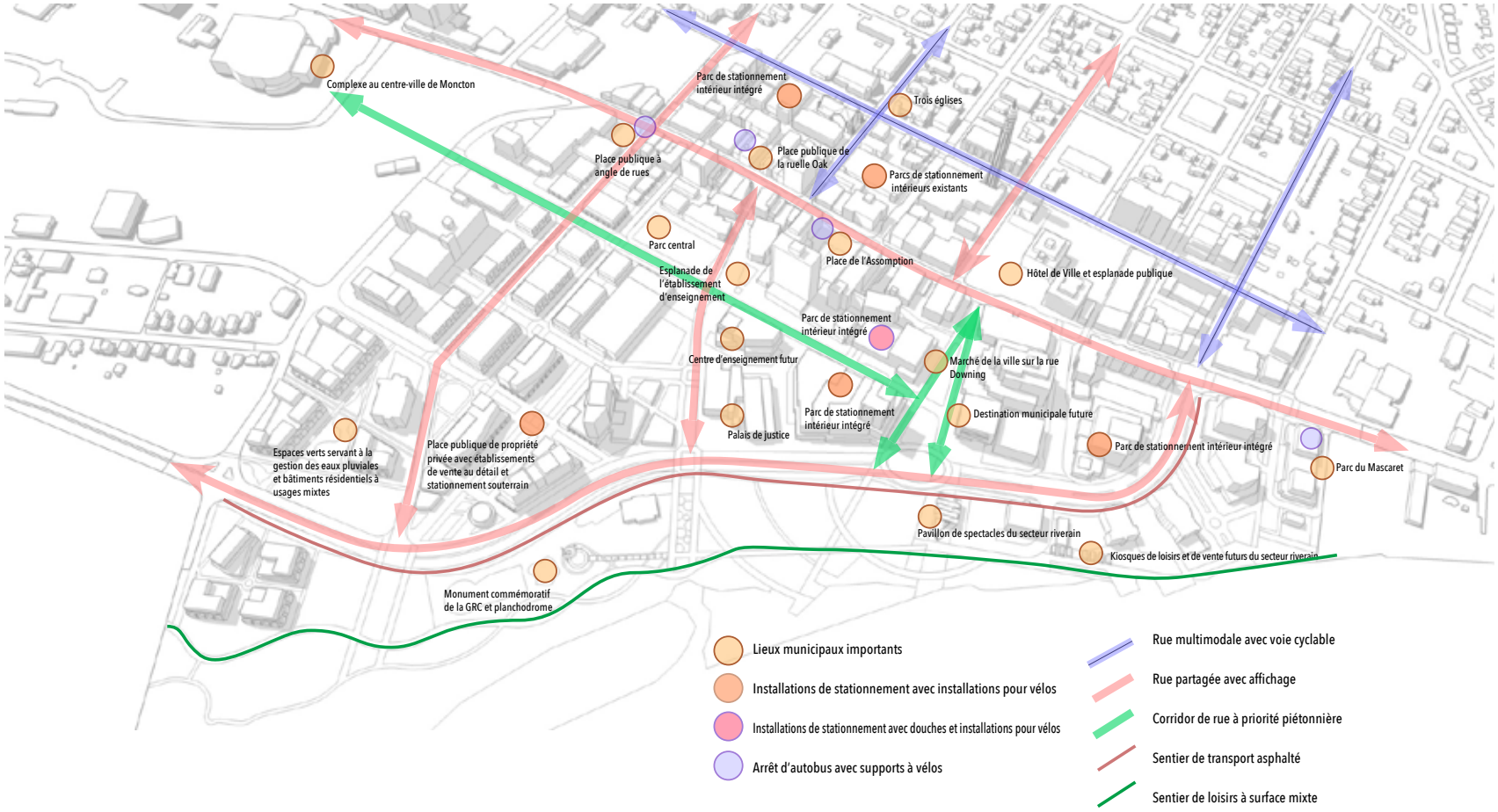
Rue à utilisation partagée avec affichage. Ces rues comportent de l'affichage et des infrastructures d'orientation qui en encouragent l'utilisation multimodale. Même si les voies cyclables ne sont pas désignées sur ces rues, les cyclistes sont tout de même invités à les utiliser.

Corridor de rue à priorité piétonnière. La place Downing et la nouvelle rue B sont créées afin de dissoudre les limites entre les voitures et les piétons. Tant les automobilistes que les piétons sont invités à utiliser le corridor comme ils le souhaitent.

Sentier asphalté destiné au transport. Un nouveau sentier asphalté longeant le secteur riverain et parallèle au boulevard Assomption assure la liaison entre les secteurs adjacents de la ville (y compris le stationnement au parc de stationnement incitatif et aux parcs de stationnement pour voitures et vélos). Le fait que ce sentier soit adjacent au boulevard Assomption renforce l'idée selon laquelle il s'agit d'un sentier destiné au transport (par opposition à un sentier de loisirs).

Sentier de loisirs à surface mixte. On encourage l'utilisation du sentier riverain existant comme liaison récréative entre le secteur riverain et les secteurs adjacents de la ville.

FIGURE 43 | MODÈLE DE CIRCULATION



CHAPITRE 7
PLAN DE MISE EN ŒUVRE

CHAPITRE 7
PLAN DE MISE EN ŒUVRE

La mise en œuvre du présent plan directeur requiert une plateforme partagée où les intéressés des secteurs public et privé s'allient pour créer des espaces et des lieux remarquables. Il est important de noter que les deux groupes visent les mêmes résultats, à savoir un rendement élevé des investissements. Pour réaliser celui-ci conformément à la vision du plan directeur, les investissements publics doivent établir un point de référence quant aux attentes par rapport aux investissements privés. Ce point de référence est établi par les éléments urbains et les installations municipales de haute qualité qui sont créés dans le domaine public. Ces éléments sont stratégiquement placés de sorte à encourager le secteur privé à entreprendre des aménagements intercalaires et des projets de croissance. Ceuxci doivent employer des méthodes de conception et des matériaux de qualité élevée afin de maximiser le rendement des investissements et de créer un centre-ville remarquable. À court terme, c'est la Ville de Moncton qui prendra les commandes.

Le plan prévu au présent chapitre sert à orienter la première phase de la mise en œuvre (d'une durée approximative de cinq ans). Même si la période estimative de réalisation du présent plan directeur est de 20 à 30 ans, aucun échéancier n'est prévu quant à sa mise en œuvre prolongée. La direction administrative établie évaluera plutôt, chaque année, les possibilités au-delà de la phase initiale d'une manière qui maximise le rendement des investissements relativement aux points de référence minimums établis dans le présent plan. Cette démarche permet de maintenir, à court terme, l'attention, l'adaptabilité et la souplesse nécessaires à l'atteinte des résultats souhaités à long terme.

7.1 ÉTAPES DE LA MISE EN ŒUVRE

Il s'agit d'un plan ambitieux, mais raisonnable. Le mandat du présent plan directeur exige la création d'un plan d'améliorations communautaires du noyau du centre-ville qui propose de remplacer les terrains sous-utilisés par des aménagements à usages mixtes (dans la zone étudiée définie), notamment sur des terrains vacants et des parcs de stationnement en grande partie détenus par des intérêts privés. Une série de mesures prudentes et ciblées orienteront cet effort.

La Ville de Moncton accepte la responsabilité d'amorcer cet effort au moyen d'un soutien administratif et d'investissements financiers. La première étape devant être franchie pour assurer la mise en œuvre réussie du présent plan est la constitution d'un groupe de travail composé de membres du personnel de différents services municipaux qui se réunira régulièrement en vue de définir des stratégies relatives aux priorités, au financement et aux besoins budgétaires.

7.1.1 PREMIÈRE PHASE – LES CINQ PREMIÈRES ANNÉES

Les mesures mises en œuvre dans les cinq premières années sont d'une importance primordiale pour l'établissement des fondements essentiels qui assureront la réussite du noyau du centre-ville et, par la suite, de notre ville dans son ensemble. Cela nécessite des mesures visant les infrastructures, l'administration et la rénovation urbaine, lesquelles sont décrites ci-dessous. Il est important de souligner que les mesures ne se veulent pas linéaires, mais sont plutôt très itératives et réactives aux possibilités réelles et mesurables. Cette dynamique doit être encouragée par un leadership administratif ciblé.

MESURES SE RAPPORTANT À L'INFRASTRUCTURE

L'infrastructure souterraine du noyau du centre-ville a besoin d'être améliorée pour pouvoir accueillir les nouveaux aménagements en bordure de rue. L'infrastructure de l'égout unitaire existant limite la capacité de réaliser des aménagements futurs dans le noyau urbain. Par conséquent, une infrastructure bien exécutée, disposée selon le plan directeur, permettra de profiter des possibilités. À cette fin, il est proposé que la priorité à court terme soit accordée aux rues suivantes (illustrées sur la figure 44).

Les rues Lutz et Robinson. Ces rues sont converties en corridors à sens unique avec stationnement d'un côté de la rue. Les rues forment une boucle allant dans le sens horaire autour des terres comprises dans les corridors. L'amélioration des services, notamment des services publics, multipliera les possibilités quant aux terres longeant les rues.

La rue Seymour. Ce corridor historique est réaménagé comme rue à sens unique, avec stationnement d'un seul côté et voie piétonnière (longeant le Théâtre Capitol). Le corridor permettra d'accéder aux aires de service du théâtre.

La rue Westmorland. Cette rue est améliorée avec de nouveaux services, notamment de nouveaux services publics, soutenant de plus importants aménagements sur les terres longeant la rue. Le corridor est de largeur variable. Par conséquent, il y aura du stationnement des deux côtés de la rue lorsque cela est possible, et d'un seul côté lorsque la largeur du corridor est limitée.

L'amélioration de ces rues en vue de leur donner une forme urbaine appropriée avec des paysages de rues améliorés et une capacité accrue d'accueillir la croissance encourage les investissements du secteur privé. D'autres investissements en infrastructures, comme l'amélioration du garage de stationnement de la rue Alma, sont nécessaires afin de stabiliser les exigences en matière du nombre d'emplacements de stationnement offerts dans la présente phase de la mise en œuvre.

MESURES ADMINISTRATIVES – CORPORATION D'AMÉNAGEMENT

Comme il a été indiqué antérieurement dans le présent plan, la Ville de Moncton devrait étudier à fond la création d'une corporation d'aménagement du centre-ville de Moncton afin de soutenir la stabilisation et l'expansion du noyau urbain, et les possibilités d'établir des partenariats relativement à celui-ci. Il s'agit d'un modèle adopté par des municipalités telles qu'Halifax, Saint John's et Charlottetown afin de revitaliser leur centre-ville respectif. Il est proposé que cet organisme soit une commission de la Ville de Moncton, sans lien de dépendance avec celle-ci, ayant pour mandat de catalyser la revitalisation du centre-ville. Tout comme Développement industriel de Moncton, incorporée Moncton Industrial Development , cette nouvelle corporation est sans but lucratif et réinvestit ses revenus afin d'influencer les occasions d'aménagement du centre-ville qui se présentent.

Parmi les principales responsabilités dont elle sera chargée, il y a la gestion du stationnement, le regroupement de terrains, la création de partenariats et l'entreprise de projets de rénovation urbaine.

Comme le mentionne la proposition dc-1, le Conseil doit retenir les services d'un expert en la matière qui lui proposera des solutions viables en vue de créer cette corporation d'aménagement durant la présente phase.

MESURES SE RAPPORTANT À LA RÉNOVATION URBAINE

D'importants projets de rénovation urbaine sont proposés pour le noyau du centre-ville afin de stimuler les investissements privés. La rue Downing est créée à cette fin et a engendré l'étude des relations au rez-de-chaussée entre la nouvelle rue et les usages existants au bord de la rue, dans un corridor qui établit un lien vital entre l'Hôtel de Ville et le secteur riverain.

Les projets de rénovation qui donnent lieu à des questions compliquées en ce qui concerne les terres seront élaborés en partenariat avec les intervenants et les propriétaires fonciers qui participent au projet particulier. De plus, ces projets sont conditionnels à l'obtention du financement d'autres ordres de gouvernement. La corporation d'aménagement collaborera avec l'ensemble des intervenants et des partenaires financiers afin de faire en sorte que ces projets soient concrétisés. Entre-temps, la Ville doit concentrer ses efforts sur ces projets et entreprendre des discussions avec d'importants intervenants et partenaires financiers.

Une fois la corporation d'aménagement créée, la mise en œuvre des projets de rénovation urbaine suivants devrait être entamée :

Once the Development Corporation is created, the following urban renewal projects' implementation should commence.

- la prolongation de la rue Downing jusqu'au corridor est-ouest proposé afin de soutenir le projet du marché;
- la création du nouveau corridor est-ouest de la rue Downing à la rue Westmorland.

D'autres projets de rénovation urbaine indiqués dans le présent plan sont conditionnels aux propositions d'aménagement privées et aux possibilités de financement. Sont notamment visés :

- le déménagement du marché à un nouveau tronçon de la rue Downing (à la limite nord-ouest de la rue) avec parc de stationnement intérieur public intégré et, à l'étage supérieur, locaux à bureaux et espaces résidentiels;
- l'achèvement de la rue Downing, qui est assujettie à la réalisation d'un projet à usages et à étages multiples qui encadre le coin de la rue Downing et du boulevard Assomption;
- l'achèvement du corridor est-ouest entre les rues Westmorland et Foundry en vue des nouveaux projets à usages multiples bénéficiant des nouvelles façades de rue;
- la création d'une nouvelle rue entre les rues Westmorland et Lutz, en vue de l'aménagement des terrains situés au coin du boulevard Assomption et de la rue Westmorland.

Au fur et à mesure que la vision du noyau du centre-ville devient une réalité et qu'il accueille de nouveaux résidents, la Ville doit évaluer le besoin d'établir les esplanades publiques et les espaces verts indiqués dans le présent plan. Cette démarche n'est pas différente de celle à laquelle s'attendent les résidents des secteurs suburbains. Toutefois, les espaces publics sont essentiels pour créer un noyau urbain animé (comme le décrit le présent plan). La liste suivante énumère de très importants espaces publics proposés tant pour les résidents que les visiteurs du centre-ville ainsi que pour la collectivité dans son ensemble :

- la création d'une esplanade sociale et démocratique à l'Hôtel de Ville (au coin des rues Main et Botsford).
- la création d'un espace permanent et adaptable pour la tenue d'événements de petite et de grande envergures, là où la rue Downing rejoint le parc Riverain.
- la création d'un parc avec place publique pour les résidents à proximité du district de bâtiments de grès brun.
- la revitalisation de la ruelle Oak, en conjonction avec le rétablissement de la rue Seymour, afin de créer un espace pour la tenue de spectacles extérieurs au centre-ville (au Théâtre Capitol).

7.2 FINANCEMENT DU PLAN

Le présent plan prévoit que tous les projets de rénovation urbaine seront initiés par une corporation d'aménagement avec l'aide de partenariats entre les secteurs public et privé. Avec ou sans corporation d'aménagement, la Ville devra trouver des revenus pour commencer à financer les projets de rénovation urbaine et d'autres éléments du présent plan.

Le stationnement public est actuellement un important générateur de recettes pour la Ville. Le budget pour 2018 prévoit que le stationnement, tant sur rue que hors rue, générera des recettes d'environ 2,2 millions de dollars, avec des coûts connexes de 800 000 dollars (pour un profit de 1,4 million de dollars).

Les recettes tirées du stationnement devraient être réinvesties dans le secteur qu'il dessert. Néanmoins, la Ville de Moncton n'a ni tiré profit de cela ni exploré de nouvelles avenues visant à augmenter les recettes du stationnement en augmentant l'offre. L'investissement stratégique des recettes tirées du stationnement soutiendra l'exploitation de la corporation et pourra servir à influencer des initiatives d'appui au développement (notamment le paysage de rue et les parcs de stationnement intérieurs). Il s'agit d'un élément essentiel du financement du présent plan.

De nombreuses municipalités ont recours à des politiques visant le financement de la revitalisation de leur centre-ville par l'entremise des recettes tirées du stationnement. C'est ce qu'on appelle une zone de stationnement à réinvestissement local. Il est possible de réinvestir la totalité ou une partie des recettes actuelles tirées du stationnement dans de nouveaux stationnements sur rue et hors rue. Cela entraîne trois résultats à long terme :

- l'accroissement à long terme des recettes tirées du stationnement;
- le règlement à court terme des problèmes de stationnement dans le noyau;
- l'accès à des terrains du noyau servant antérieurement de parcs de stationnement de surface pour y effectuer de nouveaux aménagements.

Le présent plan propose la création d'une zone de stationnement à réinvestissement local pour récolter des recettes du stationnement en vue de les réinvestir dans la zone étudiée (pour améliorer le stationnement et investir dans des projets de rénovation urbaine). Tout comme l'ont fait les municipalités qui ont servi de modèle, la Ville pourra aussi affecter les recettes à l'aménagement de nouveaux parcs de stationnement intérieurs afin de soutenir le financement et la construction lorsque les partenariats d'aménagement donnent lieu à des projets à usages mixtes. Cette démarche appuie tant la création de nouveaux projets que la mise en œuvre réussie du présent plan.

7.3 POLITIQUES ET PROPOSITIONS CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE

Le présent plan de mise en œuvre exige l'adoption des politiques et des propositions suivantes.

POLITIQUES CONCERNANT LA STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE (IS)

IS-1 *Le Conseil chargera l'administration de créer un groupe de travail composé de membres du personnel de différents services qui proposera annuellement des projets et des besoins budgétaires au Conseil afin qu'il délibère à leur sujet.*

IS-2 *Pour garantir que le présent plan serve de document principal pour orienter l'aménagement du noyau du centre-ville, le Conseil doit adopter le présent document à titre de Plan municipal secondaire.*

IS-3 *Le Conseil se servira du tableau quinquennal de mise en œuvre, soit le tableau 7, comme guide à la mise en œuvre du Plan d'améliorations communautaires du noyau du centre-ville.*

IS-4 *Le Conseil veillera à ce que le Plan quinquennal de mise en œuvre soit mis à jour annuellement.*

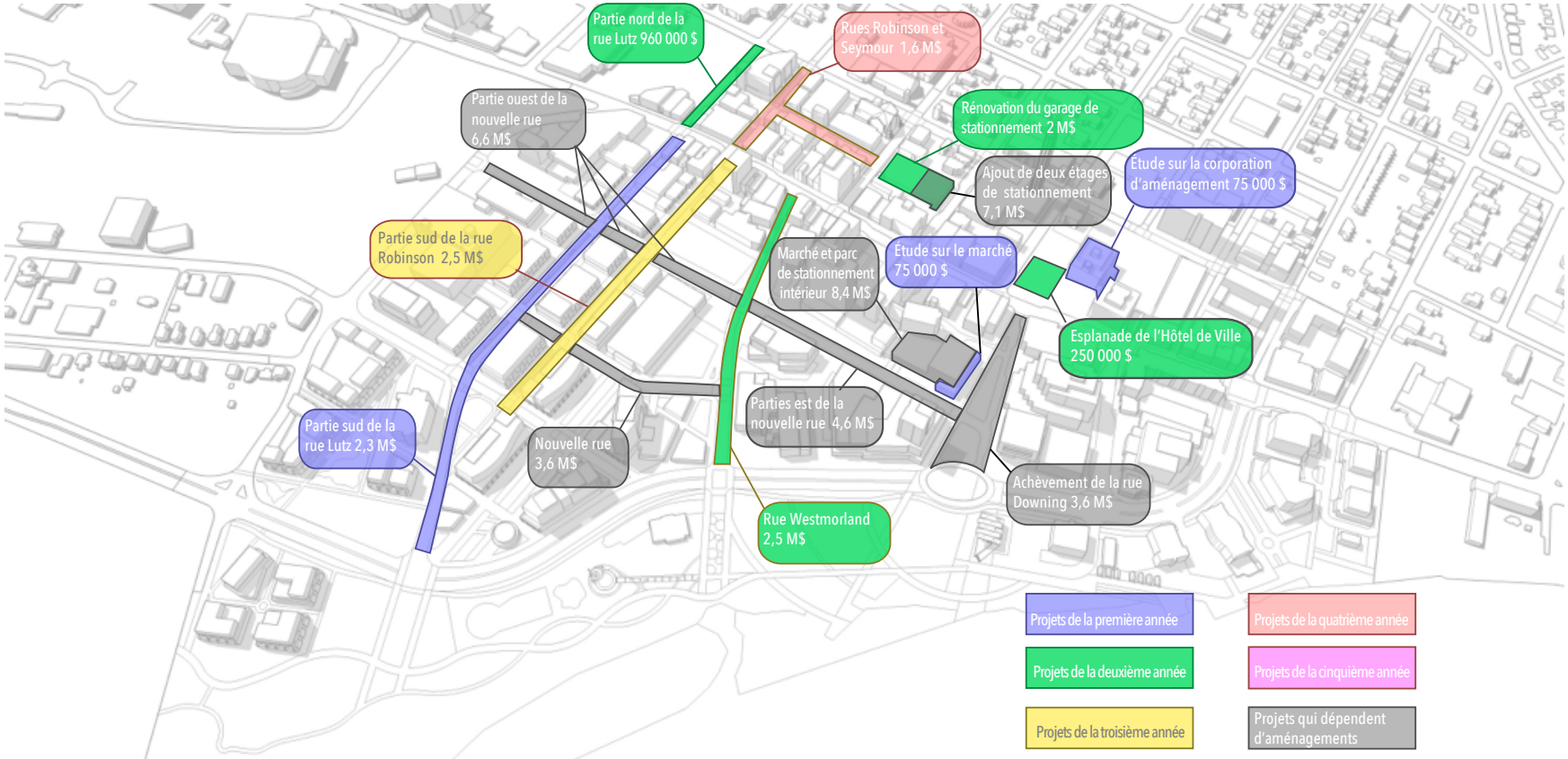
PROPOSITIONS CONCERNANT LA STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE (is)

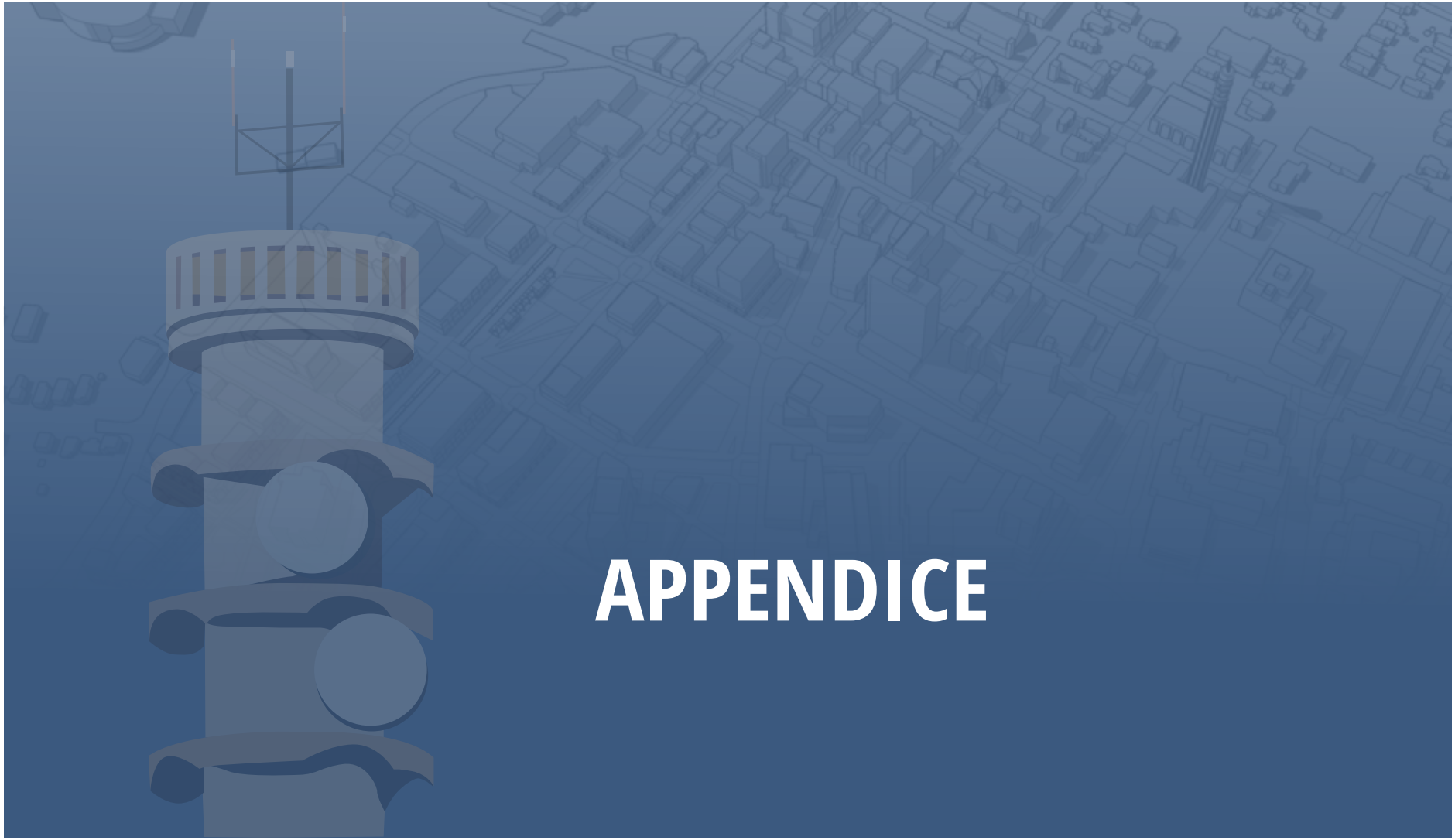
is-3 *Afin de mettre en œuvre la politique IS-3, le Conseil peut envisager le bien-fondé d'établir une zone de stationnement à réinvestissement local pour la zone visée par le présent plan comme moyen de financer les différents éléments de la stratégie de mise en œuvre.*

TABLEAU 7 | TABLEAU DE MISE EN ŒUVRE

Éléments du Plan d'améliorations communautaires du centre-ville	Mesures	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Tributaire de projets	Estimations préalables à la conception	Source de financement
TÂCHES ADMINISTRATIVES									
	Adoption du plan visant le centre-ville comme plan municipal secondaire							Temps du personnel	s.o.
	Adoption des lignes directrices sur l'esthétique urbaine par l'entremise de l'Arrêté de zonage							Temps du personnel	s.o.
	Établissement du comité d'examen de l'esthétique urbaine							Temps du personnel	s.o.
	Examen du bien-fondé de créer une corporation d'aménagement							75 000 $	
	Établissement d'une zone de stationnement à réinvestissement							Temps du personnel	s.o.
	Examen du programme d'incitatifs financiers offerts par voie de subvention							Temps du personnel	
	Mise à jour de la procédure et des lignes directrices sur l'aménagement des lotissements afin qu'elles tiennent compte des coupes transversales des nouvelles rues							Temps du personnel	s.o.
	Enquête de faisabilité du nouveau marché							75 000 $	13 000 $ (financement du GNB)
	Plan relatif aux immobilisations du noyau du centre-ville							Temps du personnel	
PROJETS DE RÉNOVATION URBAINE									
	Nouveaux marché des fermiers et parc de stationnement intérieur							8,4 M$	Zone de stationnement à réinvestissement et financement des autres ordres de gouvernement
	Achèvement de la rue Downing							3,6 M$	
	Conservation des nouveaux corridors de rue proposés							Temps du personnel	
	Mise en œuvre de la stratégie visant l'acquisition de terrains pour les nouveaux corridors de rue							Temps du personnel	
	Création de la nouvelle rue liant les rues Westmorland et Lutz							3,6 M$	
	Création du nouveau corridor est-ouest							11,2 M$	
	Ajout de 2 étages au garage de stationnement existant (150 emplacements env.)							7,1 M$	
PROJETS D'INFRASTRUCTURE									
	Reconstruction de rues et amélioration de l'infrastructure							**Estimations préalables à la conception**	
	Lutz							3,3 M$	Dans le budget
	Robinson							3,5 M$	Dans le budget
	Seymour							600 000 $	Dans le budget
	Westmorland							2,5 M$	Dans le budget
	Stationnement								
	Rénovation du garage de stationnement public							2 M$	Dans le budget
	Parcs, esplanades et places publiques								
	Esplanade de l'Hôtel de Ville (Parc Gérald Leblanc Park)							250 000 $	Dans le budget

FIGURE 44 | PROGRESSION ET BUDGET PRÉVISIONNEL DES PROJETS DE MISE EN ŒUVRE





APPENDICE

APPENDICE A | STRATÉGIES DE GESTION DU STATIONNEMENT DU VICTORIA TRANSPORT POLICY INSTITUTE

Stratégie	Description	typique	circulation
Stationnement partagé	Emplacements de stationnement desservant de multiples utilisateurs et destinations.	10 à 30 %	
Règlements en matière de stationnement	Règlements favorisant les utilisations à valeur plus élevée comme les véhicules de service, les livraisons, les clients, les courses rapides et les personnes à besoins spéciaux.	10 à 30 %	
Normes plus exactes et flexibles	Adapter les normes de stationnement afin qu'elles reflètent plus exactement la demande dans une situation particulière.	10 à 30 %	
Maximums de stationnement	Établir des normes maximales de stationnement.	10 à 30 %	
Stationnement éloigné	Fournir du stationnement hors site ou en périphérie du secteur urbain.	10 à 30 %	
Croissance intelligente	Encourager des aménagements plus compacts, à usages mixtes et multimodaux afin de faciliter le partage du stationnement et l'emploi de modes de transport alternatifs.	10 à 30 %	X
Améliorations pour les piétons et les cyclistes	Améliorer les conditions de marche et de cyclisme pour élargir la portée des destinations desservies par une aire de stationnement.	5 à 15 %	X
Amélioration de la capacité des installations existantes	Augmenter le nombre d'emplacements de stationnement offerts en utilisant des espaces autrement gaspillés, des emplacements plus petits, des chariots élévateurs de voitures et un service voiturier.	5 à 15 %	X
Gestion de la mobilité	Encourager des habitudes de déplacement plus efficaces, y compris les changements quant aux moyens de transport, aux heures des déplacements, aux destinations et à la fréquence des déplacements par véhicule.	10 à 30 %	X
Tarification du stationnement	Faire payer les automobilistes directement et efficacement pour leur utilisation du stationnement.	10 à 30 %	X
Amélioration des méthodes de tarification	Employer de meilleures techniques afin de rendre la tarification plus pratique et rentable.	Variable	X
Incitatifs financiers	Fournir des incitatifs financiers au changement de moyen de transport, comme des indemnités.	10 à 30 %	X
Dégroupement du stationnement	Louer ou vendre du stationnement séparément de l'espace occupé par le bâtiment.	10 à 30 %	X
Réforme de la taxe sur le stationnement	Modifier les politiques fiscales afin de soutenir les objectifs en matière de gestion du stationnement.	5 à 15 %	X
Installations pour bicyclettes	Fournir du rangement pour bicyclettes et des vestiaires.	5 à 15 %	X
Amélioration de l'information aux utilisateurs et du marketing	Fournir de l'information pratique et exacte sur la disponibilité et le prix du stationnement, au moyen de cartes, d'enseignes, de dépliants et de communications électroniques.	5 à 15 %	X
Améliorer l'application des règles	Veiller à ce que les règlements sur le stationnement soient appliqués de manière efficace, attentionnée et juste.	Variable	
Associations de gestion du transport	Établir des organismes contrôlés par leurs membres qui fournissent des services de gestion du transport et du stationnement dans un secteur particulier.	Variable	X
Planification du stationnement durant les périodes occupées	Établir des plans en vue de gérer la demande en stationnement occasionnelle durant les périodes de pointe.	Variable	
Prévision en cas de problèmes de débordement	Se servir de la gestion, de l'application des règles et de la tarification pour aborder les problèmes de débordement.	Variable	
Conception et exploitation des stationnements	Améliorer la conception et l'exploitation des aires de stationnement afin d'aider à résoudre les problèmes et à soutenir la gestion du stationnement.	Variable	

Source : Victoria Transport Policy Institute, TDM Encyclopedia, Parking Management Strategies for More Efficient Use of Parking Resources, mise à jour le 18 juillet 2017. http://www.vtpi.org/tdm/tdm28.htm.