

RAPPORT NO. 161-07633-00

PLAN DIRECTEUR DU CENTRE-VILLE

VILLE DE DIEPPE

PLAN DIRECTEUR
JUN 2017

VILLE DE DIEPPE

PLAN DIRECTEUR DU CENTRE-VILLE

Avertissement:

Pour tous les dessins, rendus graphiques et imageries liées au développement futur du centre-ville de Dieppe qui sont compris dans ce Plan directeur, un travail additionnel en termes de design détaillé et de schémas (ex: études de circulation, analyses de marché, consultation publique, arpentage et géomatique, évaluation des impacts sur l'environnement, etc.) doit être entrepris préalablement à la réalisation des projets.

—

WSP Canada Inc.
1 Spectacle Lake Dr.
Dartmouth, NS
B3B 1X7

Phone: +1 (902) 835-9955
www.wspgroup.ca



TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|-----------|
| SOMMAIRE EXÉCUTIF | 1 |
| 1 INTRODUCTION | 1 |
| 2 LES VALEURS DU CENTRE-VILLE | 2 |
| 2.1 VISION | 2 |
| 2.2 VALEURS | 2 |
| 3 VUE D'ENSEMBLE DE L'ÉTUDE | 5 |
| 3.1 LE SECTEUR À L'ÉTUDE ET SA DÉLIMITATION | 5 |
| 3.2 RÉSUMÉ DES RAPPORTS | 8 |
| 4 CONTEXTE EXISTANT | 20 |
| 4.1 SE DÉPLACER | 20 |
| 4.2 VIVRE ET TRAVAILLER | 28 |
| 4.3 SE DIVERTIR | 36 |
| 5 ORIENTATIONS STRATÉGIQUES | 42 |
| 5.1 SE DÉPLACER | 43 |
| 5.2 VIVRE ET TRAVAILLER | 63 |
| 5.3 SE DIVERTIR | 69 |
| 6 PROJETS DE TRANSFORMATION | 79 |
| 6.1 LES CORRIDORS DE LA RUE CHAMPLAIN ET DE L'AVENUE ACADIE | 81 |
| 6.2 PARC RIVERAIN PETITCODIAC | 93 |
| 6.3 LE SECTEUR DE LA PLACE 1604 | 99 |
| 6.4 ÎLOT DU CHEMIN GAUVIN | 108 |

| | | |
|----------|---|------------|
| 6.5 | LES ABORDS DU CENTRE-VILLE | 121 |
| 7 | OUTILS DE PLANIFICATION..... | 125 |
| 7.1 | POLITIQUES ET ORIENTATIONS DE PLANIFICATION..... | 125 |
| 7.2 | INVESTISSEMENTS FINANCIERS, INCITATIFS ET GÉNÉRATION DE REVENUS | 131 |
| 7.3 | EXCELLENCE EN ORGANISATION ET GESTION | 132 |
| 8 | MISE EN OEUVRE..... | 134 |
| 8.1 | BUDGET ET ÉCHÉANCIER..... | 134 |
| 8.2 | APPLIQUER LES LIGNES DIRECTRICES DE DESIGN | 134 |
| 8.3 | ÉTUDES DE CAS DE MISE EN OEUVRE | 136 |
| 9 | PRINCIPALES RECOMMANDATIONS | 139 |
| 9.1 | AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE DE L'EMPRISE PUBLIQUE | 139 |
| 9.2 | INTÉGRER LE TRANSPORT ACTIF | 140 |
| 9.3 | AMÉLIORER LA CIRCULATION ET LES LIENS CIRCULATION..... | 140 |
| 9.4 | AMÉLIORER LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC | 141 |
| 9.5 | CONSTRUIRE À L'ÉCHELLE HUMAINE | 141 |
| 9.6 | ENCOURAGER LA MIXITÉ DES USAGES..... | 141 |
| 9.7 | CRÉER UN RÉSEAU D'ESPACES VERTS ET OUVERTS | 142 |
| 9.8 | SE CONNECTER À LA RIVIÈRE PETITCODIAC | 143 |
| 9.9 | RECOMMANDATIONS POUR LE STATIONNEMENT AU CENTRE- VILLE DE DIEPPE | 144 |

ANNEXE A: LIGNES DIRECTRICES DE DESIGN URBAIN POUR LE CENTRE-VILLE DE DIEPPE

-----DOCUMENT SÉPARÉ-----

ANNEXE B: ANALYSE DE STATIONNEMENT DANS LE QUADRANT SUD-EST, CENTRE VILLE DE DIEPPE

ANNEXE C: ANALYSE COÛT/BÉNÉFICE POUR LE STATIONNEMENT DANS LE QUADRANT SUD-EST

ANNEXE D: REVUE DOCUMENTAIRE ET CONTEXTUELLE DU CENTRE-VILLE DE DIEPPE

ANNEXE E: RAPPORT DE CONSULTATION POUR LE CENTRE-VILLE DE DIEPPE

ANNEXE F : ÉVALUATION DES BESOINS POUR LE CENTRE-VILLE DE DIEPPE

SOMMAIRE EXECUTIF

Depuis 2001, la Ville de Dieppe a connu une croissance rapide et un développement important, en particulier près de la Place 1604 qui constitue le coeur du centre-ville. La Place 1604 est devenu le point d'attraction de la ville pour les événements et autres activités publiques au centre-ville. Entourée par des fonctions institutionnelles et culturelles ainsi que des espaces publics, la Place 1604 continue de susciter les opportunités de développement et d'investissement dans ce secteur et ses environs immédiats. Dieppe connaît un taux de croissance résidentiel impressionnant et arrive ainsi à un point critique où elle veut s'inscrire dans une planification stratégique. Le Plan directeur du centre-ville de Dieppe découle d'une initiative du Conseil municipal pour guider la prise de décision et encadrer de manière stratégique la future croissance autour de la Place 1604, et ce, pour optimiser le potentiel de développement puis créer un environnement urbain dynamique, actif et en santé.

Ce Plan directeur résulte de l'étude du secteur et l'analyse de données, de la révision des politiques applicables, de visites de site, de plusieurs consultations avec le personnel municipal et la communauté, le tout en étroite collaboration avec les responsables municipaux. Suite à ces activités, le Plan propose à la Ville de Dieppe huit (8) orientations stratégiques et cinq (5) projets de transformation à considérer pour la croissance future et le développement du secteur du centre-ville.

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

Les orientations stratégiques présentées dans ce rapport ont pour but de guider la Ville de Dieppe et l'Expansion Dieppe dans la création d'un centre-ville actif, dynamique et en santé grâce à l'amélioration de ses places et espaces publics. Par de telles améliorations (ex: rues municipales et ruelles, parcs et espaces ouverts, marchés, promenades, places publiques, sentiers, etc.), les villes favorisent les interactions sociales et le partage des idées, la connexion avec la nature, l'atténuation des effets du bruit et de la pollution de même que les expressions culturelles.

Les huit (8) orientations sont présentées en trois (3) thèmes qui constituent des domaines d'importance dans le cadre du présent Plan directeur:

1. **SE DÉPLACER:** comment les résidents se déplacent vers, depuis et à l'intérieur du secteur du centre-ville de Dieppe.

Orientation stratégique #1: Améliorer l'expérience de l'emprise publique

Orientation stratégique #2: Intégrer le transport actif

Orientation stratégique #3: Améliorer la circulation et les liens

Orientation stratégique #4: Améliorer le réseau de transport public

2. **VIVRE ET TRAVAILLER:** comment les lieux sont utilisés, quelle forme les bâtiments devraient avoir, comment créer des environnements commerciaux complets et viables de même que des milieux résidentiels diversifiés et de qualité.

Orientation stratégique #5: Construire à l'échelle humaine

Orientation stratégique #6: Encourager la mixité des usages

3. **SE DIVERTIR:** comment favoriser des activités récréatives et de loisirs au centre-ville, et comment se relier aux espaces verts et ouverts.

Orientation stratégique #7: Créer un réseau d'espaces verts et ouverts distinctifs

Orientation stratégique #8: Se connecter à la rivière

PROJETS DE TRANSFORMATION

Pour illustrer la manière dont les orientations stratégiques peuvent s'appliquer dans le secteur du centre-ville, cinq (5) projets de transformation ont été identifiés. Ces projets constituent des occasions pour améliorer la vitalité et le dynamisme du secteur du centre-ville.



1. Les corridors de la rue Champlain et de l'avenue Acadie

Aménager des paysages de rue orientés sur les piétons et le transport actif. Ce projet s'accompagne de mesures favorisant l'atténuation de la circulation, un cadre bâti à l'échelle humaine et une mixité des usages, et ce, pour contribuer au dynamisme de ces corridors et à la croissance économique du centre-ville.

2. Le parc riverain Petitcodiac

Assurer la connexion du cœur du centre-ville (la Place 1604) avec la rivière Petitcodiac par l'aménagement d'un espace ouvert récréatif. Ce parc riverain mettra en valeur les abords de la rivière (et le réseau de sentiers qui y convergera) pour en faire un lieu de destination où les résidents et visiteurs peuvent profiter de la nature et pratiquer des activités récréatives de type passif.

3. Le secteur de la Place 1604

La Place 1604 et le Marché de Dieppe ont continuellement été identifiés comme étant le cœur du centre-ville. Ce noyau, qui a permis de générer la croissance du développement à Dieppe, constitue le noyau de la vie civique et culturelle. Par conséquent, le secteur de la Place 1604 doit poursuivre sa vocation publique, en particulier via la présence d'espaces publics pouvant accueillir une programmation d'activités, une mixité d'usages orientés sur les piétons et un nouveau design des emprises publiques.

4. L'îlot du chemin Gauvin

L'îlot du chemin Gauvin est prévu accueillir une forte proportion des nouveaux développements projetés au centre-ville de Dieppe, à savoir des activités commerciales, des établissements de vente au détail et des usages résidentiels. Cet îlot présente l'occasion d'offrir une gamme variée de projets résidentiels et mixtes puis d'aménager un nouveau lien routier nord-sud en vue d'améliorer la trame de rues actuelle et favoriser les déplacements piétonniers.

5. Les abords du centre-ville

Malgré que la majorité des typologies de bâtiments présentes dans les abords du centre-ville soit des résidences unifamiliales isolées de faible densité, la proximité des corridors que sont la rue Champlain et l'avenue Acadie devrait favoriser le développement, dans ces secteurs, de plus fortes densités résidentielles et d'une mixité des usages. Les abords du centre-ville devraient bénéficier d'une grande variété d'équipements et de services, tel l'accès au transport public, des installations récréatives, une école, des lieux de culte, etc.

LIGNES DIRECTRICES DE DESIGN URBAIN

Pour atteindre les objectifs mis de l'avant dans ce Plan directeur, le personnel municipal doit s'assurer que les nouveaux développements fassent constamment l'objet de standards élevés en termes de design, et ce, dans la perspective d'une croissance durable et d'une attention soutenue pour l'environnement piétonnier. Par conséquent, ce Plan directeur comprend en annexe un ensemble de lignes directrices de design urbain mettant de l'avant des critères qualitatifs applicables pour tout nouveau développement au centre-ville. Ces lignes directrices constituent un document de référence pour le personnel municipal afin d'évaluer de futures propositions d'aménagement. Elles devraient être prises en considération dans le cadre des mises à jour et des amendements à intégrer aux politiques de planification et à la réglementation d'urbanisme.

Pour favoriser la mise en œuvre de ces lignes directrices, leur reconnaissance formelle et leur approbation doivent d'abord être obtenues par le personnel municipal puis par le Conseil municipal. Ensuite, la Ville doit évaluer de quelle façon ces lignes directrices de design urbain peuvent être utilisées et appliquées par le personnel municipal puis, le cas échéant, procéder au processus d'amendement du Plan d'aménagement municipal et/ou de l'Arrêté de zonage.

ORIENTATIONS FUTURES

La Ville de Dieppe applique actuellement plusieurs politiques qui vont dans le sens de bon nombre d'orientations stratégiques et de projets de transformation mis de l'avant dans ce Plan directeur. La Ville dispose aussi de programmes d'incitatifs financiers et de systèmes de gestion des organisations pour soutenir la croissance et encadrer le développement du centre-ville. Dans cette perspective, les recommandations suivantes ont été faites en termes d'investissements et incitatifs financiers, de même que de production de revenus:

1. Continuer la réalisation de rapports annuels portant sur le développement économique, la croissance de la population et des indicateurs de construction, lesquels permettent à la Ville de Dieppe et à Expansion Dieppe de mesurer précisément les progrès au centre-ville en termes d'investissements et de développement. Ces rapports peuvent aussi favoriser l'attraction de nouveaux investissements.

2. Réaliser des analyses de marché pour déterminer la faisabilité de futurs développements en termes de commerces, d'établissements de vente au détail, de bureaux et de projets résidentiels. Planifier le développement en conséquence, puis appliquer les incitatifs appropriés en modifiant, au besoin, les programmes d'incitatifs financiers actuels (si nécessaire).
3. Entreprendre des recherches quant aux effets probables engendrés par certains facteurs – à savoir les taux de taxation municipale, les valeurs de propriétés, l'accessibilité au transport public, la réglementation d'urbanisme - sur la proportion du développement généré au centre-ville de Dieppe en comparaison avec le développement d'autres secteurs péri-urbains et parcs industriels. De telles recherches peuvent aider à orienter les futurs incitatifs pour le développement du centre-ville.
4. Mettre en œuvre les recommandations issues de l'Étude de stationnement du centre-ville de Dieppe afin de soutenir les entreprises locales tout en minimisant les investissements publics dans les infrastructures de stationnement.
5. Effectuer une étude de faisabilité spécifique concernant la construction de la structure de stationnements étagés proposée.
6. Réaliser un plan directeur de parc pour transformer les terrains aux abords de la rivière Petitcodiac. Porter attention, en particulier, les enjeux relatifs aux propriétés foncières et à leur éventuelle acquisition, les préoccupations environnementales et leurs mesures de mitigation potentielles, les coûts des installations/équipements et la planification du site.
7. Entreprendre une recherche pour déterminer quel niveau de revenu généré au centre-ville peut être capté pour favoriser des investissements supplémentaires au centre-ville. De plus, évaluer les coûts/bénéfices et les risques/avantages associés aux différentes méthodes disponibles.

Les modalités de mise en œuvre du Plan, en tenant compte d'un ordre de priorité (immédiate, court terme, moyen terme et long terme) sont aussi présentées pour chaque orientation stratégique. Pour une liste complète des recommandations à appliquer dans le cadre du Plan directeur et des lignes directrices de design urbain pour le centre-ville de Dieppe, **voir le chapitre 9** de ce Plan directeur.

1 INTRODUCTION

Depuis 2001, la Ville de Dieppe a connu une croissance rapide et un développement important, en particulier près de Place 1604 qui constitue le cœur du centre-ville. Place 1604 est devenu le point d'attraction de la ville pour les événements et autres activités publiques au centre-ville. Entourée par des fonctions institutionnelles et culturelles ainsi que des espaces publics, Place 1604 continue de susciter les opportunités de développement et d'investissement dans ce secteur et ses environs immédiats. Dieppe connaît un taux de croissance résidentiel impressionnant et arrive ainsi à un point critique où elle veut s'inscrire dans une planification stratégique. Le plan directeur du centre-ville de Dieppe découle d'une initiative du Conseil municipal pour guider la prise de décision et encadrer de manière stratégique la croissance future autour de Place 1604, et ce, pour optimiser le potentiel de développement puis créer un environnement urbain dynamique, actif et en santé.

Pour mettre en place ce processus, la Ville a commandé auprès de WSP Canada Inc. la conception d'un projet de plan directeur du centre-ville afin de fournir à son personnel une compréhension des problématiques et enjeux actuels propres au centre-ville ainsi que des lignes directrices stratégiques pour planifier et développer une ville intelligente, durable et orientée sur la communauté. Ce plan directeur résulte de l'étude du secteur et l'analyse de données, de la révision des politiques applicables, de visites de site, de plusieurs consultations avec le personnel municipal et la communauté, le tout en étroite collaboration avec les responsables municipaux.

Ce Plan directeur présente à la Ville de Dieppe une série de directions stratégiques et de projets de transformation à considérer pour la mise en œuvre de politiques futures et l'étude et l'approbation de projets de développement. Le Plan directeur du centre-ville de Dieppe comprend les chapitres suivants:

- **Chapitre 2.0 – Valeurs et vision**
- **Chapitre 3.0 – Vue d'ensemble de l'étude**
- **Chapitre 4.0 – Contexte existant**
- **Chapitre 5.0 – Orientations stratégiques**
- **Chapitre 6.0 – Projets de transformation**
- **Chapitre 7.0 – Outils de planification**
- **Chapitre 8.0 – Mise en œuvre**
- **Chapitre 9.0 – Principales recommandations**

En plus des informations comprises dans ce rapport, l'ensemble des documents et données de base ayant servi à la réalisation du Plan directeur du centre-ville de Dieppe sont présentés en annexe.

- **ANNEXE B: Analyse De Stationnement Dans Le Quadrant Sud-Est, Centre Ville De Dieppe**
- **ANNEXE C: Cost/ Benefit Analysis for Parking in the Southeast Quadrant**
- **ANNEXE D: Revue documentaire et contextuelle du centre-ville de Dieppe**
- **ANNEXE E: Rapport de consultation pour le centre-ville de Dieppe**
- **ANNEXE F: Évaluation des besoins pour le centre-ville de Dieppe**

Enfin, des lignes directrices de design urbain pour le centre-ville de Dieppe ont été conçues et sont incluses dans le présent Plan directeur. Elles servent d'outil au personnel municipal afin d'appliquer et mettre en œuvre des standards de meilleures pratiques susceptibles de guider les futurs développements.

2 LES VALEURS DU CENTRE-VILLE

2.1 VISION

Faisant partie du Grand Moncton, Dieppe se trouve dans un secteur situé à proximité de plusieurs utilisations du sol en concurrence. Compte tenu que les propriétés adjacentes le long de la délimitation ouest du secteur à l'étude comprennent un centre commercial établi (Mail commercial CF Champlain) et plusieurs établissements commerciaux artériels (communément appelées les *big box*), le centre-ville de Dieppe doit faire l'objet d'une planification stratégique pour minimiser le niveau de compétition pour les entreprises commerciales puis se positionner pour attirer le volume élevé de visiteurs généré par ces commerces de destination. Par chance, ces établissements commerciaux de type *big box* ne sont pas propices à un environnement urbain de type centre-ville, soit ce que peut offrir Dieppe avec la possibilité de se diversifier et de créer une "niche urbaine" adjacente à ce secteur commercial de type artériel.

Les centres-villes sont des lieux importants et essentiels pour forger le caractère d'une ville. Avec ce Plan directeur, le centre-ville de Dieppe a pour but de se différencier de l'environnement commercial adjacent, orienté sur l'utilisation de l'automobile, et d'offrir à la ville et à la région un pôle économique, civique et culturel. Par des interventions stratégiques, le centre-ville de Dieppe va s'établir comme un centre urbain actif, durable et en santé capable d'offrir aux résidents, visiteurs et gens d'affaires des motifs pour s'établir, visiter et investir. Par une planification axée sur les piétons, sur le plaisir de se déplacer de façon active grâce à des infrastructures appropriées et sur un modèle de communauté où il fait bon résider, travailler et se divertir, Dieppe a la capacité de se distinguer du secteur commercial adjacent en étant un endroit à vivre et à "être" plutôt qu'un endroit sans attrait à traverser en véhicule.

En gardant ces stratégies en tête, la vision du centre-ville de Dieppe a été établie sur la base des réponses provenant des parties prenantes et du public, de même que par les valeurs mises de l'avant par le personnel municipal et la Ville dans des documents de politiques et de planification. L'énoncé de vision qui suit a pour but de guider Dieppe pour créer le centre-ville qu'elle souhaite réaliser:

Le centre-ville de Dieppe est le centre dynamique, durable et en croissance de la ville pour les affaires, la culture et la vie citoyenne de Dieppe

2.2 VALEURS

Les valeurs qui suivent pour le centre-ville de Dieppe ont été élaborées suite à la révision des documents de politique municipale et en tenant compte des commentaires reçus du personnel municipal et des résidents de Dieppe. Ces valeurs représentent les principes qui vont encadrer la croissance et le développement dans le secteur du centre-ville de Dieppe.

MARCHABLE

Le centre-ville de Dieppe est transformé par le développement commercial et résidentiel, les investissements municipaux et par la création d'importants espaces publics. Dans la perspective où de plus en plus de résidents et visiteurs sont attirés au centre-ville, et que davantage de gens choisissent d'habiter à proximité, il y aura des besoins grandissants pour bénéficier d'infrastructures piétonnes qui sont confortables, sécuritaires et adéquates. Avec ce Plan directeur, la Ville de Dieppe facilitera la mise en place

d'une expérience piétonne intéressante et attirante du centre-ville, tout en amenant les gens à délaissier leurs véhicules pour profiter davantage des attraits du centre-ville, soit ses rues, ses parcs et ses commerces et services en nombre croissant.

CONNECTÉE

Dieppe et ses communautés environnantes comprennent plusieurs services importants, des attractions majeures et des atouts naturels. Grâce à son réseau existant en transports actifs, les résidents et visiteurs peuvent aisément atteindre chacun de ces endroits en utilisant des pistes multifonctionnelles, des sentiers, trottoirs et voies cyclables s'étendant sur tout le territoire de la municipalité. Par des améliorations apportées au réseau routier et piétonnier tel que stipulé dans ce Plan directeur, une connectivité améliorée peut être créée au centre-ville, et ce, afin d'accroître la marche et la pratique du vélo pour tendre vers un mode de vie plus sain.

DYNAMIQUE

Le centre-ville de Dieppe s'enrichit rapidement de plusieurs services, d'attractions et d'une densité résidentielle appréciable qui vont supporter un centre commercial dynamique. Le fait de bénéficier de services tel que des magasins, restaurants, bars et cafés près les uns des autres aide à favoriser la marche, le flânage et ainsi à accroître la durée de présence au centre-ville. Dieppe devait tendre à attirer une grande variété de commerces de détail et de restauration de façon à maintenir l'activité et le dynamisme pendant le jour mais aussi en soirée. Avec ce Plan directeur, Dieppe atteindra une plus forte densité résidentielle et des investissements commerciaux qui contribueront davantage au dynamisme du centre-ville.

VIVANTE

Un centre-ville qui est prospère est conçu pour les gens et c'est là où ils choisissent de vivre, travailler et se divertir. La vitalité et la viabilité d'un endroit est directement lié à la possibilité qu'on les gens d'interagir entre eux et de contribuer à leur voisinage sur les plans social, culturel et économique. Les collectivités doivent fournir aux résidents la possibilité de vivre dans des logements de haute qualité et abordables qui sont capable de répondre à leur besoins personnels et familiaux. Par ce Plan directeur, le centre-ville de Dieppe s'efforcera de fournir aux résidents un environnement dynamique et vivable.

VIABLE

Des investissements commerciaux, une forte composante de commerces de détail et la présence d'une variété d'employeurs sont extrêmement importants pour assurer le succès d'un centre-ville. Une mixité d'établissements d'affaires apportera une grande diversité d'emplois et de niveaux de revenus. Un bon nombre d'employés fréquenteront les petits établissements commerciaux et restaurants, et ceux-ci, avec les services publics existants, les espaces ouverts et le Marché, attireront des consommateurs et visiteurs dans le secteur du centre-ville. La création d'un centre-ville viable passe par une masse critique d'emplois, de services, d'équipements et de résidants vivant à proximité. Dieppe est déjà en voie de promouvoir tous ces éléments, et ce Plan directeur aidera à orienter les futurs choix et investissements de manière à optimiser la viabilité du centre-ville.

CULTURELLE

Dieppe est une communauté unique, façonnée en grande partie par la dynamique présence francophone acadienne. Elle s'inscrit – bien que non officiellement - comme étant la capitale culturelle acadienne du sud-est du Nouveau-Brunswick. En plus de cette présence acadienne, Dieppe comprend plusieurs résidents dont les origines proviennent de l'Asie, de l'Afrique et de l'Amérique du Sud. On y trouve aussi une population anglophone non-négligeable. Dieppe fait la promotion de ces cultures à l'aide du Centre des arts et de la culture de Dieppe situé à Place 1604 et avec sa scène culturelle et artistique qui inclut des spectacles, concerts, ballets et des activités éducatives. Cette scène culturelle est appelée à s'accroître grâce à des événements culturels et sportifs d'envergure prévus au cours des prochaines années. Ce plan

directeur va aider à faciliter ces événements, à améliorer les sites d'accueil et à supporter de nouvelles initiatives culturelles pour l'avenir.

VERTE

Dieppe est privilégiée de profiter de plusieurs espaces naturels et ouverts, incluant la rivière Petitcodiac River, des parcs régionaux d'envergure, des forêts et des terres agricoles. La Ville a déployé plusieurs efforts afin de s'assurer que ces espaces soient accessibles via le réseau de transports actifs qui sert aussi à relier Dieppe avec les communautés voisines. Bien que la municipalité soit bien desservie par des espaces ouverts, il est possible de développer d'autres parcs et espaces ouverts au centre-ville, dans ses environs et sur les espaces riverains. Ce plan directeur contribuera à identifier les sites potentiels pouvant bénéficier aux résidents et aux visiteurs.

3 VUE D'ENSEMBLE DE L'ÉTUDE

3.1 LE SECTEUR À L'ÉTUDE ET SA DÉLIMITATION

Le secteur à l'étude du centre-ville, tel que délimité par la Ville de Dieppe pour l'objet du Plan directeur du centre-ville, est illustré à la Figure 3.1. Ce secteur montre les terrains situés dans le centre-ville ou ses abords immédiats caractérisés par une forme bâtie et une utilisation du sol qui reflètent un centre-ville traditionnel. Ce secteur comprend aussi des propriétés dont les caractéristiques existantes (cadre bâti et usage) risquent de changer, d'une façon ou d'une autre, à court et moyen terme (0-15 ans). Toutefois, il importe de souligner que toutes les propriétés situées à l'intérieur du secteur à l'étude ne sont pas nécessairement sujettes à des changements de forme bâtie, d'utilisation du sol ou de densité d'usage en accord avec la désignation de centre-ville.

Le secteur à l'étude proposé vise à donner un point de référence général dans le cadre du Plan directeur du centre-ville de Dieppe. Les propriétés à l'intérieur de ce secteur devraient être analysées en tenant compte des usages environnants, les caractéristiques principales, les corridors importants et le cadre bâti situé à l'extérieur du secteur d'étude.

Limite à l'ouest (rue Paul et propriétés adjacentes)

La limite ouest du secteur à l'étude proposé devrait être délimité par la partie est des propriétés adjacentes à la rue Paul. Le raisonnement à la base de cette décision est que l'utilisation du sol, la forme bâtie et la densité des usages pour les propriétés situées le long de la rue Paul reflètent en général une forme urbaine de type commerciale artérielle. Ces propriétés devraient donc être exclues du secteur à l'étude.

Limite au sud (prolongement de la rue Paul)

Généralement, le prolongement des rues Paul et Alain-Gillette devrait constituer la limite sud du secteur à l'étude car ces rues agissent comme une frontière distincte. Paul Street formera une limite entre l'environnement bâti et l'aire naturelle située le long de la rivière Petitcodiac. Toutefois, il y a quelques exceptions à considérer pour le petit secteur s'étalant le long de la rivière Petitcodiac où se trouvent des milieux humides reconnus à l'échelle provinciale. Le bâtiment de la pharmacie Guardian située le long de l'avenue Acadie et au sud de la rue Alain-Gillette doit être considéré dans le secteur à l'étude compte tenu de son usage actuel.

Limite à l'est (rue du Collège et future extension de la rue du Collège)

La rue du Collège et son extension projetée devrait constituer la limite est du secteur à l'étude. La rue du Collège semble constituer la frontière distincte à l'est compte tenu de sa courte distance avec la Place 1604 et qu'elle forme un important corridor nord-sud.

Limite au nord (limites sud des propriétés situées du côté sud de la rue Gould)

La limite nord du secteur à l'étude devrait correspondre à la limite sud des propriétés localisées du côté sud de la rue Gould. La rue Gould et le secteur au nord de cette rue forment un voisinage résidentiel de faible densité où peu de changements sont prévisibles en termes d'usage et de forme bâtie.

Figure 3.1: Délimitation du secteur à l'étude pour le Plan directeur du centre-ville



Pour les fins de ce Plan directeur du centre-ville, la délimitation du secteur à l'étude est illustrée à la Figure 3.1. Bien que l'essentiel de ce plan directeur traite du secteur à l'intérieur de cette délimitation, les propriétés concernées ont été analysées en considérant le contexte environnant en termes d'usages et de composantes naturelles et bâties d'importance. Pour des fins d'analyse et de référence, le secteur à l'étude a été subdivisé en quatre (4) quadrants tel que montré à la Figure 3.1.

QUADRANT SUD-OUEST

Le quadrant sud-ouest est délimité par l'extension de la rue Paul et la rivière Petitcodiac à l'ouest, la rue Champlain au nord et l'avenue Acadie à l'est. Bien que des usages commerciaux et mixtes soient présents le long de la rue Champlain et de l'avenue Acadie, le quadrant sud-ouest comprend principalement des maisons unifamiliales isolées. Ce quadrant, adjacent à la rivière Petitcodiac et au réseau de sentiers, a été configuré pour inclure une portion riveraine en vue d'un parc potentiel pouvant relier Place 1604 à la rivière Petitcodiac. Les rues notables se trouvant dans le quadrant sud-ouest comprennent l'avenue Virginia, les rues Ste-Croix, Harold et Grand-Pré.

QUADRANT SUD-EST

Le quadrant sud-est est délimité par la future extension de la rue du Collège vers l'est, la rue Champlain au nord, l'avenue Acadie à l'ouest et la pharmacie Guardian / Le centre de santé du Marais au sud. Le quadrant sud-est accueille actuellement le noyau existant du centre-ville de Dieppe et comprend l'hôtel de ville, le 200 rue Champlain, Place 1604, le Marché de Dieppe, un nouvel hôtel en développement, des commerces et espaces à bureaux le long de la limite nord ainsi que des immeubles résidentiels

multifamiliaux dans la portion sud-est du quadrant. Les rues notables se trouvant dans ce quadrant sont le Chemin Gauvin et la rue du Marché.

QUADRANT NORD-EST

Le quadrant nord-est est délimité par la rue Champlain au sud, l'avenue Acadie à l'ouest, la rue du Collège à l'est et les limites arrière des propriétés situées du côté sud de la rue Gould au nord. Le quadrant nord-est comprend principalement des résidences unifamiliales isolées, sa limite sud (le long de la rue Champlain) est caractérisée par des établissements commerciaux et espaces à bureaux et sa limite ouest (le long de l'avenue Acadie) accueille des commerces, des bâtiments résidentiels mixtes et l'église Sainte-Thérèse. Plusieurs immeubles résidentiels multifamiliaux se trouvent aussi dans ce quadrant. Un vaste espace ouvert se trouve dans le coin nord-est du quadrant et comprend des terrains de balle, des courts de tennis et l'aréna Centenaire. Il s'agit du site prévu pour le futur complexe intergénérationnel communautaire axé sur le sports, la santé, le bien-être et la vie communautaire. L'école élémentaire Sainte-Thérèse est aussi présente dans ce quadrant du secteur d'étude du centre-ville, soit dans la partie nord de la rue Notre-Dame. Les rues notables comprennent les rues Notre-Dame, Sainte-Thérèse et Cousteau.

QUADRANT NORD-OUEST

Le reste du secteur à l'étude est délimité par l'avenue Acadie à l'est, la rue Champlain au sud ainsi que plusieurs lignes de propriété situées en front des rues Régis et Paul. Le quadrant nord-ouest comprend plusieurs usages incluant des résidences unifamiliales isolées, des immeubles résidentiels multifamiliaux, des établissements commerciaux et espaces à bureaux, deux bâtiments mixtes (résidentiel / commercial / bureaux) et il accueillera bientôt un vaste bâtiment résidentiel de 150 logements actuellement en construction.

3.2 RÉSUMÉ DES RAPPORTS

La réalisation du Plan directeur du centre-ville de Dieppe s'est appuyée sur plusieurs rapports généraux (tous inclus en annexe). Ce qui suit résume les faits saillants de chacun de ces rapports: *L'Étude du stationnement pour le quadrant sud-est du centre-ville de Dieppe*, la *Revue documentaire et contextuelle du centre-ville de Dieppe*, le *Rapport de consultation pour le centre-ville de Dieppe* et *l'Évaluation des besoins pour le centre-ville de Dieppe*.

ÉTUDE DU STATIONNEMENT POUR LE QUADRANT SUD-EST (JUIN 2016)

L'Étude du stationnement pour le quadrant sud-est du centre-ville de Dieppe a été complétée en juin 2016 et a constitué la première phase de l'étude du Plan directeur du centre-ville. Les objectifs de ce rapport consistaient à : (1) déterminer l'offre existante en stationnement, sa gestion et son utilisation actuelle, (2) consulter le personnel municipal et les parties prenantes à l'échelle locale, (3) prévoir la future demande en stationnement pour le quadrant sud-est, et (4) développer des alternatives faire face aux besoins additionnels potentiels en stationnement. Voici les faits saillants issus de l'étude.

- Les consultations avec le personnel municipal et les parties prenantes ont fait ressortir une forte proportion à l'effet que le quadrant sud-est a une offre insuffisante en stationnement.
- Le personnel municipal et les parties prenantes ont indiqué que les futurs projets de développement contribueront à aggraver le problème de manque de stationnement disponible au centre-ville.
- Les propriétaires d'entreprises locales ont souligné que le stationnement gratuit au centre-ville est attirant pour que les entreprises s'établissent à Dieppe. Toutefois, ils ont indiqué que l'espace de stationnement est actuellement limité pour leurs employés et leurs clients.
- Le personnel municipal et les parties prenantes ont indiqué qu'une structure de stationnement à plusieurs niveaux dans le quadrant sud-est sera probablement nécessaire dans un futur rapproché dans la mesure où la densification se poursuit.
- Le personnel municipal et les parties prenantes estiment que compte tenu que Dieppe est une communauté fortement dépendante de l'automobile, il sera difficile de changer les modes de transport des gens qui se déplacent vers le secteur du centre-ville ou qui partent de celui-ci.
- Les données d'utilisation du stationnement collectées par la Ville pendant les jours de semaine entre le 16 mai et le 10 juin 2016 et transmises à WSP montrent que le taux d'occupation typique de ces espaces de stationnement était d'environ 70% durant les heures de pointe de l'avant-midi et de l'après-midi.
- Les données d'utilisation du stationnement collectées lors du mercredi 8 juin 2016 montrent que le taux d'occupation était d'environ 60-70% avec plusieurs espaces de stationnement occupés à moins de 60% pendant le jour.
- Les données d'utilisation du stationnement collectées à 10h de l'avant-midi le samedi 11 juin 2016 montrent que le taux d'occupation des espaces de stationnement public était d'environ 80%.

- En vertu du développement projeté à court terme dans ce secteur, 178 espaces de stationnement supplémentaires sont requis.
- Le redéveloppement des terrains de stationnement autour de Place 1604 exigera l'aménagement d'environ 161 espaces de stationnement supplémentaires.
- Depuis que ce rapport a été complété, la Ville de Dieppe a aménagé 131 espaces de stationnement additionnels, ce qui porte l'offre totale de 481 à 598 espaces de stationnement.

LA CONNEXION DU CENTRE-VILLE DE DIEPPE AVEC LA RIVIÈRE PETITCODIAC

Le secteur riverain de la rivière Petitcodiac qui correspond à la portion de Dieppe est actuellement accessible via le réseau de sentiers multifonctionnels de la Ville. L'accès à ce réseau à partir de Place 1604 se fait par une extension de sentier pour piétons et cyclistes depuis l'avenue Virginia. L'accès en véhicule se fait aussi par l'avenue Virginia, bien que le stationnement soit informel et essentiellement sur rue.

Dans le cadre de la réalisation du Plan directeur du centre-ville, il a été demandé à WSP de proposer des alternatives afin de relier le secteur riverain de la rivière Petitcodiac au centre-ville dans un contexte d'amélioration et de développement du secteur. Deux éléments importants à considérer en termes de connectivité seront de déterminer le lien principal à partir du centre-ville et de créer un point de destination capable d'attirer les résidents et visiteurs à la rivière. Le design conceptuel pour ce parc riverain sera abordé à la section 6 de ce rapport.

Pour faciliter les discussions dans le cadre des consultations publiques et pour identifier des alternatives en termes d'accès, l'équipe de WSP a évalué les différentes possibilités pour aménager le meilleur axe en transport actif (piétons et cyclistes) reliant le secteur riverain au centre-ville. Les principaux objectifs pour déterminer ces possibilités comprennent :

- L'aspect « direct » de l'accès à partir de Place 1604;
- Les options pour améliorer des emprises publiques;
- Les options pour améliorer les aménagements paysagers et équipements pour les piétons;
- Les options pour intégrer le transport actif; et
- Un accès facile pour les piétons.

Trois options ont été évaluées et sont illustrées à la Figure 3.2:

1. Une connexion depuis Place 1604 à la rivière Petitcodiac via l'avenue Virginia.
2. Une connexion depuis Place 1604 à la rivière Petitcodiac via le corridor de la rue Champlain et l'accès par des rues locales.
3. Une connexion directe depuis Place 1604 à la rivière Petitcodiac à travers des îlots urbains (illustré de façon générale sur la Figure 3.2 plus bas).

Suite à l'analyse du secteur à l'étude, et plus particulièrement du quadrant sud-ouest, l'équipe du projet est d'avis que l'avenue Virginia constitue la connexion la plus appropriée tout en offrant les meilleures possibilités en termes d'amélioration. Les avantages associés à cette connexion incluent :

- Un accès direct depuis Place 1604, incluant une percée visuelle directe;
- L'ajout prochain de trottoirs et la réalisation de travaux de resurfaçage;
- Une largeur de chaussée intéressante qui offre des possibilités en termes de transport actif et de création de liens avec le réseau de transports actifs existant;
- Un espace suffisant pour de l'aménagement paysager; et

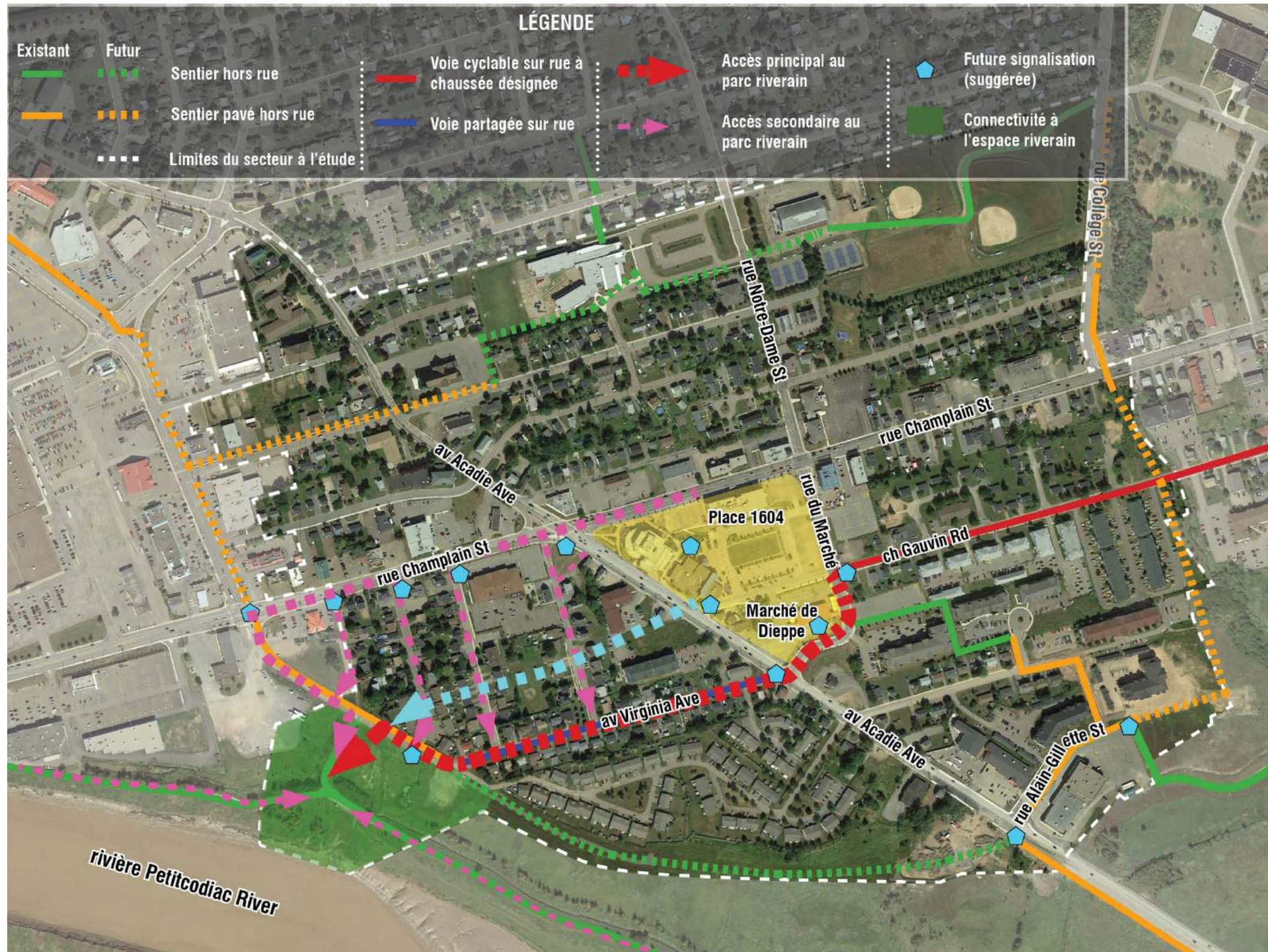
- Des possibilités de connexion aux autres rues avoisinantes, ce qui accroît la connectivité à la rue Champlain et aux secteurs adjacents au nord et à l'ouest.

Bien que l'avenue Virginia semble être la connexion la plus appropriée, cela ne signifie pas pour autant qu'elle doit être la seule option. La Figure 3.3 illustre les routes d'accès primaires et secondaires qui relient Place 1604 à la rivière Petitcodiac, leur intégration avec les sentiers multifonctionnels actuels et projetés ainsi que les endroits stratégiques où une signalisation appropriée devrait être installée.

Figure 3.2: Trois options pour relier Place 1604 à la rivière Petitcodiac



Figure 3.3: Analyse, territoire entre la rivière Petitcodiac et le centre-ville de Dieppe



REVUE DOCUMENTAIRE ET CONTEXTUELLE DU CENTRE-VILLE DE DIEPPE,

La *Revue documentaire et contextuelle du centre-ville de Dieppe* a été rédigée pour mettre de l'avant les tendances en termes de population, de démographie et de développement, de même que les conditions d'utilisation du sol et de connectivité pour la Ville de Dieppe. Ce rapport constitue une source d'information essentielle pour la structure du présent Plan directeur. Les éléments qui suivent constituent les faits saillants du rapport.

- La Ville de Dieppe a connu une croissance importante de sa population au cours des 20 dernières années.
- En 2011, la Ville de Dieppe avait une population relativement jeune (âge médian de 36.9 ans) en comparaison avec le Comté de Westmorland voisin (âge médian de 41.4 ans) et la province du Nouveau-Brunswick (âge médian de 43.7 ans).
- En 2011, le revenu médian des ménages (après impôt) était considérablement plus élevé à Dieppe en comparaison à ceux du Comté de Westmorland et de l'ensemble de la province. En 2011, l'Enquête nationale auprès des ménages a évalué à plus de 60,000\$ le revenu médian des ménages (après impôt) pour Dieppe. Pour le comté de Westmorland et l'ensemble du Nouveau-Brunswick, les revenus médians des ménages s'établissaient (après impôt) s'établissaient respectivement à 49,300\$ et 47,300\$.
- En 2011, l'Enquête nationale auprès des ménages révélait que 95% des résidants de la Ville de Dieppe allaient au travail avec un véhicule motorisé privé (comme passager ou conducteur).
- La Ville de Dieppe offre des incitatifs financiers aux développeurs privés qui participent au développement du centre-ville de façon à en accroître la valeur foncière. De tels incitatifs incluent la réduction du prix des terrains achetés par la Ville, des subventions pour les espaces de stationnement souterrains ainsi que des incitatifs pour des interventions à Place 1604 qui contribuent au domaine public.
- La valeur des permis de construction au centre-ville pour la période de 5 ans se terminant en 2015 correspondait à une moyenne de 2.6 \$ millions. Les valeurs de construction au centre-ville ont atteint un niveau record de 12 \$ millions en 2016.
- Le développement résidentiel a correspondu à environ 60% du total de la valeur des permis émis pour la période de 5 ans se terminant en 2015.

RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE DU CENTRE-VILLE DE DIEPPE

Ce rapport de consultation offre une vue d'ensemble des activités de consultation et des commentaires reçus du personnel municipal et des résidants de Dieppe. Ces activités de consultation ont compris :

- Des ateliers portant sur la vision du centre-ville auprès du personnel municipal et des parties prenantes lors de la consultation de juin 2016.
- Un sondage en ligne s'adressant aux résidants, accessible et publicisé via le site web de la Ville.
- Une rencontre publique générale pour présenter les grandes lignes de l'étude et offrir aux résidants la possibilité de poser des questions et formuler des commentaires.
- Un atelier réalisé avec les représentants des différents services municipaux.



Voici les faits saillants du rapport.

- Plus de 700 réponses de résidants ont été obtenues via le sondage en ligne pour les résidants, lequel a été actif pour une période de 6 semaines.
- L'endroit le plus fréquemment visité au centre-ville par les résidants est le Marché de Dieppe avec près de 90% des répondants ayant visité cet établissement dans la dernière année.
- Plus de 90% des répondants ont indiqué qu'ils se déplacent depuis et vers le centre-ville en véhicule motorisé privé. Plus de la moitié des répondants croit que le stationnement est insuffisant dans le secteur.

- Près des deux-tiers des répondants au sondage ont indiqué qu'ils utilisent le vélo à des fins récréatives au moins une fois par mois. Cependant, la moitié des répondants ont indiqué qu'ils n'utilisent jamais leur vélo pour un point de destination au centre-ville.
- 85% des répondants ont indiqué que l'ajout d'établissements en restauration et en alimentation au centre-ville ferait en sorte qu'ils visiteraient ce dernier plus fréquemment. Les trois-quarts des répondants ont répondu que l'ajout d'établissements axés sur le divertissement résulterait aussi en plus de visites au centre-ville.
- Les deux-tiers des répondants ont identifié les immeubles résidentiels multifamiliaux comme étant les typologies d'habitation qu'ils privilégient pour le centre-ville.
- Les répondants au sondage ont indiqué que les sentiers et espaces aménagés pour les cyclistes constituaient la composante de design urbain prioritaire pour le centre-ville.
- Les discussions avec le personnel municipal ont permis d'identifier plusieurs enjeux et opportunités en lien avec l'aménagement actuel et futur du centre-ville de Dieppe. Ces enjeux comprennent:
 - Les voies de circulation élargies sur la rue Champlain et l'avenue Acadie ont pour effet de séparer le centre-ville en plusieurs parties et de créer des barrières pour l'ensemble du secteur.
 - Il existe un manque de connectivité entre Place 1604 et le secteur riverain de la rivière Petitcodiac.
 - La perception que le stationnement est insuffisant, à l'heure actuelle et à l'avenir avec les futurs développements, va s'accroître.
 - Il y a un manqué de restaurants et d'établissements de divertissement.
- Les opportunités identifiées par le personnel municipal incluent:
 - Miser sur Place 1604 pour créer un pôle dynamique et culturel qui répond aux attentes des résidents et visiteurs.
 - Créer un centre-ville "connecté" avec des sentiers accessibles, des liens aménagés à travers les îlots urbains ainsi que des rues actives qui sont sécuritaires pour les piétons.
 - Créer des communautés complètes avec les commerces, services et toutes les typologies d'habitation nécessaires pour tous les groupes de résidents.
 - Relier le coeur du centre-ville (Place 1604) au réseau de sentier situé dans l'espace riverain de la rivière Petitcodiac.
 - Aménager plus d'espaces ouverts et d'endroits pour se rassembler, ce qui inclut des placettes urbaines, de petits parcs et des espaces verts pour pouvoir se divertir.

ÉVALUATION DES BESOINS POUR LE CENTRE-VILLE DE DIEPPE

Le rapport de l'Évaluation des besoins pour le centre-ville de Dieppe a été conçu pour synthétiser et analyser toutes les informations produites à ce jour. Les conditions existantes ont été évaluées (principalement à partir des études antérieures, des visites de site et des données obtenues du personnel municipal) puis analysées à la lumière des rapports généraux et activités de consultation. L'évaluation des besoins a été réalisée sur la base de neuf (9) domaines, chacun d'eux présentant une série d'opportunités en termes de croissance et de développement. Les opportunités sous-jacentes à chaque domaine sont présentées ci-après.

À souligner, les opportunités liées au stationnement 3.1–3.4 se retrouvent dans l'annexe B, *Analyse de Stationnement dans le Quadrant sud-est, Centre-Ville de Dieppe*, Juin 2016.

1. TRANSPORTS ACTIFS (TA)

| | |
|-------------------------|--|
| Opportunité 1.1: | Continuer d'intégrer des mesures en transports actifs (TA) dans le cadre des prolongements prévus des rues Paul, du Collège et Sainte-Thérèse, de même que tout autre projet d'amélioration des emprises de rues. |
| Opportunité 1.2: | Examiner les opportunités de relier entre eux les lieux populaires de destination (particulièrement les quadrants nord de la ville) dans le secteur à l'étude. Ces lieux de destinations peuvent inclure: Place 1604, le Collège communautaire du Nouveau-Brunswick, l'école Sainte-Thérèse, le site du futur complexe intergénérationnel communautaire, la rivière Petitcodiac et le Mail Champlain CF. |
| Opportunité 1.3: | Envisager le besoin d'aménager des infrastructures en transports actifs, incluant des stationnements pour vélos et des équipements pour entreposer les vélos dans le secteur du centre-ville. |
| Opportunité 1.4: | Se concerter avec les groupes locaux de promotion du vélo afin d'identifier les liens cyclables et besoins en infrastructures nécessaires à la création d'un réseau cyclable sécuritaire et attractif susceptible d'être utilisé par les résidents. |
| Opportunité 1.5: | Encourager tous les nouveaux générateurs d'emplois au centre-ville à fournir des équipements (ex : douches, vestiaires, etc.) nécessaires aux employés utilisant les transports actifs. |

2. TRANSPORT PUBLIC

| | |
|-------------------------|--|
| Opportunité 2.1: | Envisager de fournir des équipements améliorés (plages d'accueil, bancs, abris) aux arrêts d'autobus pour en accroître la visibilité et améliorer le confort des utilisateurs. |
| Opportunité 2.2: | Mettre en œuvre des mesures préférentielles pour le transport public à des endroits stratégiques afin d'accroître la visibilité des circuits de transport public puis de réduire les délais d'attente des autobus pour le bénéfice des usagers. |
| Opportunité 2.3: | Envisager de revoir la localisation des arrêts d'autobus et des circuits dans le centre-ville de Dieppe afin de fournir une couverture de 100% au centre-ville en lien avec les distances de marche appropriées depuis les arrêts d'autobus vers les points d'origine et de destination. |

3. STATIONNEMENT

| | |
|------------------|--|
| Opportunité 3.1: | Dans le court-terme immédiat, améliorer la signalisation pour le stationnement dans le secteur du centre-ville afin de diriger adéquatement les véhicules vers les espaces de stationnement public disponibles. |
| Opportunité 3.2: | Envisager de mettre en œuvre une stratégie de stationnement gratuit pour aider à compenser l'offre de stationnement sur des terrains de plus en plus chers. Le stationnement payant peut aussi encourager l'utilisation du transport public et actif en tant que modes de déplacements privilégiés. |
| Opportunité 3.3: | Surveiller continuellement les besoins en stationnement alors que le développement s'accroît dans le secteur à l'étude. |
| Opportunité 3.4: | Le stationnement sur rue peut être complémentaire à plusieurs rues commerciales car il fournit un accès facile aux établissements commerciaux situés en façade et constitue une protection pour les piétons et cyclistes par rapport au trafic véhiculaire. Considérer quelles emprises de rues situées au centre-ville (particulièrement celles adjacentes à un zonage commercial) peuvent accueillir du stationnement sur rue. |

4. PAYSAGES DE RUES ET MARCHABILITÉ

| | |
|------------------|--|
| Opportunité 4.1: | Identifier les rues sujettes à des projets pilotes d'amélioration du paysage de rue dans le but d'améliorer les espaces piétonnier et l'expérience des piétons. Une rue particulièrement appropriée pour de tels projets pilotes serait le Chemin Gauvin entre Place 1604 et le Marché de Dieppe |
| Opportunité 4.2: | À court terme, envisager la réalisation d'une étude sur le paysage de rue afin d'améliorer le confort et la sécurité des piétons le long des principales rues longeant et traversant le secteur à l'étude (ex : rue Champlain, avenue Acadie, rue Notre-Dame, etc.) |
| Opportunité 4.3: | Pour les prochains prolongements de rues, s'assurer que la géométrie des emprises de rues tienne compte des différents usagers. Ceci inclut l'aménagement de trottoirs, de différents types de voies pour le trafic, des traverses piétonnes, des équipements pour le transport actif, des circuits et arrêts pour le transport public, des aménagements paysagers, l'intégration d'arbres, etc. |
| Opportunité 4.4: | Pour encadrer les projets, consulter les futures lignes directrices de design urbain pour le centre-ville de Dieppe en ce qui concerne le design des paysages de rues sur la base de la hiérarchie routière. |

| | |
|-------------------------|--|
| Opportunité 4.5: | Encourager et supporter davantage les déplacements piétonniers, et ce, à l'intérieur d'un rayon de 300-400 mètres (ou environ 5 minutes de marches du centre-ville) dans des endroits où les paysages de rue seront améliorés, notamment en termes de séparation du trafic, de plantation d'arbres et d'autres composantes paysagères. |
|-------------------------|--|

5. USAGES COMMERCIAUX

| | |
|-------------------------|---|
| Opportunité 5.1: | Encourager les développements mixtes résidentiel / commercial à l'intérieur du centre-ville afin d'accroître la densité de la population. |
| Opportunité 5.2: | Encourager une mixité commerciale capable d'attirer une forte clientèle de base et qui comble les vides en matière d'inventaire de commerce de détail et de services (ex : cafés, bars, boutiques, magasins spécialisés, etc.). |
| Opportunité 5.3: | Encourager les développements commerciaux compacts qui favoriseront la marchabilité et la proximité entre les services. |

6. USAGES RÉSIDENTIELS

| | |
|-------------------------|--|
| Opportunité 6.1: | Encourager une mixité de typologies d'habitation et de logements abordables au centre-ville et dans les secteurs environnants. |
| Opportunité 6.2: | Accroître les investissements dans les équipements publics, infrastructures et espaces ouverts afin d'attirer un plus grand nombre de résidents au centre-ville. |
| Opportunité 6.3: | Encourager des développements résidentiels comportant différents usages, et ce, pour soutenir le commerce au détail au centre-ville et capitaliser sur les investissements municipaux dans le secteur du centre-ville. |

7. PARCS ET ESPACES OUVERTS

| | |
|-------------------------|--|
| Opportunité 7.1: | Explorer les possibilités d'accroître la superficie d'espaces verts ouverts et de parcs dans le secteur à l'étude, notamment via l'acquisition de nouveaux terrains municipaux ou la cession de parcs à la Ville par les promoteurs immobiliers dans le cadre de projets de développement. |
| Opportunité 7.2: | Explorer les possibilités d'améliorer l'aspect esthétique et fonctionnel des parcs et espaces ouverts existants. Considérer, entre autres, la mise en place de structures « douces » et temporaires, tel des terrasses ou du mobilier urbain, accompagnés de végétation et d'art public pour promouvoir l'animation et les lieux de rassemblement. |
| Opportunité 7.3: | Explorer les possibilités de fournir de petites places publiques – des placettes - situées à courte distance de marche les unes des autres dans les quadrants du centre-ville, en particulier le quadrant sud-est. Ces places publiques, ou « placettes » devraient être situées au centre de chaque quadrant et avoir une superficie minimale de 0.5 hectare. |

| | |
|-------------------------|---|
| Opportunité 7.4: | S'appuyer sur les Jeux de la francophonie canadienne (2017), les Jeux de la francophonie internationale (2021) et autres futurs événements significatifs pour aménager des équipements permanents répondant à la fois aux besoins à court terme de tels événements et aux besoins récréatifs à long terme de la communauté. |
|-------------------------|---|

8. ESPACES RIVERAINS

| | |
|-------------------------|--|
| Opportunité 8.1: | Explorer la possibilité d'acquérir des terrains publics à des endroits stratégiques le long de la rivière en vue de fournir des accès publics, du stationnement et des aires d'agrément. |
| Opportunité 8.2: | Envisager des investissements liés à des infrastructures à faible impact tel des aires de pique-nique, des plates-formes d'observation, des espaces extérieurs et des aires de jeux. |
| Opportunité 8.3: | Étudier les options possibles pour accroître la connectivité entre le centre-ville et les espaces riverains grâce à des corridors piétonniers et une signalisation appropriée. |
| Opportunité 8.4: | Créer un point central focal dans le design des espaces riverains, à savoir un point focal doté d'une signature identitaire distincte et qui favorise un sentiment d'appartenance. |
| Opportunité 8.5: | S'assurer que le parc riverain et ses espaces verts soient reliés et connectés aux trottoirs et sentiers piétonniers adjacents. Une liaison piétonne avec le parc riverain devrait être soulignée, particulièrement via l'avenue Virginia. |

9. ÉQUIPEMENTS CULTURELS ET DE SPECTACLES

| | |
|-------------------------|--|
| Opportunité 9.1: | Continuer à prioriser, à investir et à dynamiser la culture locale de Dieppe grâce aux équipements déjà présents au cœur du centre-ville. |
| Opportunité 9.2: | Tenir compte des besoins pour des espaces dédiés aux arts et à la culture dans le cadre des futurs investissements publics. |
| Opportunité 9.3: | Considérer toute contribution potentielle provenant du secteur privé pour accroître la culture locale et les initiatives d'espaces à portée collective (ex : art public, financement pour des équipements culturels ou des spectacles, etc.) lors de tout futur développement dans le secteur du centre-ville. |
| Opportunité 9.4: | Continuer à promouvoir des développements qui contribuent et/ou supportent le dynamisme de la Place 1604. |

4 CONTEXTE EXISTANT

La Ville de Dieppe est une communauté dynamique en forte croissance qui est fière de son passé, de sa culture acadienne et de sa vision pour le future. Elle offre aussi à ses citoyens la possibilité d'élever une famille en anglais ou en français. Ces atouts se reflètent dans les changements qui sont survenus au centre-ville au cours des dernières années. Alors que la Ville poursuit son développement, il est important de tenir compte du contexte actuel qui a permis d'attirer avec succès des investissements et de nouveaux résidants. Il importe aussi de considérer des exemples de bonnes pratiques qui ont bien fonctionné pour plusieurs communautés présentant des taille et des dynamiques similaires.

L'information qui suit présente un sommaire des conditions existantes en termes de services, d'utilisation du sol et d'infrastructures dans le secteur à l'étude du centre-ville. Une version plus complète de cette information, avec des explications en termes de collecte et de méthodologie, se retrouve dans le *l'Évaluation des besoins* pour le centre-ville de Dieppe et la Revue documentaire et contextuelle du centre-ville de Dieppe, lesquels se trouvent dans les *Annexes du Plan directeur*, soit un document distinct du présent rapport.

L'information ci-après a été présentée sous trois thèmes qui constituent des domaines d'importance dans le cadre de ce Plan directeur:

1. **SE DÉPLACER:** comment les résidants se déplacent vers, depuis et à l'intérieur du secteur du centre-ville de Dieppe.
2. **VIVRE ET TRAVAILLER:** comment les propriétés sont utilisées, quelle forme bâtie privilégier, comment créer des secteurs commerciaux complets et viables ainsi que des voisinages de qualité.
3. **SE DIVERTIR:** comment offrir des opportunités en termes de récréation et de loisirs dans le secteur du centre-ville, et comment relier efficacement le réseau d'espaces verts et ouverts.

4.1 SE DÉPLACER

L'enquête nationale auprès des ménages de 2011 a permis de recueillir des données liées au mode de déplacement des travailleurs. La majorité des résidants ont indiqué qu'ils conduisent un véhicule motorisé (en tant que conducteur) vers et depuis leur lieu d'emploi. Ceci étant, les résidants de Dieppe ont indiqué via le sondage en ligne que plusieurs d'entre eux utilisent le réseau de sentiers récréatifs et d'infrastructures bien développé qui relie entre eux chacun des secteurs de la municipalité et au-delà.

Dieppe est aussi desservie par Codiac Transpo, qui a connu une importante croissance de sa clientèle et a ainsi accru l'intérêt du transport public comme mode de déplacement alternatif. Toutefois, malgré ces tendances, le stationnement au centre-ville continue d'être perçu comme un défi, ce qui tend à constituer un obstacle pour attirer des investissements d'affaires et pour retenir la clientèle.

TRANSPORT ACTIF (TA)

La Ville de Dieppe possède actuellement un réseau de sentiers multifonctionnels bien développé qui relie différentes parties de la municipalité avec le Grand Moncton. Bien que ce réseau de sentiers desserve adéquatement la communauté d'un point de vue récréatif, il existe des lacunes importantes en termes de connectivité des infrastructures dans le secteur du centre-ville pour des fins de transport actif (TA). Les usagers en TA diffèrent de ceux qui marchent ou utilisent le vélo de façon récréative par le type de déplacement effectué. Les usagers récréatifs peuvent voyager par exploration, pour de l'exercice, pour fins de loisirs et sont plus susceptibles d'emprunter les routes pittoresques ou panoramiques pour leurs déplacements. Les usagers en TA recherchent les réseaux sur rue ou hors rue appropriés pour les amener du point A au point B le plus efficacement possible, tout en gardant une distance sécuritaire et confortable par rapport au trafic véhiculaire. Le réseau de sentiers existant et future de la Ville de Dieppe est illustré à la Figure 4.2.

Avec un tel réseau de sentiers multifonctionnels, il n'est pas étonnant que près de deux tiers des participants au sondage en ligne aient indiqué qu'ils utilisent la marche ou le vélo régulièrement à des fins récréatives. Ceux qui ont indiqué la marche ou le vélo comme principal mode de déplacement sont néanmoins très peu nombreux (6% des répondants au sondage). Malgré qu'il existe des trottoirs et des voies cyclables sur rue et hors rue, plusieurs résidents ont indiqué ne pas les utiliser fréquemment pour se déplacer vers et depuis le secteur à l'étude.

L'utilisation future dépendra du nombre et de la qualité des investissements réalisés par la Ville de Dieppe sur les infrastructures de TA. Les améliorations prévues au réseau (illustrées à la Figure 4.2) permettront de rendre le centre-ville beaucoup plus accommodant pour les usagers du TA et pourraient ainsi positionner la Ville à l'avant-plan en termes de participation au TA.

Les futurs prolongements des sentiers prévus sur rue et hors rue, illustrés à la Figure 4.2, aideront à combler les lacunes en infrastructures de vélo dans le sens est-ouest (pour les quadrants du nord), de même que dans le sens nord-sud pour les périphéries est et ouest du secteur à l'étude. Ces ajouts au réseau devraient être poursuivis par la Ville, en parallèle avec tout prolongement du réseau de rues près du centre-ville (ex : les prolongements des rues Paul et du Collège). Néanmoins, même en considérant ces prolongements de rues, des lacunes apparentes dans le réseau cyclable persistent. La Figure 4.2 ne montre aucune connexion pour les usagers de TA dans le sens nord-sud à l'intérieur du centre-ville. De plus, les cyclistes disposent de peu de routes pour les mener directement à Place 1604. Bien que le secteur à l'étude paraisse bien desservi par des emprises de rues comportant des trottoirs simples ou doubles, peu de répondants au sondage ont indiqué marcher vers et depuis le secteur à l'étude de façon régulière. On s'attend à ce que des améliorations apportées aux emprises de rues du secteur à l'étude pourraient mobiliser davantage de marcheurs dans le secteur à l'étude tout en aidant à atténuer la perception des problèmes de stationnement. Les recommandations en termes d'améliorations du domaine piétonnier et du réseau cyclable actuel et futur seront traités aux sections 5.1 et 5.2 de ce Plan directeur.

Figure 4.1: Voies cyclables unidirectionnelles sur le Chemin Gauvin



Figure 4.2: Réseau de sentiers existant et futur dans la Ville de Dieppe



TRANSPORT PUBLIC

Codiac Transpo gère le service de transport public dans le Grand Moncton avec trois trajets desservant la Ville de Dieppe. Le mail commercial CF Champlain sert de plaque tournante pour le transport et est desservi par un total de 8 trajets (incluant ceux desservant la Ville de Dieppe). Il y a actuellement 13 arrêts de transport public dans le secteur à l'étude, avec des trajets desservant la rue Champlain, l'avenue Acadie, le chemin Gauvin et la rue Notre-Dame. La couverture actuelle en arrêts d'autobus est suffisante pour fournir un arrêt d'autobus à l'intérieur de 400 mètres de la plupart des secteurs du centre-ville, avec un arrêt d'autobus pour chaque trajet dans un rayon de 400 mètres de Place 1604. La distance typique entre les arrêts d'autobus dans le centre-ville de Dieppe est d'environ 300 mètres bien qu'il existe des distances de 500 mètres le long de certains trajets. En plus des trois trajets susmentionnés, la Ville de Dieppe a instauré un service de navettes de taxi dans deux secteurs de Dieppe qui servent de transferts le long des trajets #93 and #95:

- Le service de navette Champlain sert de point de transfert avec le trajet #93 le long du boulevard de Dieppe.
- Le service de navette Amirault dessert le trajet #95 à son arrêt situé à l'intersection du chemin Fox Creek et de la rue Amirault.

Les données sur la clientèle du transport public pour les trajets desservant Dieppe indiquent que le service est utilisé autant les jours de semaine qu'à mi-journée en fin de semaine. La clientèle s'est accrue à un rythme qui excède le taux de croissance de la municipalité. Selon Codiac Transpo, la clientèle moyenne quotidienne entre 2014 et 2016 a augmenté de plus de 9% par année pour les trois trajets, chaque trajet ayant enregistré une croissance d'au moins 6% annuellement. Cette forte croissance de la clientèle pour Dieppe, qui se compare à une croissance moyenne de la clientèle d'environ 2% pour tout le territoire desservi par Codiac Transpo, indique que des conducteurs peuvent effectuer une transition au service public pour certains de leurs déplacements. Toutefois, ceux-ci ne sont pas nécessairement réalisés vers et depuis le secteur à l'étude du centre-ville. Les trajets de transport public actuels et les arrêts de transport public dans le secteur à l'étude sont illustrés à la Figure 4.3.

Figure 4.3: Trajets de transport public actuels et arrêts de transport public dans le secteur du centre-ville à l'étude de Dieppe



Figure 4.4: Abri de transport public au coin de la rue Champlain et de l'avenue Acadie.



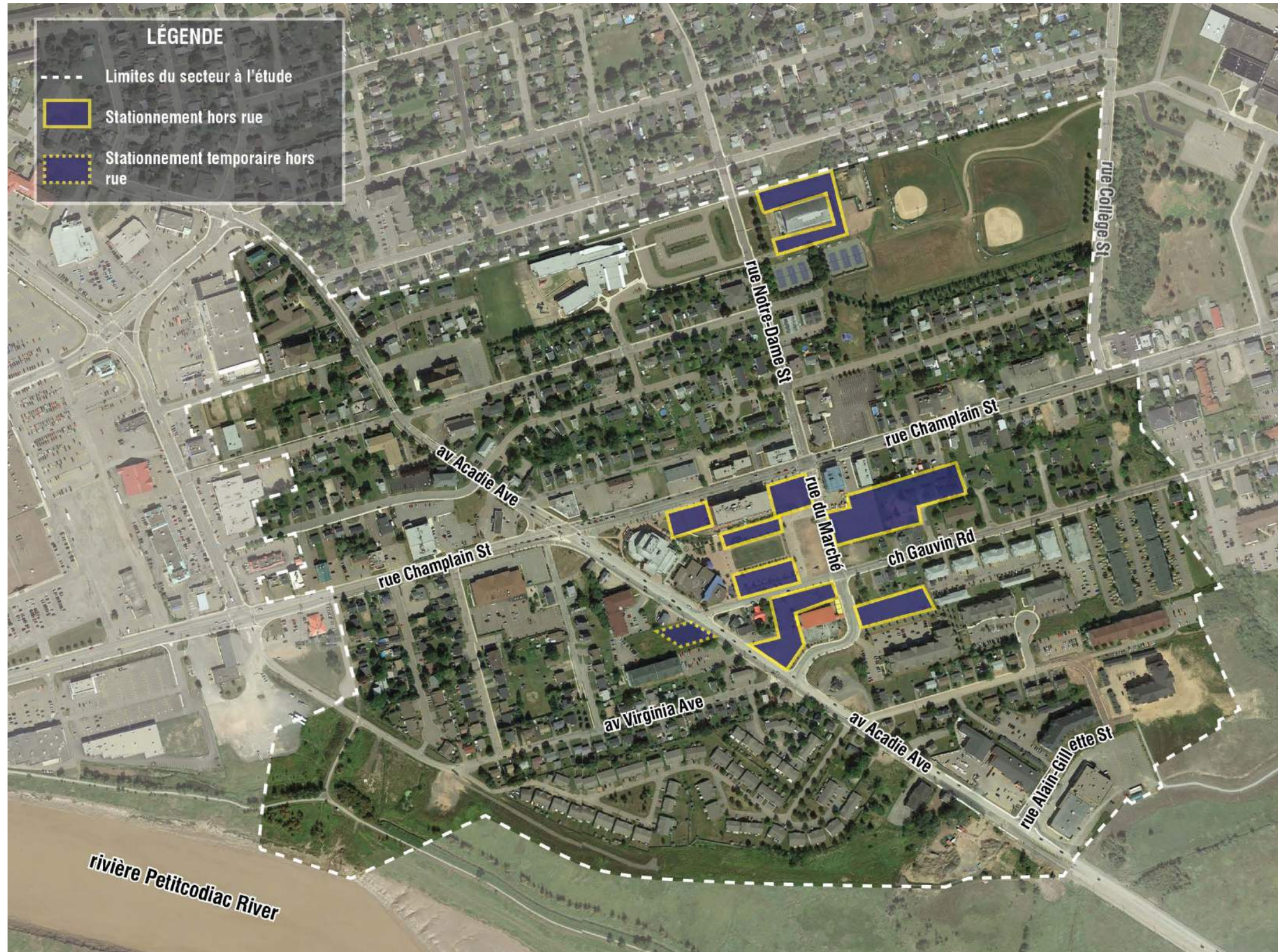
PARKING

La Ville de Dieppe entretient environ 600 espaces de stationnement à l'intérieur du quadrant sud-est du centre-ville, lesquels espaces entourent Place 1604 (ce comptage ne tient pas compte du stationnement disponible à l'aréna Centenaire). Les autres parties du secteur à l'étude sont aussi desservies par un nombre important de stationnements publics sur rue et privés hors rue, en particulier près des usages commerciaux et institutionnels. Le résultat de l'étude de stationnement de juin 2016 indique que le stationnement situé dans le quadrant sud-est de la ville montre des taux d'occupation de 50%-70% tout dépendamment de l'heure du jour et de la journée de la semaine. Les samedis matins, lors de l'ouverture du marché, le taux d'occupation observé pour le quadrant sud-est était d'environ 80%.

Au-delà du quadrant sud-est, le stationnement sur rue est disponible et des comptages pour les secteurs environnants, réalisés le mercredi 8 juin 2016, ont montré qu'il existe un taux d'occupation extrêmement bas dans les quadrants sud-ouest, nord-ouest et nord-est. Plus de 60% des répondants au sondage pour les résidents ont mentionné que le stationnement est insuffisant, en particulier pendant les heures d'affaires lors des jours de semaine et pendant les samedis matins lorsque le Marché de Dieppe est en opération. Compte tenu que presque tous les résidents de Dieppe vont travailler en utilisant leur véhicule personnel, la perception existante d'un stationnement non adéquat devrait être prise en compte par le personnel municipal dans un futur rapproché.

Depuis la réalisation des comptages de stationnement dans le cadre de l'étude de juin 2016, des activités de démolition et de construction ont eu lieu, ce qui a contribué à accroître l'offre et la demande de stationnement dans le quadrant sud-est. Actuellement, la Ville évalue la possibilité d'un investissement additionnel pour un stationnement de surface ou une structure de stationnement à plusieurs niveaux. La Figure 4.5 illustre les stationnements de surface hors rue qui sont actuellement disponibles dans le centre-ville de Dieppe.

Figure 4.5: Les stationnements de surface hors rue existants dans le secteur du centre-ville de Dieppe



4.2 VIVRE ET TRAVAILLER

Le secteur du centre-ville à l'étude de Dieppe comprend quatre (4) principaux types d'utilisation du sol: (1) résidentiel, (2) commercial, (3) institutionnel et (4) mixte. Les usages résidentiels constituent près de la moitié de la superficie au centre-ville de Dieppe et sont principalement localisés près des limites du secteur à l'étude. Les propriétés utilisées à des fins commerciales constituent 15% de la superficie du centre-ville de Dieppe, et cette proportion s'établit à 20% pour les usages résidentiels. Des 514 propriétés se trouvant au centre-ville, moins de 10 sont considérées comme étant mixtes (une mixité commerciale et résidentielle). Le Tableau 4.1 montre la répartition des propriétés selon l'usage (calculé en termes de superficie) pour le secteur du centre-ville à l'étude de Dieppe. Les pourcentages d'utilisation du sol ont été obtenus grâce à une analyse interne de système d'information géographique basée sur des données cartographiques fournies par la Ville.

Tableau 4.1: Utilisation du sol actuelle en termes de pourcentage de superficie dans le secteur du centre-ville à l'étude de Dieppe

| Utilisation du sol | Pourcentage de superficie |
|---|---------------------------|
| Résidentiel | 46.4% |
| Commercial | 14.8% |
| Mixte | 1.4% |
| Institutionnel | 17.6% |
| Emprises publiques ou usages non désignés | 19.4% |
| Terrains vacants | 0.5% |
| Total | 100% |

COMMERCIAL

Grâce aux programmes incitatifs, à des prix de propriétés compétitifs, à la disponibilité de services municipaux de qualité et à la présence de la population environnante, le centre-ville de Dieppe a connu une croissance commerciale rapide. Cette tendance a été soutenue par les importants investissements municipaux réalisés à l'égard des espaces publics et institutionnels autour de Place 1604. Compte tenu des propriétés additionnelles disponibles dans ce secteur et des efforts entrepris par Expansion Dieppe et la Ville pour y encourager plus d'investissements, le secteur commercial du centre-ville est appelé à croître davantage.

Le développement commercial à Dieppe s'est accru avec les années. Bien que la plupart des investissements aient été réalisés à l'extérieur du secteur à l'étude (près du mail CF Champlain et du parc industriel de Dieppe), une proportion grandissante du développement commercial s'établit à l'intérieur du secteur du centre-ville. Les récents développements le long de la rue Champlain et de l'avenue Acadie tendent à favoriser la création d'opportunités en vue d'une transformation complète du centre-ville de Dieppe. La Figure 4.6 montre les usages commerciaux et mixtes à l'intérieur du secteur à l'étude.

Le centre-ville de Dieppe a connu une croissance significative en termes de commerces de détail et de bureaux lors des dernières années suite à l'aménagement de Place 1604. Le secteur central du centre-ville comprend plusieurs usages publics et institutionnels, de même que le Marché de Dieppe qui engendre de grands volumes d'affluence le samedi pendant ses mois d'opérations. La valeur du développement commercial au centre-ville, en hausse depuis 2010, a atteint un niveau inégalé de plus de 12 \$ millions en 2016. Ceci était principalement lié à la construction d'un nouvel hôtel et de plusieurs bâtiments commerciaux dans le secteur.

Bien que ces récents développements entraînent un impact positif sur les opportunités économiques et la viabilité commerciale du centre-ville, il n'en demeure pas moins que plusieurs défis subsistent pour créer un environnement de commerce de détail fort et prospère. Ces défis s'expliquent par la proximité des secteurs commerciaux voisins, d'un mail commercial et de plusieurs commerces artériels (*big box*) à l'ouest du centre-ville. Ces établissements peuvent créer une importante compétition pour le secteur commercial du centre-ville de Dieppe. Pour atténuer ces menaces (et être capable de profiter de l'effet de levier que constitue le fort achalandage généré par les commerces artériels voisins), Dieppe doit planifier stratégiquement son futur développement pour créer au centre-ville un milieu de vie dynamique et agréable, et non un simple endroit à traverser. Grâce à une planification appropriée dans laquelle le milieu commercial encourage la marche et l'animation urbaine, le centre-ville de Dieppe sera capable de se diversifier et de devenir un environnement urbain où les gens souhaitent y vivre, travailler, magasiner et même y habiter.

La zone du district du centre des affaires (CC) couvre la plupart du secteur à l'étude et permet une grande variété d'usages commerciaux et mixtes (commercial et résidentiel). Toutefois, à l'intérieur de cette zone, moins de 50% des propriétés sont actuellement occupées par un usage commercial, le reste des propriétés étant des bâtiments résidentiels ou des terrains vacants. Depuis 2010, 5% du total des propriétés composant la zone CC a été convertie à des fins commerciales.

Figure 4.6: Usages commerciaux et mixtes actuels dans le centre-ville de Dieppe



Figure 4.7: Complexe commercial situé au centre-ville de Dieppe



Figure 4.8: Nouveaux bâtiments commerciaux le long de la rue Champlain



RESIDENTIEL

Près de 50% de la superficie du secteur à l'étude est utilisé à des fins résidentielles. De cette superficie résidentielle, un tiers est occupé par une forte densité résidentielle et le deux-tiers restant est occupé par une faible densité. Le Tableau 4.2 résume cette situation, et la Figure 4.9 illustre la localisation des usages résidentiels dans le secteur. Les pourcentages d'utilisation du sol ont été obtenus grâce à une analyse interne de système d'information géographique basée sur des données cartographiques fournies par la Ville.

Tableau 4.2: Usages résidentiels actuels dans le secteur à l'étude du centre-ville

| Utilisation du sol | Pourcentage de la superficie résidentielle |
|-------------------------------|--|
| Résidentiel de forte densité | 33.6% |
| Résidentiel de faible densité | 66.4% |
| Nombre total d'unités | 1,226 |

Bien que la majorité des unités de logement soient des résidences unifamiliales isolées ou jumelées, il existe des immeubles résidentiels multifamiliaux dans le quadrant sud-est ainsi que dans la partie nord du quadrant nord-ouest. Au moment d'écrire ce rapport, il n'y a aucun bâtiment résidentiel dans le centre-ville qui excède 5 étages. Il y a toutefois un bâtiment multifamilial de 10 étages en construction dans le quadrant nord-est qui aura pour effet d'ajouter 150 unités de logement dans le secteur à l'étude. Ce développement à grande échelle représente une proportion significative du total de la demande résidentielle annuelle pour ce secteur.

Figure 4.9: Usages résidentiels actuels au centre-ville de Dieppe (les bâtiments à usages mixtes ne sont pas inclus)



La croissance du développement résidentiel demeure relativement élevée pour la Ville de Dieppe. Dans un rapport *Actualités d'Habitation* publié par la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL), la Ville de Dieppe a enregistré le plus grand nombre de mises en chantier dans le Grand Moncton pour 2016 en plus de doubler le nombre de mises en chantier par rapport à l'année précédente. Les deux tiers de ces mises en chantier constituent des unités résidentielles locatives. La Ville a vu l'ajout de 32 unités de condo sur son territoire en 2016 (aucune n'a été construite en 2015) et une baisse de 33% des unités résidentielles sous forme de propriété en comparaison avec l'année précédente. La Figure 4.10 indique les mises en chantier pour les régions métropolitaines de recensement (RMR) du Nouveau-Brunswick pour 2016 selon la SCHL.

Figure 4.10: Mises en chantier pour l'année 2016 pour les RMR du Nouveau-Brunswick

| Tableau 2.5 : Logements mis en chantier par sous-marché et marché visé Janvier - décembre 2016 | | | | | | | | |
|---|----------------------|------------|----------------|------------|--------------------|------------|---------------------------|------------|
| Sous-marché | En propriété absolue | | En copropriété | | Logements locatifs | | Tous logements confondus* | |
| | Cumul 2016 | Cumul 2015 | Cumul 2016 | Cumul 2015 | Cumul 2016 | Cumul 2015 | Cumul 2016 | Cumul 2015 |
| Saint John (RMR) | 139 | 146 | 0 | 0 | 12 | 79 | 151 | 225 |
| Saint John (ville) | 44 | 30 | 0 | 0 | 8 | 37 | 52 | 67 |
| Grand Bay-Westfield | 8 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 8 |
| Quispamsis | 41 | 54 | 0 | 0 | 4 | 9 | 45 | 63 |
| Rochesay | 24 | 27 | 0 | 0 | 0 | 33 | 24 | 60 |
| Reste de la RMR de Saint John | 22 | 27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 22 | 27 |
| Moncton (RMR) | 371 | 393 | 40 | 21 | 212 | 146 | 623 | 592 |
| Moncton (ville) | 167 | 150 | 2 | 21 | 11 | 103 | 180 | 274 |
| Dieppe (ville) | 63 | 95 | 32 | 0 | 160 | 9 | 255 | 128 |
| Riverview (ville) | 32 | 44 | 6 | 0 | 33 | 32 | 71 | 84 |
| Reste de la RMR de Moncton | 107 | 103 | 0 | 0 | 8 | 2 | 115 | 105 |
| Fredericton (AR) | 216 | 187 | 48 | 0 | 113 | 169 | 383 | 376 |
| Ville de Fredericton | 128 | 71 | 48 | 0 | 107 | 167 | 289 | 258 |
| Reste de l'AR | 82 | 116 | 0 | 0 | 6 | 2 | 88 | 118 |

Source : SCHL (Relevé des mises en chantier et des achèvements)

Il doit être souligné que les données de la Figure 4.10 comprennent toutes les mises en chantier dans la ville et ne sont pas spécifiques au secteur à l'étude du centre-ville. Également, la majorité des unités résidentielles locatives indiquées pour 2016 correspond au vaste développement résidentiel situé dans le quadrant nord-ouest du secteur à l'étude du centre-ville.

Les bâtiments comportant une mixité d'usages résidentiels et commerciaux continuent à être rares au centre-ville de Dieppe. Il y a toutefois des exceptions, alors que des bâtiments résidentiels offrent des densités résidentielles accrues en plus de fournir des locaux neufs dédiés au commerce de détail. En général, le centre-ville de Dieppe témoigne d'une saine variété de typologies d'habitation, ce qui peut aider à attirer plus de résidents, de services et d'entreprises dans le secteur.

Effets du changement du taux de croissance pour le centre-ville de Dieppe

Selon le recensement de 2016, le taux de croissance de la population pour Dieppe a diminué de 2% par année alors qu'il avait atteint un maximum de 5% lors des deux périodes précédentes de recensement. Bien qu'il s'agisse d'une réduction du taux de croissance global, ce taux demeure plus élevé comparativement à plusieurs autres communautés du New Brunswick. Ce changement peut avoir certains effets sur le taux de développement dans le cadre du Plan directeur. Néanmoins, la Ville devrait mettre davantage l'accent sur la croissance du centre-ville, et ce, par une utilisation efficace des infrastructures et services municipaux tout en misant sur de plus fortes densités et des revenus fonciers.

La Ville de Dieppe devrait envisager ce Plan directeur comme un plan à long terme pour tendre vers une forme bâtie durable puis promouvoir les transports actifs et les activités sur la rue et le domaine public. Bien qu'il puisse exister une inclinaison à autoriser du développement de plus faible densité dans le but de mettre en oeuvre plus rapidement ce Plan, on risque alors de perdre l'activité urbaine dans les rues et les espaces publics, de perdre une masse critique de population et surtout une opportunité manquée de créer un environnement commercial adapté aux piétons dans le centre-ville de Dieppe.

Figure 4.11: Bâtiment résidentiel de forte densité situé à l'intérieur du secteur à l'étude



Figure 4.12: Bâtiment résidentiel de faible densité situé à l'intérieur du secteur à l'étude



4.3 SE DIVERTIR

La Ville de Dieppe est privilégiée d'être entourée par plusieurs espaces naturels. De plus, l'anneau de glace, le vélodrome, le parc Rotary Saint-Anselme, les deux arénas, le réseau de sentiers multifonctionnels, le centre aquatique et sportif de Dieppe et le parc Centenaire sont tous des installations permettant aux résidants de pratiquer plusieurs activités pour leur santé et bien-être. Selon le Plan directeur sur les parcs et les sentiers de Dieppe (2015), la superficie dédiée aux parcs (n'incluant pas les écoles) est de 330.6 hectares. Le Plan directeur des sentiers et des parcs de Dieppe souligne aussi que la majorité des résidants de Dieppe ont actuellement accès à un parc de voisinage, un parc communautaire, une aire verte, un espace ouvert naturel ou un accès à un sentier à l'intérieur d'un rayon de 800 mètres (± 10 minutes de marche).

Malgré que la ville dans son ensemble comprenne suffisamment de parcs et d'espaces ouverts pour desservir la population, il y a un manque de parcs et d'espaces ouverts dans les environs immédiats du secteur du centre-ville. Le plus grand espace de parc se trouvant au centre-ville est le parc Centenaire, localisé dans le coin nord-est du secteur à l'étude. Ce parc sert à la pratique de sports et d'activités récréatives (ex: baseball, softball et tennis). Toutefois, au-delà du parc Centenaire, peu d'espace est disponible à l'intérieur du secteur à l'étude, où il n'est pratiquement pas possible de vaquer à des activités extérieures passives. Actuellement, les résidants vivant dans le quadrant sud-ouest du centre-ville doivent se déplacer sur une distance relativement importante pour avoir accès au parc public ou au terrain d'activités sportives le plus proche. L'espace ouvert naturel le plus près (le secteur riverain et le réseau de sentier vert) ne comporte aucun équipement susceptible d'encourager des activités récréatives passives tel des tables de pique-nique, des abris ou de l'éclairage.

PARCS ET ESPACES OUVERTS

Le secteur à l'étude possède 8.7 hectares de parcs et de terrains récréatifs, à savoir un parc municipal et un parc de voisinage dans le quadrant nord-est (parc Centenaire et l'aire de jeu adjacente), un parc de voisinage dans le quadrant sud-ouest, une aire de jeux publique à l'école Sainte-Thérèse ainsi qu'une place publique pouvant accueillir des spectacles musicaux à Place 1604. Pris dans leur ensemble, ces parcs et espaces ouverts représentent approximativement 3 hectares d'espaces ouverts pour 1000 résidants, ce qui est moindre que standard médian de 6.6 hectares d'espaces de parcs urbains pour 1000 résidants (World Urban Parks 2016). Malgré que Dieppe comporte une plus grande proportion de jeunes enfants et jeunes parents en comparaison avec l'ensemble du Nouveau-Brunswick, il n'existe qu'une seule aire de jeux dans le secteur à l'étude (située dans le parc Centenaire). Les lacunes évidentes en parcs dans le secteur à l'étude ont été identifiées en tant que besoin par les résidants de Dieppe qui ont exprimé la volonté de disposer de plus de parcs et d'espaces ouverts dans le secteur à l'étude du centre-ville. La Figure 4.13 identifie les espaces verts existants, les secteurs protégés en bordure de la rivière ainsi que les usages institutionnels (ex: hôtel-de-ville et bibliothèque municipale, équipements récréatifs intérieurs et école publique).

Une majorité de résidants utilise les espaces dédiés aux activités dans le secteur à l'étude. Toutefois, des demandes ont été exprimées pour plus d'espaces extérieurs et d'évènements programmés, ce qui amènerait les résidants au centre-ville plus souvent. En plus d'accroître la superficie des espaces ouverts, il serait approprié pour la ville d'améliorer les aspects esthétiques et fonctionnels des espaces existants afin de répondre aux besoins exprimés par la communauté. Pour ce faire, l'information collectée auprès des résidants dans le cadre de ce Plan directeur peut être pertinente, tout comme la tenue d'évènements ou de projets pilotes de design destinés à la communauté. À titre d'exemple, de tels projets pilotes pourraient être des vendeurs d'aliments saisonniers, des parcs à chiens temporaires, des équipements de jeux, du mobilier et des équipements pour les parcs, etc.

Figure 4.13: Parcs, espaces ouverts et usages institutionnels au centre-ville de Dieppe



Figure 4.14: Illustration de Place 1604 en direction du Marché de Dieppe



Figure 4.15: Illustration d'un parc de voisinage rattaché au parc Centenaire et situé dans le quadrant nord-est



RIVIÈRE PETITCODIAC

La Ville de Dieppe possède plus de 10 kilomètres d'espaces riverains adjacent à la rivière Petitcodiac. Actuellement, 90% de ces espaces riverains sont accessibles aux résidants grâce à un réseau de sentiers multifonctionnels fort utilisé. À l'intérieur du secteur à l'étude se trouve un espace riverain équipé de toilettes publiques, bancs et poubelles. Il y a d'autres espaces d'agrément le long du sentier qui se trouvent à proximité du secteur à l'étude, y compris le monument dédié au Grand Dérangement situé près de l'intersection du boulevard Wheeler et de la rue Champlain. Selon le sondage effectué auprès des résidants, plus de la moitié des résidants de Dieppe ont déjà utilisé le réseau de sentier en bordure de la rivière, ce qui en fait une aire d'agrément très populaire

Dans le cadre du processus de consultation ayant mené à ce Plan, les résidants ont donné une note élevée en ce qui concerne l'accès et l'utilisation des espaces riverains, et ce, dans une liste de l'ensemble des attraits de Dieppe. Ils ont aussi exprimé leur intérêt pour le développement de ces espaces riverains pour en faire un lieu de destination. La rivière est actuellement utilisée pour des activités d'aventure tel le kayak et le surf sur le mascaret, alors que les espaces riverains servent aux activités plus passives tel des pique-niques et l'observation du paysage.

Figure 4.16: Vue panoramique de la rivière Petitcodiac et ses abords



Figure 4.17: Section du sentier longeant la rivière Petitcodiac près du secteur à l'étude



Figure 4.18: Localisation du sentier de la rivière Petitcodiac en lien avec le secteur à l'étude du centre-ville



5 ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

Le domaine public des villes réfèrent aux composantes physiques de nos communautés que l'on voit et que l'on utilise tous les jours. Il comprend tous les lieux qui sont accessibles et utilisés par le public: rues et allées, parcs et espaces ouverts, espaces verts, espaces communs, marchés, promenades, édifices publics, etc. Développer des stratégies pour améliorer le domaine public est essentiel pour créer des connections entre les gens, les bâtiments et les rues et trottoirs qui les relie. Apporter des améliorations sur le domaine public - et les espaces publics en général – amène plusieurs avantages sur les plans social, économique, culturel, esthétique et environnemental. De telles interventions accroissent les liens avec les espaces naturels, atténuent les effets du bruit et de la pollution, renforcent la cohésion de la communauté, contribuent aux relations sociales et au partage d'idées en plus de favoriser l'expression culturelle et les événements publics.

Le Plan directeur du centre-ville de Dieppe s'appuie sur huit (8) orientations stratégiques qui ouvriront des perspectives pour de futurs projets et politiques. Cette section du Plan comprend une série d'actions en lien avec des projets de transformation spécifiques prévus au prochain chapitre – et qui mettent l'accent sur l'amélioration continue du domaine public en vue de créer une "expérience" globale de vivre, travailler et résider au centre-ville de Dieppe. Ces huit (8) orientations ont été conçues sur la base des informations obtenues et analysées dans le cadre du processus de consultation ainsi que sur les opportunités identifiées lors de l'évaluation des besoins du centre-ville de Dieppe.

Les huit (8) orientations sont présentées en trois (3) thèmes qui constituent des domaines d'importance dans le cadre du présent Plan directeur:

4. **SE DÉPLACER:** comment les résidents se déplacent vers, depuis et à l'intérieur du secteur du centre-ville de Dieppe.

Orientation stratégique #1: Améliorer l'expérience de l'emprise publique

Orientation stratégique #2: Intégrer le transport actif

Orientation stratégique #3: Améliorer la circulation et les liens

Orientation stratégique #4: Améliorer le réseau de transport public

5. **VIVRE ET TRAVAILLER:** comment les lieux sont utilisés, quelle forme les bâtiments devraient avoir, comment créer des environnements commerciaux complets et viables de même que des milieux résidentiels diversifiés et de qualité.

Orientation stratégique #5: Construire à l'échelle humaine

Orientation stratégique #6: Encourager la mixité des usages

6. **SE DIVERTIR:** comment favoriser des activités récréatives et de loisirs au centre-ville, et comment se relier aux espaces verts et ouverts.

Orientation stratégique #7: Créer un réseau d'espaces verts et ouverts distinctifs

Orientation stratégique #8: Se connecter à la rivière

5.1 SE DÉPLACER

Les emprises publiques constituent en général la plus grande proportion de terrains publics à l'intérieur d'un environnement urbain. Traditionnellement, les rues des villes ont été conçues pour les véhicules motorisés dans le but de permettre la circulation la plus efficace possible dans un système routier donné. Toutefois, lors des 15 dernières années, les villes nord-américaines ont commencé à considérer les emprises publiques urbaines comme des espaces publics susceptibles d'être utilisés par plus de types d'utilisateurs. Dès lors, les villes à travers le monde ont transformé leurs rues en des espaces dynamiques qui permettent aux piétons des déplacements sécuritaires et agréables, aux résidents des milieux de vie et aux visiteurs des occasions de se rassembler pour y magasiner et participer à différents événements.

Le réseau de rues compris dans ce Plan directeur donne des lignes directrices d'aménagement pour différents choix de mode de transport incluant l'automobile, le transport public, le vélo et les déplacements à pied. La compacité actuelle du secteur du centre-ville offre plusieurs possibilités pour améliorer le réseau de rues et la géométrie de l'emprise publique en vue d'accueillir les futurs développements au centre-ville de Dieppe.

5.1.1 ORIENTATION STRATÉGIQUE #1: AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE DE L'EMPRISE PUBLIQUE

Les centres-villes qui réussissent ne sont pas seulement des lieux de destination mais surtout des endroits où l'on est amené à laisser notre véhicule puis marcher confortablement d'un emplacement à l'autre. La qualité et le caractère du paysage de rue dépendent des trottoirs, des arbres et aménagements paysagers, du mobilier urbain, de l'éclairage et de la relation avec les façades et l'architecture des bâtiments. Des paysages de rue améliorés sont donc essentiels pour soutenir et encourager l'activité piétonne et la vitalité commerciale qui caractérisent les centres-villes dynamiques. L'intégration d'éléments de places publiques, tel des équipements d'art public ou des composantes originales et uniques (ex : éclairage public, trottoirs peints, design des panneaux de signalisation, entrées de ville innovatrices, etc.) peut aussi contribuer à ce dynamisme, tout comme la prise en compte d'éléments distinctifs propres à la culture locale.

Le centre-ville de Dieppe est actuellement un environnement orienté sur l'automobile. Dans certains secteurs, on retrouve des trottoirs étroits adjacents à un trafic véhiculaire rapide, ou encore l'absence d'arbres ou autres éléments d'aménagement susceptibles de créer un espace tampon par rapport à ce trafic. La création de zones piétonnes sécuritaires (ex: trottoirs, boulevards urbains) va donc encourager les déplacements piétonniers, ce qui donnera une impulsion à l'économie locale, au transport actif et au dynamisme du centre-ville.

Les lignes directrices de design urbain pour le centre-ville de Dieppe porteront sur des recommandations en matière de géométrie et de transformation des emprises publiques. Toutefois, les principes suivants devraient être mis en œuvre pour améliorer l'expérience des emprises publiques:

- Réduire la largeur des voies dédiées aux véhicules motorisés afin de ralentir le trafic puis créer un environnement plus sécuritaire pour les piétons.
- Les trottoirs devraient comprendre, si possible, une aire paysagée qui sépare les piétons du trafic véhiculaire.
- Si possible, diminuer les distances à parcourir pour les traverses piétonnes afin de créer un environnement plus sécuritaire pour les déplacements. Cela peut se faire par l'aménagement de saillies aux intersections (s'il y a de l'espace) ou de terre-pleins centraux dans les rues et boulevards. La Ville devrait envisager d'aménager des trottoirs complémentaires le long des boulevards afin de marquer clairement l'entrée au centre-ville de Dieppe.

- Planter des arbres de rues, à intervalles rapprochées, sur chaque côté des emprises publiques dans le but de former un écran tampon par rapport au trafic véhiculaire, de créer de l'ombrage pour les piétons et cycliste et d'améliorer le paysage de rue.
- Les trottoirs devraient être présents sur chaque côté de la rue. De plus, là où c'est possible, les intersections devraient intégrer des saillies qui réduisent les distances de traverse des piétons et qui favorisent une meilleure configuration du stationnement sur rue.
- L'éclairage devrait être adapté à l'échelle du piéton. Les lampadaires sont espacés régulièrement avec un éclairage orienté sur les zones piétonnes des emprises publiques.
- Intégrer de l'art public à des endroits stratégiques dans le secteur à l'étude du centre-ville, tel les carrefours importants, les parcs actuels et futurs, le secteur du Marché de Dieppe, Place 1604, etc.
- Installer, si l'espace le permet, du mobilier urbain pour permettre aux piétons de s'asseoir et de se reposer.

Les Figures 5.1, 5.2 et 5.3 montrent des coupes transversales de différentes emprises publiques dans le secteur à l'étude du centre-ville. Les zones réservées aux piétons et aux arbres de rue qui sont présentées dans chaque figure devraient être considérées comme un standard minimum pour assurer une circulation piétonne adéquate et intégrer des mesures d'accessibilité compte tenu de la hiérarchie routière. Dans la perspective où la Ville souhaite favoriser plus d'activités sur l'emprise publique (ex: terrasses), des modifications peuvent être apportées aux espaces publics/privés, aux marges avant et latérales ou encore au design des bâtiments afin d'encourager l'activité commerciale et ses effets d'entraînement. Les opportunités pour améliorer l'activité sur rue doivent être encouragées, mais sans diminuer les zones réservées aux piétons et aux arbres de rue à moins de 2 et 2.5 mètres respectivement. Pour plus de détails, se référer aux lignes directrices de design urbain pour le centre-ville de Dieppe.

Figure 5.1: Coupe transversale proposée pour la rue Champlain et l'avenue Acadie

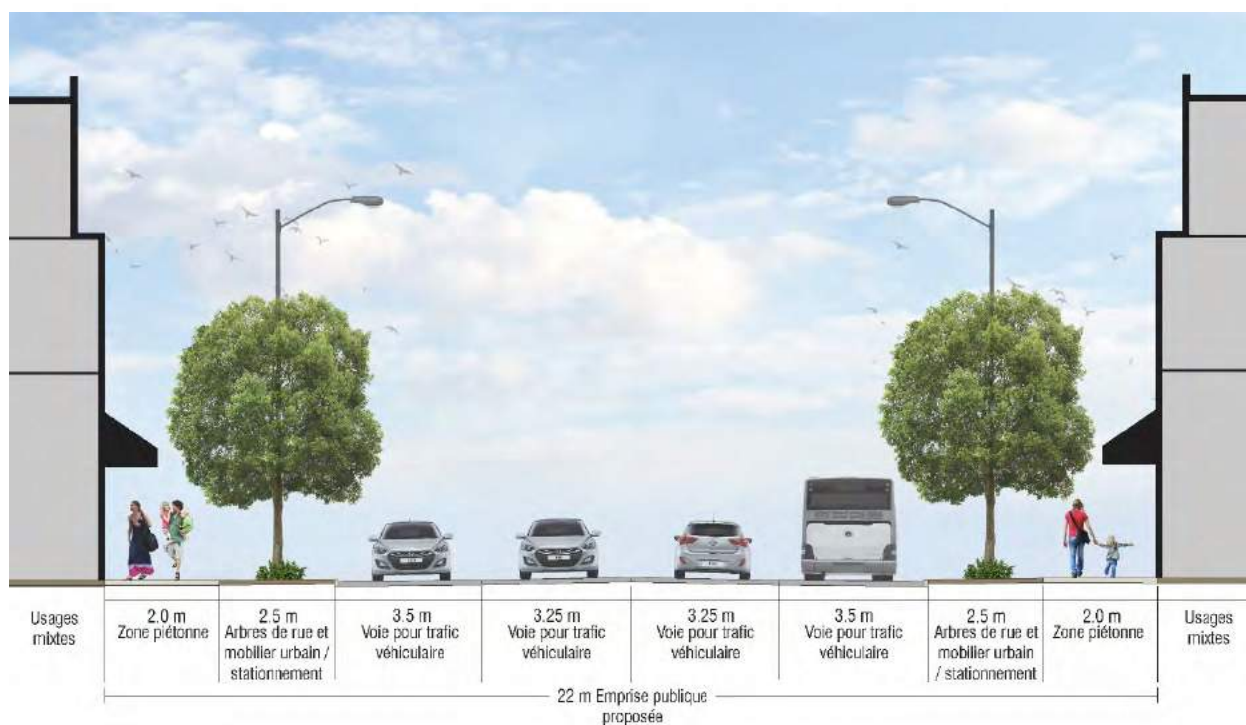


Figure 5.2: Coupe transversale proposée pour une rue locale d'une emprise de 20 mètres

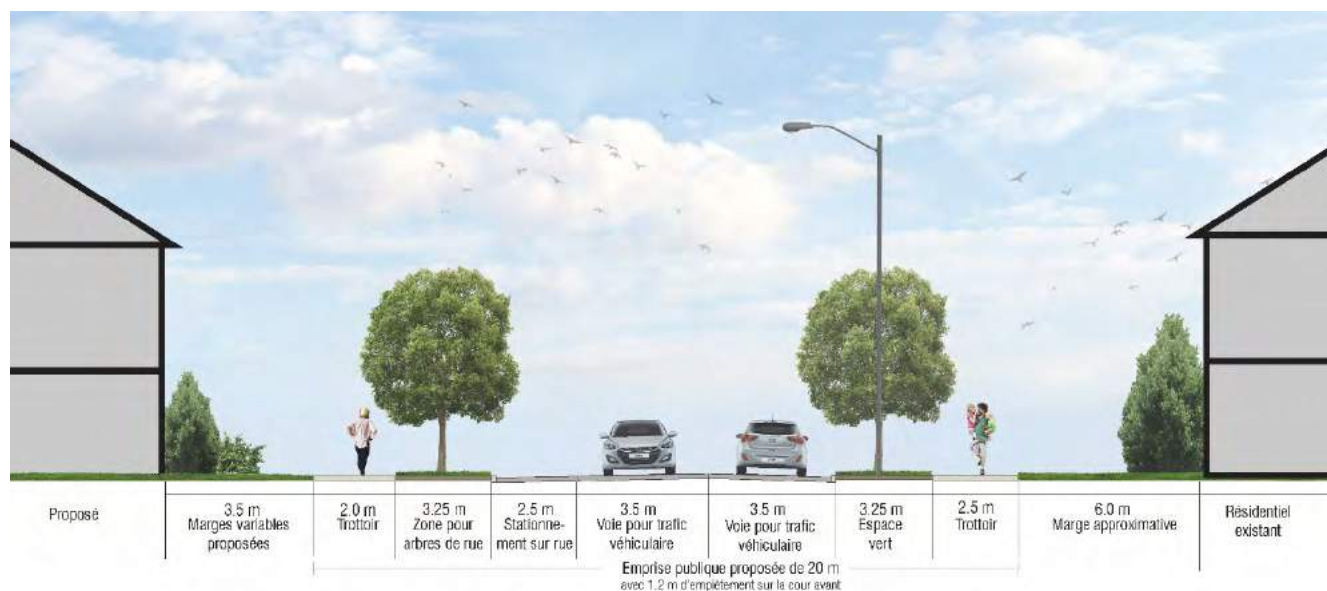
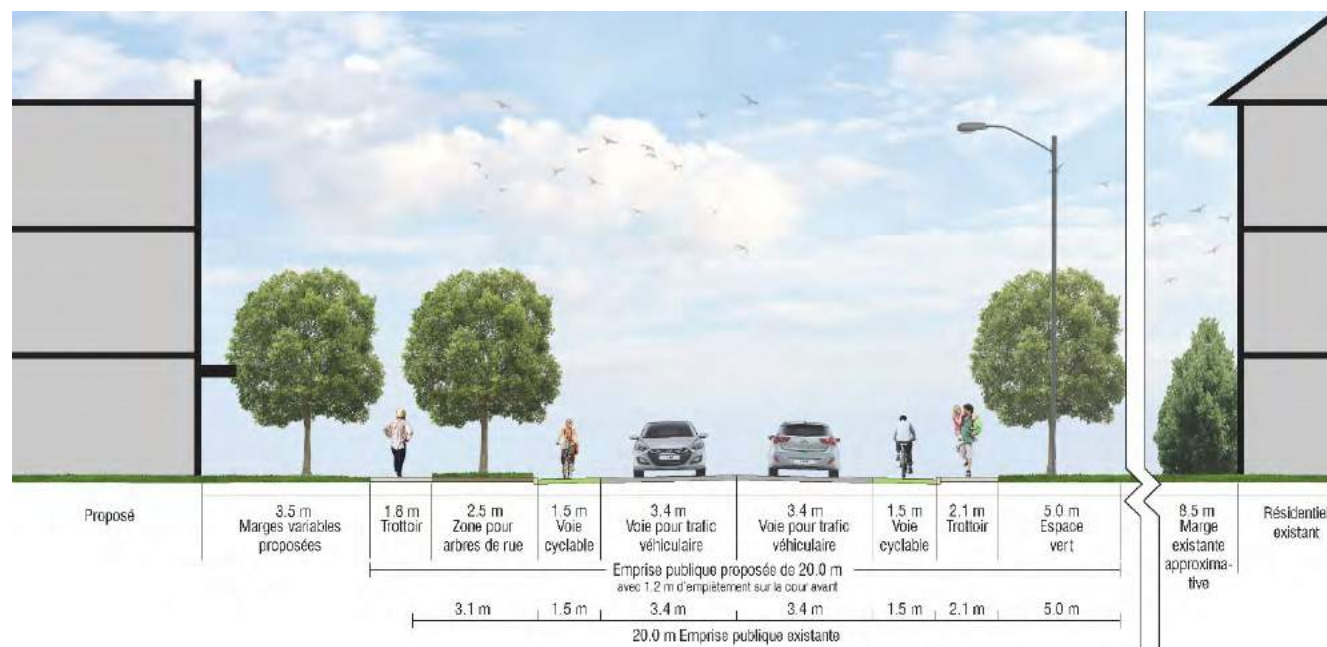


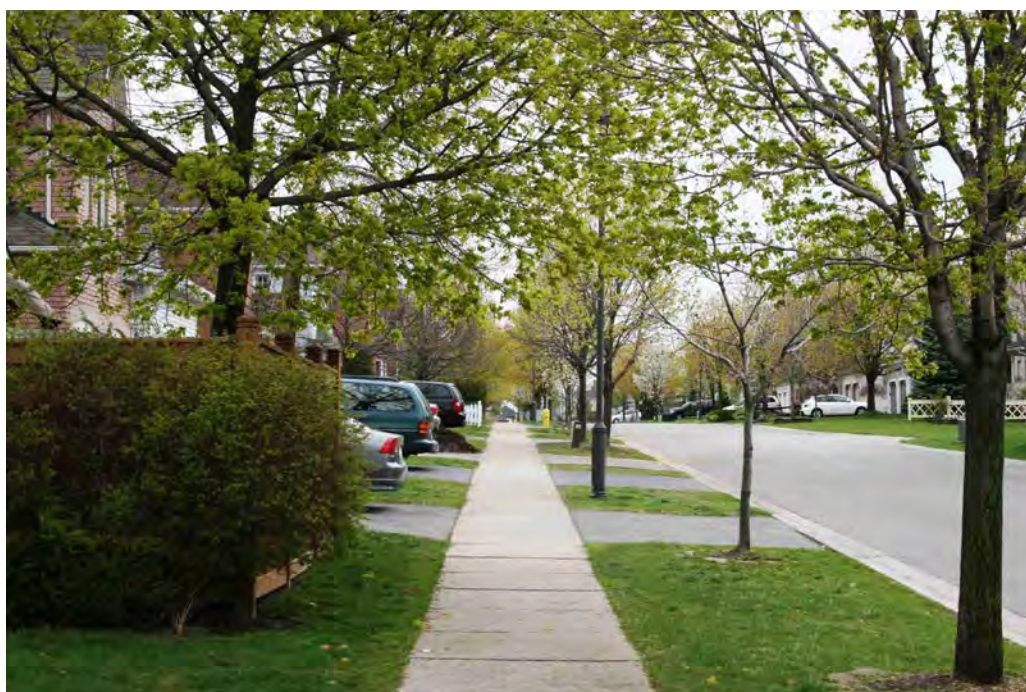
Figure 5.3: Coupe transversale proposée pour une future rue verte



Pour améliorer l'expérience de l'emprise publique au centre-ville, les opportunités suivantes (tirées du rapport de l'Évaluation des besoins pour le centre-ville de Dieppe) devraient être considérées.

| 4. PAYSAGES DE RUE ET MARCHABILITÉ | |
|--|--|
| Opportunité 4.1: | Identifier les rues sujettes à des projets pilotes d'amélioration du paysage de rue dans le but d'améliorer les espaces piétonnier et l'expérience des piétons. Une rue particulièrement appropriée pour de tels projets pilotes serait le chemin Gauvin entre Place 1604 et le Marché de Dieppe |
| Opportunité 4.2: | À court terme, envisager la réalisation d'une étude sur le paysage de rue afin d'améliorer le confort et la sécurité des piétons le long des principales rues longeant et traversant le secteur à l'étude (ex : rue Champlain, avenue Acadie, rue Notre-Dame, etc.) |
| Opportunité 4.3: | Pour les prochains prolongements de rues, s'assurer que la géométrie des emprises de rues tienne compte des différents usagers. Ceci inclut l'aménagement de trottoirs, de différents types de voies pour le trafic, des traverses piétonnes, des équipements pour le transport actif, des circuits et arrêts pour le transport public, des aménagements paysagers, l'intégration d'arbres, etc. |
| Opportunité 4.4: | Pour encadrer les projets, consulter les futures lignes directrices de design urbain pour le centre-ville de Dieppe en ce qui concerne le design des paysages de rues sur la base de la hiérarchie routière. |
| Opportunité 4.5: | Encourager et supporter davantage les déplacements piétonniers, et ce, à l'intérieur d'un rayon de 300-400 mètres (ou environ 5 minutes de marches du centre-ville) dans des endroits où les paysages de rue seront améliorés, notamment en termes de séparation du trafic, de plantation d'arbres et d'autres composantes paysagères. |
| 9. INSTALLATIONS EN LIEN AVEC LA CULTURE ET LES SPECTACLES | |
| Opportunité 9.3: | Considérer toute contribution potentielle provenant du secteur privé pour accroître la culture locale et les initiatives d'espaces à portée collective (ex : art public, financement pour des installations culturelles ou des spectacles, etc.) lors de tout futur développement dans le secteur du centre-ville. |
| Opportunité 9.4: | Continuer à promouvoir des développements qui contribuent et/ou supportent le dynamisme de la Place 1604. |

Figures 5.4 et 5.5: Exemples d'images d'amélioration de l'emprise publique.
Haut: Brampton, ON, Bas: Niagara-on-the-Lake, ON



5.1.2 ORIENTATION STRATÉGIQUE #2: INTÉGRER LE TRANSPORT ACTIF

Des voies réservées pour les vélos permettent aux cyclistes de se déplacer de façon efficace et sécuritaire dans la ville en utilisant les mêmes trajets que les autres véhicules. Les voies réservées sont identifiées à l'aide de peinture et de panneaux de signalisation, et sont séparées du trafic véhiculaire par des barrières physiques ou simplement par un espace approprié. Bien que la Ville de Dieppe possède plus de 35 kilomètres de voies cyclables, très peu permettent d'effectuer des déplacements nord/sud à travers le centre-ville. L'amélioration des voies cyclables existantes et l'aménagement de nouveaux segments cyclables au centre-ville permettront d'améliorer la sécurité des cyclistes et encourageront plus de personnes à utiliser le transport actif. De telles voies cyclables peuvent aussi contribuer au dynamisme économique du centre-ville, les cyclistes étant plus disposés à s'arrêter puis à entrer dans un commerce ou un restaurant. Ils font davantage d'arrêts que les conducteurs de véhicules.

Le réseau de sentier hors rue existant de Dieppe offre aux piétons et aux cyclistes d'autres possibilités de circulation et de connexion vers plusieurs endroits au centre-ville et sur les abords de la rivière Petitcodiac. Ce réseau de sentier a le potentiel de se lier aux voies cyclables sur rue et aux zones piétonnières, ce qui créera un réseau de circulation intégré de transport actif desservant le centre-ville de Dieppe. La Figure 5.6 montre la localisation des sentiers existants et planifiés dans le secteur à l'étude et illustre le potentiel en termes de futures connexions pour créer un réseau cyclable bien intégré.

Figure 5.6: Réseau de transport actif existant, projeté et connexions potentielles



Le centre-ville de Dieppe doit tendre vers un équilibre entre différents modes de transport afin de diversifier les façons de s’y rendre et s’y déplacer. L’accent devrait être mis sur l’accroissement des possibilités en transport actif, tel le vélo et la marche, en considérant les éléments suivants:

- Fournir des infrastructures cyclables qui favoriseront de nouveaux trajets pratiques et sécuritaires pour les cyclistes. Des voies pavées sont préférables pour accroître le transport actif au centre-ville, et elles sont plus faciles à entretenir pendant les mois d’hiver.
- Relier les principaux points de destination les uns aux autres par des infrastructures en transport actif (ex: voies cyclables, trottoirs et sentiers).
- Localiser des équipements stratégiques tels des stationnements pour vélos dans l’ensemble du centre-ville pour permettre aux cyclistes de se déplacer et de s’arrêter à différents endroits.
- Bonifier le réseau cyclable en le raccordant au réseau de sentiers hors rue puis en définissant et distinguant davantage les voies cyclables lors de travaux d’amélioration des rues.
- Identifier clairement pour les résidants les points d’accès aux sentiers de même que les liens en transport actif depuis et vers le centre-ville.
- Séparer les voies cyclables du trafic véhiculaire adjacent là où c’est possible, grâce à des barrières physiques créant des trajets plus sécuritaires et confortables pour tous les types de cyclistes.

Les infrastructures cyclables présentent différentes caractéristiques en termes d’investissements et en termes de sécurité et de confort des piétons. La Figure 5.7 illustre cinq (5) infrastructures cyclables présentées sur un spectre graduel en matière de confort et de niveau d’intervention de design dans l’emprise publique. Le Tableau 5.1 présente une analyse en termes de pour et contre pour chaque option.

Figure 5.7: Spectre des types d’infrastructures cyclables



Tableau 5.1: Pour et contre des types d'infrastructures cyclables

| Type d'infrastructure | Pour | Contre |
|---|---|---|
| Voie à utilisation partagée | <ul style="list-style-type: none"> Peu d'impact sur les voies existantes de la rue. | <ul style="list-style-type: none"> Option la moins confortable pour les cyclistes débutants. Devrait être considérée seulement pour des rues à faible volume de trafic. |
| Voie cyclable | <ul style="list-style-type: none"> Comporte une largeur réservée aux vélos. | <ul style="list-style-type: none"> N'offre aucune séparation physique avec le trafic véhiculaire. |
| Voie cyclable protégée (sens unique) | <ul style="list-style-type: none"> Comporte une infrastructure cyclable qui sépare du trafic véhiculaire. | <ul style="list-style-type: none"> Nécessite une emprise de rue additionnelle en comparaison à une voie cyclable typique. Les éléments de séparation doivent être conçus pour l'enlèvement de la neige. |
| Voie cyclable protégée (double sens) | <ul style="list-style-type: none"> Comporte un espace réservé avec séparation. | <ul style="list-style-type: none"> Nécessite plus de préoccupations aux intersections. Les éléments de séparation doivent être conçus pour l'enlèvement de la neige. |
| Sentier séparé | <ul style="list-style-type: none"> Emprise cyclable la plus confortable pour des cyclistes débutants, avec une pleine séparation du trafic véhiculaire. Accueille le trafic cyclable et piétonnier. | <ul style="list-style-type: none"> Nécessite plus de préoccupations aux intersections. Nécessite des équipements distincts pour l'enlèvement de la neige. |

Le secteur d'étude du centre-ville semble bien pourvu en trottoirs, les routes artérielles majeures comportant des trottoirs sur chaque côté. Toutefois, outre les caractéristiques des trottoirs (ex: trottoirs séparés et/ou surélevés), d'autres éléments peuvent contribuer à améliorer le sentiment de confort et de sécurité des piétons. Plusieurs de ces éléments ont été abordés dans le cadre de l'orientation stratégique #1 (section 5.5.1) et seront traités en détail dans le cadre des lignes directrices de design urbain pour le centre-ville de Dieppe. Les composantes à considérer pour améliorer l'emprise de rue incluent:

Figure 5.8: Composantes d'emprises de rues qui améliorent l'environnement piétonnier



Pour intégrer avec succès le transport actif au centre-ville, les opportunités suivantes (tirées du rapport sur l'Évaluation des besoins pour le centre-ville de Dieppe) devraient être considérées.

| 1. TRANSPORTS ACTIFS | |
|-------------------------|--|
| Opportunité 1.1: | Continuer d'intégrer des mesures en transports actifs (TA) dans le cadre des prolongements prévus des rues Paul, du Collège et Sainte-Thérèse, de même que tout autre projet d'amélioration des emprises de rues. |
| Opportunité 1.2: | Examiner les opportunités de relier entre eux les lieux populaires de destination (particulièrement les quadrants nord de la ville) dans le secteur à l'étude. Ces lieux de destinations peuvent inclure: Place 1604, le Collège communautaire du Nouveau-Brunswick, l'école Sainte-Thérèse, le site du futur complexe intergénérationnel communautaire, la rivière Petitcodiac et le Mail Champlain CF. |
| Opportunité 1.3: | Envisager le besoin d'aménager des infrastructures en transports actifs, incluant des stationnements pour vélos et des équipements pour entreposer les vélos dans le secteur du centre-ville. |
| Opportunité 1.4: | Se concerter avec les groupes locaux de promotion du vélo afin d'identifier les liens cyclables et besoins en infrastructures nécessaires à la création d'un réseau cyclable sécuritaire et attractif susceptible d'être utilisé par les résidents. |
| Opportunité 1.5: | Encourager tous les nouveaux générateurs d'emplois au centre-ville à fournir des équipements (ex : douches, vestiaires, etc.) nécessaires aux employés utilisant les transports actifs. |

5.1.3 ORIENTATION STRATÉGIQUE #3: AMÉLIORER LA CIRCULATION ET LES LIENS

Le centre-ville de Dieppe se caractérise par de larges îlots urbains construits qui sont peu perméables, ce qui rend difficiles les déplacements piétonniers d'un point A au point B particulièrement dans le sens nord-sud. Des liens intra-îlots réfèrent à des sentiers ou allées qui « coupent » à travers de larges îlots afin de rendre les rues plus accessibles. Ces liens rendront le centre-ville plus marchable compte tenu de la présence de liens directs permettant d'éviter les détours à pieds. Les Figures 5.9 et 5.10 illustrent la connectivité existante et future dans le secteur du centre-ville, à savoir les liens routiers qui facilitent les déplacements (Figure 5.9) ainsi que les sentiers hors rue et liens intra-îlots (Figure 5.10).

Figure 5.9: Hiérarchie routière existante et future pour le centre-ville de Dieppe incluant les artères, collectrices et rues locales



Figure 5.10: Hiérarchie routière existante et future pour le centre-ville de Dieppe incluant les sentiers hors rue et les liens intra-îlots



Il existe actuellement plusieurs opportunités en matière de circulation véhiculaire au centre-ville (voir Figure 5.9). Bien que les piétons puissent marcher le long de ces rues dans la trame de rues, il est possible d'envisager certains liens intra-îlots afin d'améliorer la perméabilité du centre-ville pour les déplacements piétonniers. Des recommandations à cet égard sont illustrées à la Figure 5.10.

En créant davantage de liens piétonniers et une trame urbaine plus perméable dans le secteur du centre-ville (et en plus d'améliorer les paysages de rue actuels), la Ville de Dieppe se positionne convenablement pour générer plus de déplacements piétonniers dans ce secteur, et ce, pour le bénéfice de l'économie locale et de la vitalité des lieux. Les lignes directrices qui suivent visent à créer un réseau favorisant les déplacements piétonniers au même titre que le trafic véhiculaire.

- Avec le temps, et là où c'est possible, accroître la connectivité nord-sud (rues et sentiers piétonniers) dans le secteur à l'étude afin de créer une trame de rues plus fine qui favorise la circulation piétonne au centre-ville.
- Élargir la largeur des boulevards en faveur des piétons, et ce, pour permettre des aménagements paysagers, de larges trottoirs, des lieux pour s'asseoir et toute autres composantes favorisant l'activité piétonne.
- Créer des paysages de rues améliorés le long des axes reliant les principaux équipements municipaux (centre communautaire / aréna, école publique et Place 1604) et les futurs parcs et espaces ouverts (le parc riverain de la rivière Petitcodiac), et ce, pour créer des circuits piétonniers d'intérêt au centre-ville.
- Aménager un "espace partagé" sur le segment du chemin Gauvin entre l'avenue Acadie et la rue du Marché pour renforcer l'expérience de l'échelle piétonne à Place 1604.
- Renforcer le réseau cyclable en raccordant le réseau de sentiers hors rue avec les interventions visant à définir et distinguer les voies cyclables lors de travaux d'amélioration des rues. Des voies cyclables pavées sont à privilégier pour encourager le transport actif au centre-ville et assurer un entretien efficace en période hivernale.
- Favoriser, pour tout nouveau développement, de petits îlots urbains et l'insertion de liens intra-îlots dans le but de favoriser un environnement propice aux déplacements piétonniers.

À noter que la Ville de Dieppe travaille actuellement sur le prolongement des rues Paul et du Collège, ce qui permettra de relier la partie sud du secteur à l'étude (via la rue Alain-Gillette). Cette nouvelle configuration routière peut bénéficier au centre-ville en déplaçant les débits élevés de camionnage et autres trafic véhiculaires de la rue Champlain et de Place 1604 vers la partie sud du centre-ville. L'objectif poursuivi par ces interventions est de diminuer le trafic empruntant la rue Champlain pour ensuite permettre à la Ville de revoir la géométrie de la rue Champlain et de l'avenue Acadie afin d'y améliorer les déplacements piétonniers et cyclables.

Bien que cette nouvelle connexion routière amène un potentiel de modération de la circulation pour le centre-ville et Place 1604, Dieppe doit s'assurer de ne pas créer de barrière entre le centre-ville et la rivière Petitcodiac. De plus, un design attentif doit être mis en œuvre pour permettre des traversées sécuritaires pour les piétons et cyclistes dans l'axe de l'avenue Virginia en direction du parc riverain.

Pour améliorer la circulation et les liens au centre-ville, les opportunités suivantes (tirées du rapport sur l'Évaluation des besoins pour le centre-ville de Dieppe) doivent être prises en considération.

| 1. TRANSPORTS ACTIFS | |
|-------------------------------------|--|
| Opportunité 1.1: | Continuer d'intégrer des mesures en transports actifs (TA) dans le cadre des prolongements prévus des rues Paul, du Collège et Sainte-Thérèse, de même que tout autre projet d'amélioration des emprises de rues. |
| Opportunité 1.2: | Examiner les opportunités de relier entre eux les lieux populaires de destination (particulièrement les quadrants nord de la ville) dans le secteur à l'étude. Ces lieux de destinations peuvent inclure: Place 1604, le Collège communautaire du Nouveau-Brunswick, l'école Sainte-Thérèse, le site du futur complexe intergénérationnel communautaire, la rivière Petitcodiac et le Mail Champlain CF. |
| Opportunité 1.3: | Envisager le besoin d'aménager des infrastructures en transports actifs, incluant des stationnements pour vélos et des équipements pour entreposer les vélos dans le secteur du centre-ville. |
| Opportunité 1.4: | Se concerter avec les groupes locaux de promotion du vélo afin d'identifier les liens cyclables et besoins en infrastructures nécessaires à la création d'un réseau cyclable sécuritaire et attractif susceptible d'être utilisé par les résidents. |
| Opportunité 1.5: | Encourager tous les nouveaux générateurs d'emplois au centre-ville à fournir des équipements (ex : douches, vestiaires, etc.) nécessaires aux employés utilisant les transports actifs. |
| 4. PAYSAGES DE RUES ET MARCHABILITÉ | |
| Opportunité 4.4: | Pour encadrer les projets, consulter les futures lignes directrices de design urbain pour le centre-ville de Dieppe en ce qui concerne le design des paysages de rues sur la base de la hiérarchie routière. |
| Opportunité 4.5: | Encourager et supporter davantage les déplacements piétonniers, et ce, à l'intérieur d'un rayon de 300-400 mètres (ou environ 5 minutes de marches du centre-ville) dans des endroits où les paysages de rue seront améliorés, notamment en termes de séparation du trafic, de plantation d'arbres et d'autres composantes paysagères. |

5.1.4 ORIENTATION STRATÉGIQUE #4: AMÉLIORER LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC

L'utilisation du transport public à Dieppe augmente rapidement, mais sa clientèle demeure toutefois peu nombreuse. Il y a donc lieu de développer des opportunités pour accroître cette clientèle. Les résidants de Dieppe ont indiqué que les principaux facteurs qu'ils considèrent pour utiliser ou non le transport public dans leur ville sont les suivants:

- La fréquence des déplacements;
- Les horaires des déplacements;
- L'emplacement des arrêts d'autobus;
- La commodité du service.

Bien que la question des horaires des déplacements va au-delà de la portée du présent Plan directeur, il peut être possible d'agir sur les trois autres facteurs afin d'accroître l'utilisation du transport public.

1. FRÉQUENCE DES DÉPLACEMENTS

La fréquence des déplacements constitue le plus important facteur mis de l'avant par les résidants de Dieppe concernant l'utilisation ou non du transport public. La Ville de Dieppe gagne à se concerter avec Codiac Transpo pour accroître la fréquence du service au centre-ville, ce qui contribuera à augmenter l'utilisation du transport public pour l'ensemble de la ville.

2. COMMODITÉ DU SERVICE (AMÉLIORER LES INFRASTRUCTURES PIÉTONNES AUX ARRÊTS D'AUTOBUS)

Il existe sur le territoire de Dieppe plusieurs arrêts d'autobus susceptibles de bénéficier d'interventions afin de les rendre plus accessibles et confortables pour les usagers du transport public. L'illustration à gauche montre un abri d'autobus du trajet #94 où il n'y a aucune aire d'attente en béton pour les usagers, ni de banc ni d'abri. L'illustration à droite montre un abri d'autobus du trajet #93 à Dieppe qui comprend toutes ces composantes, ce qui améliore le confort des usagers tout en facilitant les opérations d'entretien pendant l'hiver.

Figure 5.11: Arrêt d'autobus du trajet #94 situé en face du 283 chemin Gauvin



Figure 5.12: Arrêt d'autobus du trajet #93 situé sur la rue du Collège près du CCNB de Dieppe



3. L'EMPLACEMENT DES ARRÊTS D'AUTOBUS (POTENTIEL POUR DES ARRÊTS D'AUTOBUS PRIORITAIRES DE HAUTE QUALITÉ ET UN PÔLE DE TRANSFERT)

La présence d'arrêts d'autobus appropriés pour les usagers peut avoir une importante influence quant à leur décision d'utiliser ou non le transport public. Par conséquent, la mise en place d'arrêts d'autobus prioritaires de haute qualité devrait être envisagée pour offrir davantage d'équipements et de services que les arrêts d'autobus typiques, par exemple en incluant:

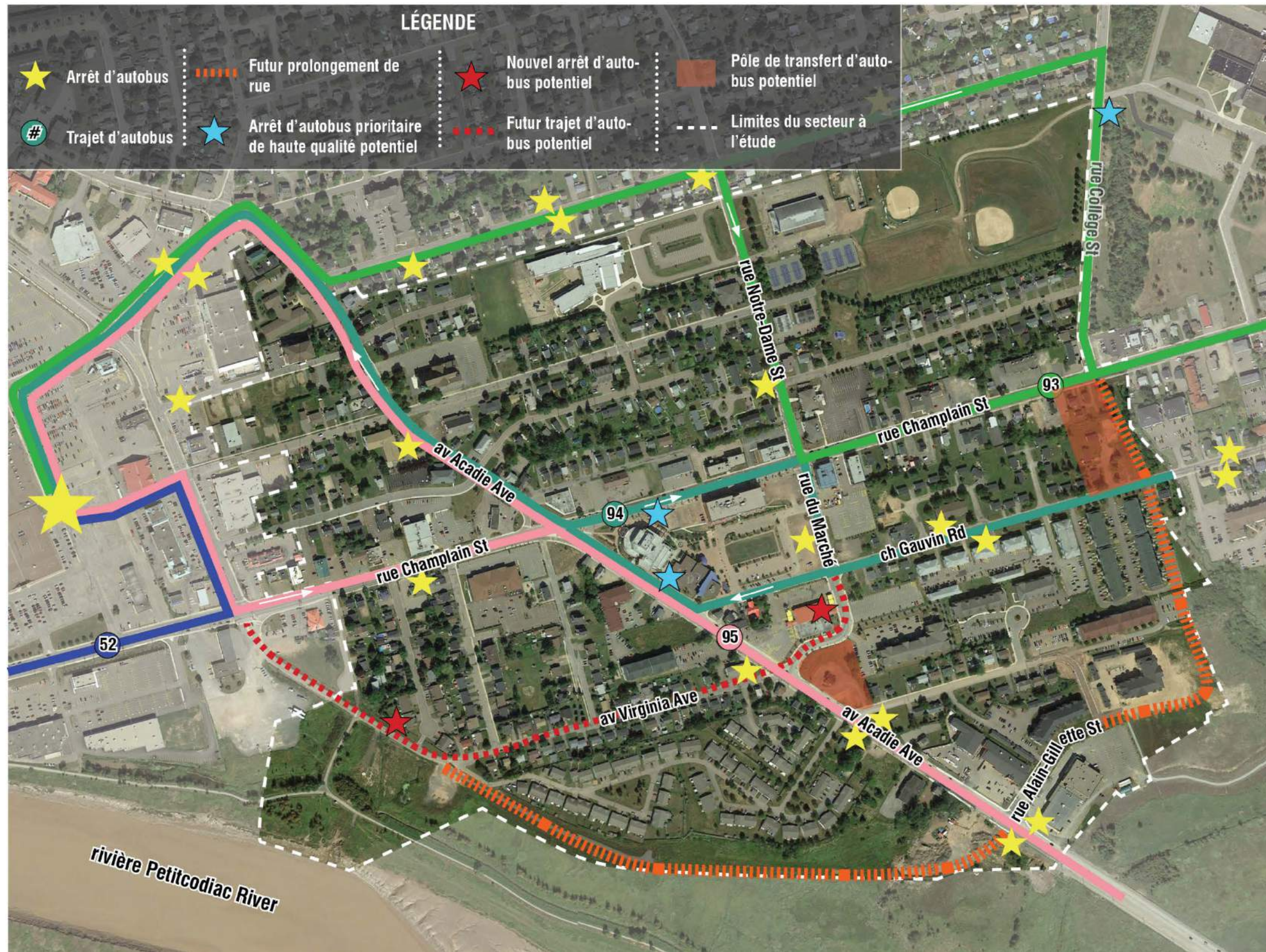
- Des abris chauffés;
- Un wifi gratuit;
- Des écrans donnant de l'information pertinente (ex: le passage du prochain autobus, les actualités).

Des sites ont été identifiés pour aménager des arrêts d'autobus prioritaires de haute qualité à Dieppe. Les facteurs pris en compte ont été la présence de marges de manoeuvres appropriées, le développement urbain actuel et projeté de même que la proximité des trajets d'autobus actuels et des futurs prolongements de rues.

Également, il y a lieu d'envisager l'aménagement d'un pôle de transfert situé sur un terrain public à l'intérieur des limites de la Ville de Dieppe et qui est totalement distinct du Mail commercial CF Champlain. Des sites ont été identifiés pour de potentiels pôles de transfert à Dieppe, et ce, sur la base de la superficie du terrain, du développement urbain actuel et projeté ainsi que de la proximité des trajets d'autobus actuels et des futurs prolongements de rues.

La Figure 5.13 montre les sites à considérer pour les pôles de transfert du transport public ainsi que les arrêts d'autobus prioritaires de haute qualité.

Figure 5.13: Trajets d'autobus existants et potentiels, arrêts d'autobus et pôles de transfert



4. EFFICACITÉ DES CIRCUITS (CONSIDÉRER DES MESURES PRÉFÉRENTIELLES POUR LE TRANSPORT PUBLIC)

Le respect des horaires du transport public est un important facteur à considérer autant pour l'organisme offrant ce service que pour les usagers. Le respect des horaires contribue à réduire les temps d'attente des usagers, ce qui est essentiel lorsque vient le temps de décider d'utiliser le transport public. Pour promouvoir le transport public dans une communauté et s'assurer du respect optimal des horaires en place, la Ville doit envisager l'application de mesures prioritaires le long des trajets existants. De telles mesures peuvent favoriser la réduction des délais d'attente et ainsi encourager l'utilisation du transport public. Il peut s'agir de la synchronisation des feux de circulation pour prioriser le transport public ou de l'aménagement de voies réservées pour les véhicules de transport public. Des mesures à faible coût appliquées le long d'importants trajets d'autobus peuvent générer des réductions significatives de temps d'attente.

L'application de mesures préférentielles pour le transport public (MPTP) tel que des voies réservées peuvent contribuer à diminuer le temps d'attente et d'opération des véhicules en s'assurant que ceux-ci circulent dans des voies qui ne sont pas disponibles aux automobiles.

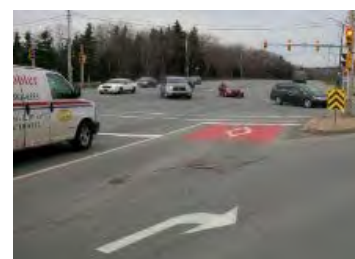
Des exemples de MPTP à faible coût pour Dieppe comprennent:

1. **Installer une signalisation RB-11S1F sur la rue Paul à l'intersection de la rue Champlain** pour permettre les virages à gauche en direction sud. Un feu de circulation réservé au transport collectif n'est pas requis, mais une attention particulière doit être apportée à cette intersection dans la perspective du prolongement de la rue Paul au sud de la rue Champlain.
2. **Réaménager l'intersection de l'avenue Acadie avec la rue du Marché** pour faciliter les déplacements directs des véhicules de transport public entre ces deux axes routiers. Une signalisation d'exception pour le transport public (RB-11S1F) serait requise et un marquage au sol indiquant une voie réservée pour le transport public serait à considérer. Ces mesures favoriseront la circulation des autobus le long de la rue du Marché au sud du chemin Gauvin, les arrêts devant le Marché de Dieppe puis les déplacements sur l'avenue Virginia et la rue Paul. Elles permettraient l'insertion de nouveaux arrêts près du Marché de Dieppe et du sentier riverain longeant la rivière Petitcodiac. Un feu de circulation prioritaire pour le transport public ne serait pas nécessaire, mais des mesures de détection des véhicules de transport public pourraient être installées afin de leur donner la priorité en termes de synchronisation de la circulation.

Figure 5.14: RB-11S1F:



Figure 5.15: Transit-only lane markings, Dartmouth, NS



Il y a lieu d'envisager de revoir la planification du transport public en lien avec les prolongements prévus des rues Paul et du Collège. Cette planification devra aussi être bonifiée au fur et à mesure que la clientèle du transport public augmente.

L'aménagement orienté sur le transport collectif

La desserte de Dieppe par Codiak Transpo constitue un important atout pour soutenir et encadrer la future croissance et le développement de façon intelligente et durable. En général, les villes de taille similaire à Dieppe n'ont pas accès au transport public, ce qui engendre plusieurs défis en termes de moyens de transport et de modèles de développement urbain. Dieppe devrait capitaliser sur la présence de Codiak Transpo pour accroître son développement et sa densité d'occupation le long des trajets de transport public. L'accès au transport public permet à la Ville de diminuer ses exigences en espaces de

stationnement pour les usages résidentiels et commerciaux tout en intensifiant la densité d'occupation dans le secteur du centre-ville.

Pour améliorer la desserte en transport public au centre-ville de Dieppe, les opportunités suivantes (tirées du rapport sur l'*Évaluation des besoins pour le centre-ville de Dieppe*) doivent être prises en considération.

| 3. TRANSPORT PUBLIC | |
|-------------------------|--|
| Opportunité 2.1: | Envisager de fournir des équipements améliorés (plages d'accueil, bancs, abris) aux arrêts d'autobus pour en accroître la visibilité et améliorer le confort des utilisateurs. |
| Opportunité 2.2: | Mettre en œuvre des mesures préférentielles pour le transport public à des endroits stratégiques afin d'accroître la visibilité des circuits de transport public puis de réduire les délais d'attente des autobus pour le bénéfice des usagers. |
| Opportunité 2.3: | Envisager de revoir la localisation des arrêts d'autobus et des circuits dans le centre-ville de Dieppe afin de fournir une couverture de 100% au centre-ville en lien avec les distances de marche appropriées depuis les arrêts d'autobus vers les points d'origine et de destination. |

5.2 VIVRE ET TRAVAILLER

Les lignes directrices sur la forme bâtie pour le domaine privé fournissent un cadre d'intervention en ce qui concerne la relation des bâtiments à la rue (le domaine public), aux espaces ouverts et aux bâtiments adjacents actuels et futurs. Ces lignes directrices constituent des orientations en termes de forme bâtie à privilégier au centre-ville de Dieppe selon l'emplacement des terrains. Le cadre d'intervention présenté dans cette section vise à favoriser un environnement convivial pour les piétons et ainsi contribuer au dynamisme du centre-ville.

5.2.1 ORIENTATION STRATÉGIQUE #5: CONSTRUIRE À L'ÉCHELLE HUMAINE

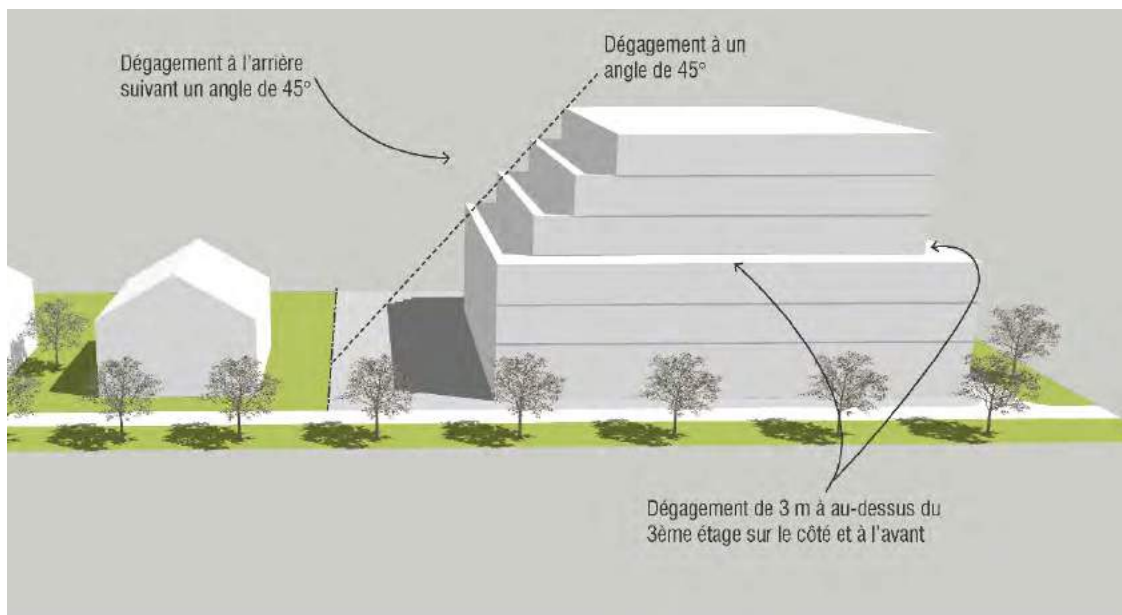
La volumétrie, la hauteur et les marges d'implantation sont des concepts de design qui déterminent l'échelle de la forme bâtie. Ils engendrent d'importants impacts sur le domaine public et le paysage de rue et doivent donc être pris en compte attentivement. La volumétrie d'un bâtiment détermine sa taille, sa forme et la façon dont il s'adapte à son site. La hauteur détermine dans quelle mesure le bâtiment « domine » les piétons ou, au contraire, contribue à l'aisance des lieux. Les marges d'implantation – ou « dégagements » - participent à la configuration des domaines publics et privés (superficies, largeurs / longueurs). Pris dans leur ensemble, ces éléments de design contribuent à créer la perception qu'ont les piétons, cyclistes et conducteurs par rapport à l'espace en général, aux rues, aux trottoirs, etc. Ils peuvent autant encourager ou décourager la fréquentation des lieux.

Pour les futurs développements, la Ville de Dieppe devrait mettre en œuvre les stratégies de design incluses dans les lignes directrices pour tendre vers une forme bâtie qui participe au succès et au dynamisme du centre-ville. Pour s'assurer d'une taille et d'une forme appropriée pour les bâtiments, les éléments suivants doivent être pris en considération:

- Garder la hauteur des bâtiments à une « échelle humaine » (2 à 3 étages pour des bâtiments résidentiels de faible hauteur, et 3 à 5 étages pour les bâtiments mixtes et immeubles à logement). Des surhauteurs peuvent être encouragées en intégrant des marges de recul appropriées, où les façades de bâtiment implantées sur rue n'excèdent pas plus de 3 étages.
- Permettre, voire encourager des bâtiments de plus grande hauteur aux intersections et aux entrées de ville.
- Favoriser des bâtiments à l'échelle humaine, avec des largeurs de façade réduites au minimum. Lorsque la façade des bâtiments excède 50 mètres de largeur, l'intégration de séparations verticales dans l'architecture du bâtiment peut être souhaitable pour créer la perception de façades plus étroites.
- Une façade animée (ou la partie du bâtiment où se trouve le plus d'activités) doit faire face à la rue et ne pas être orientée sur des terrains de stationnements adjacents ou des ruelles. Les murs latéraux ne doivent pas faire face à la rue.
- Mettre en valeur les entrées de bâtiments donnant sur la rue. Utiliser des éléments de construction tel des auvents, marquises et vitrages qui protègent les piétons des intempéries et contribuent à leur confort lorsqu'ils circulent le long des façades.
- Articuler les façades des bâtiments avec des détails architecturaux, des vitrines agréables et propres afin de créer un intérêt visuel.
- Localiser le stationnement, lorsque cela est possible, à l'arrière des bâtiments ou dans des espaces souterrains afin de ne pas nuire à l'expérience de rue et à la convivialité des espaces publics.
- Privilégier des marges d'implantation de bâtiments qui favorisent la continuité des aménagements de rue et des zones piétonnes. S'assurer d'une profondeur suffisante entre la

bordure de la rue et la façade du bâtiment pour créer des espaces appropriés pour les piétons, soit un minimum de 4.5 mètres pour une zone piétonne et une zone d'aménagement paysager avec arbres.

Figure 5.16: Volumétrie de bâtiment avec des dégagements appropriés pour les façades



Les images suivantes sont des exemples de forme urbaine au centre-ville adaptée à l'échelle humaine.

Figure 5.17: Exemple de forme bâtie pour usages mixtes à Pittsburgh, PA



Figure 5.18: Exemple d'un bâtiment mixte de hauteur moyenne (5 étages) avec des dégagements au-delà du 3e étage. Victoria, BCSource: Ciccozzi Architecture, UNION Building



5.2.2 ORIENTATION STRATÉGIQUE #6: ENCOURAGER LA MIXITÉ DES USAGES

Pour contrer les effets négatifs de l'étalement urbain (incluant l'isolation sociale, la dépendance aux véhicules motorisés privés, les coûts croissants des services et infrastructures et le déclin des rues commerciales), les villes à travers le monde encouragent la mixité des usages pour revigorer leurs centres-villes et créer des voisinages plus « complets ». Des communautés caractérisées par une mixité d'usages favorisent des quartiers inclusifs, accessibles et « connectés » où sont regroupés différents services, emplois et opportunités sur les plans social, culturel et résidentiel à courte distance de marche. Dans cette perspective, la Ville de Dieppe doit continuer à encourager l'intégration d'espaces culturels dans les édifices publics et à mettre en valeur la culture locale au centre-ville.

La mixité des usages consiste aussi à favoriser des typologies d'habitation variées capables d'attirer des résidents de tous âges, des ménages de toutes tailles et avec des revenus diversifiés. Les secteurs mixtes peuvent favoriser une plus forte densité de population, ce qui en retour tend à soutenir les entreprises locales, le commerce de détail et contribue au dynamisme des espaces publics le jour et le soir. Un centre-ville où vit une importante population résidente ne « ferme » pas à la fin de chaque jour de travail. Au contraire, cette population favorise une activité culturelle et économique constante.

- Encourager une variété d'activités complémentaires dans le secteur du centre-ville où sont autorisés les usages résidentiels, commerciaux et de bureaux, institutionnels et les édifices publics.
- S'assurer que les nouveaux développements rejoignent la demande du marché en ce qui concerne les types d'usages et de bâtiments.
- Considérer et privilégier les commodités et services essentiels pour les voisinages résidentiels (épiceries, restaurants, banques, etc.)
- Insérer les usages de façon harmonieuse dans le voisinage, dans des propriétés adjacentes et des bâtiments de qualité capable d'accueillir une variété d'activités autorisées.
- S'assurer que plusieurs usages appropriés soient permis dans le secteur du centre-ville pour engendrer des impacts positifs sur les plans social, économique et culturel.

Il n'y a pas de formule parfaite en termes de proportions idéales d'usages commerciaux et résidentiels. En général, une forte mixité de nouveaux développements commerciaux accompagnés de plus fortes densités résidentielles engendrera des effets structurants et positifs sur le dynamisme du centre-ville. La future mixité des usages à Dieppe devra s'appuyer sur des analyses économiques et de marché afin de s'assurer que les nouveaux développements s'accordent avec la demande existante ou projetée. La présence de bâtiments mixtes capables d'accueillir des espaces à des fins commerciales au rez-de-chaussée est importante pour créer un centre-ville dynamique. En ce sens, la Ville de Dieppe doit continuer à rester attentive aux tendances du marché pour s'assurer que de tels espaces puissent répondre à la demande.

Les images suivantes illustrent des bâtiments mixtes dans des centres-villes où les usages résidentiels aux étages supérieurs se superposent aux activités commerciales du rez-de-chaussée.

Figure 5.19: Exemple d'un bâtiment résidentiel incluant des unités de logement au rez-de-chaussée pouvant être transformées en commerces de détail. Aurora, ON



Figure 5.20: Exemple d'un bâtiment résidentiel de hauteur moyenne. Montréal, QC.
Source: Google Street View



Figure 5.21: Exemple d'un bâtiment mixte à Cornell, Markham, ON



Pour tendre vers une mixité des usages qui participe au dynamisme du centre-ville de Dieppe, les opportunités suivantes (tirées du rapport sur l'Évaluation des besoins pour le centre-ville de Dieppe) doivent être prises en considération.

| 5. USAGES COMMERCIAUX | |
|------------------------|---|
| Opportunité 5.1: | Encourager les développements mixtes résidentiel / commercial à l'intérieur du centre-ville afin d'accroître la densité de la population. |
| Opportunité 5.2: | Encourager une mixité commerciale capable d'attirer une forte clientèle de base et qui comble les vides en matière d'inventaire de commerce de détail et de services (ex : cafés, bars, boutiques, magasins spécialisés, etc.). |
| Opportunité 5.3: | Encourager les développements commerciaux compacts qui favoriseront la marchabilité et la proximité entre les services. |
| 6. USAGES RÉSIDENTIELS | |
| Opportunité 6.1: | Encourager une mixité de typologies d'habitation et de logements abordables au centre-ville et dans les secteurs environnants. |
| Opportunité 6.2: | Accroître les investissements dans les équipements publics, infrastructures et espaces ouverts afin d'attirer un plus grand nombre de résidents au centre-ville. |

| | |
|-------------------------|--|
| Opportunité 6.3: | Encourager des développements résidentiels comportant différents usages, et ce, pour soutenir le commerce au détail au centre-ville et capitaliser sur les investissements municipaux dans le secteur du centre-ville. |
|-------------------------|--|

| 9. ÉQUIPEMENTS CULTURELS ET DE SPECTACLES | |
|---|---|
| Opportunité 9.1: | Continuer à prioriser, à investir et à dynamiser la culture locale de Dieppe grâce aux équipements déjà présents au cœur du centre-ville. |
| Opportunité 9.2: | Tenir compte des besoins pour des espaces dédiés aux arts et à la culture dans le cadre des futurs investissements publics. |

5.3 SE DIVERTIR

Les parcs et espaces ouverts sont des éléments clés dans toute ville. Ils attirent les visiteurs et permettent aux résidents de pratiquer des activités récréatives et de loisirs. Les parcs et espaces ouverts sont nécessaires pour la santé d'une ville et de ses résidents. Ils permettent l'accès à la nature et à des endroits propices à l'activité physique, aux rencontres, à la socialisation et à de multiples autres avantages. Une combinaison d'espaces structurés et plus informels est idéale pour répondre aux besoins de l'ensemble d'une communauté.

Tel que souligné dans l'orientation stratégique #6, il est primordial que des espaces puissent servir à la tenue d'activités en lien avec la culture. En plus des lieux dédiés à la culture dans les édifices publics du centre-ville, les espaces ouverts doivent être conçus pour accueillir les activités culturelles et promouvoir la culture locale.

5.3.1 ORIENTATION STRATÉGIQUE #7: CRÉER UN RÉSEAU D'ESPACES VERTS ET OUVERTS DISTINCTIFS

Les gens ressentent un besoin inhérent de se relier à l'environnement naturel et à interagir entre eux. Les espaces verts et autres espaces ouverts ont un important rôle à jouer pour répondre à ce besoin. Profiter de la nature et pratiquer des activités extérieures entraînent des impacts positifs en matière de comportements cognitifs et sociaux. Dans un environnement urbain, les parcs urbains jouent un rôle essentiel pour la santé et le bien-être des résidents car ils constituent des lieux de rassemblement qui facilitent les interactions. Il est important que les résidents puissent bénéficier de la présence de parcs et espaces publics, mais il faut aussi s'assurer que ceux-ci soient bien reliés les uns aux autres et forment un réseau intégré accessible à tous.

Les parcs et espaces ouverts situés au centre-ville de Dieppe comprennent Place 1604, de vastes espaces verts autour de l'aréna Centenaire, un parc de voisinage « caché » (accessible depuis la rue Harold) et un secteur naturel de conservation dans la partie sud-ouest du secteur à l'étude. Ceux-ci sont dispersés à travers le centre-ville et ne sont pas reliés pour former un réseau intégré de parcs et d'espaces ouverts. Leurs fonctions et activités sont axées sur des activités sportives et récréatives (aréna Centenaire), un espace libre non planifié (parc de voisinage de la rue Harold) et un centre civique servant de lieu de rassemblement (Place 1604).

Le Plan directeur sur les parcs et les sentiers (2015) établit à 800 mètres la distance appropriée entre les différents parcs et espaces ouverts. Cette norme standard est tout à fait pertinente pour les vastes parcs et espaces ouverts (ex: parc Centenaire et les terrains riverains bordant la rivière Petitcodiac). Toutefois, les parcs de voisinage et placettes gagneraient à se trouver à plus petite distance les uns des autres pour

les rendre plus accessibles. Le secteur à l'étude du centre-ville possède deux vastes espaces verts à l'échelle régionale dans ses coins nord-est et sud-ouest. Ce secteur comporte toutefois des lacunes quant aux parcs de voisinage et placettes, où ceux-ci devraient être accessibles à environ 2-5 minutes de marche (une distance d'environ 400 mètres).

La Ville devrait envisager la création de tels parcs de voisinages et placettes dans les différents quadrants du centre-ville, en plus d'améliorer le parc existant sur la rue Harold. Outre ces nouveaux parcs, la création d'un circuit de « promenade verte » doit être considérée pour relier tous les espaces verts et ouverts, actuels et futurs, dans le secteur à l'étude. Cette promenade verte, qui s'inscrirait dans les emprises publiques existantes, pourrait comprendre des trottoirs et des espaces pour arbres de rue et aménagements paysagers, et ce, des deux côtés des rues. La Figure 5.22 montre les emplacements suggérés pour les futurs parcs et placettes, la promenade verte (qui relie les espaces publics actuels) et une promenade verte secondaire (qui relierait les futurs parcs de voisinage et placettes).

Les éléments de design suivants doivent être considérés pour la conception des parcs et espaces ouverts dans le secteur à l'étude:

- Envisager d'ajouter de nouveaux parcs et placettes dans le secteur à l'étude du centre-ville. De tels espaces doivent se trouver dans chacun des quatre quadrants de manière à ce que chaque résidant du centre-ville puisse avoir accès à un parc à 5 minutes de marche.
- S'assurer que ces nouveaux espaces soient directement adjacents à la rue pour en maximiser la visibilité. Les entrées de parc devraient être clairement identifiées par des aménagements paysagers, une signalisation adéquate ou tout autre(s) élément(s) de forme bâtie.
- Intervenir sur Place 1604 pour en améliorer le dynamisme et l'expérience des usagers. Par exemple, ajouter des structures d'aménagement de haute qualité, de l'éclairage et du mobilier urbain adapté au site, le tout en considérant les composantes actuelles du site.
- S'assurer que les espaces verts et ouverts puissent favoriser les activités récréatives passives, notamment grâce à des bancs, des jardins, des structures et aménagements paysagers. Ces espaces doivent être conçus pour un large spectre d'utilisateurs et être adaptés pour toutes les saisons.
- Favoriser, dans le cadre de nouveaux projets de développement au centre-ville (ce qui inclut de nouvelles rues et liens piétonniers), la connexion aux parcs et espaces ouverts actuels et projetés.
- S'assurer que toutes les unités de logement actuelles et futures aient accès à un parc, un espace ouvert, un espace vert ou une placette à l'intérieur d'une distance de marche de 2-5 minutes.

Figure 5.22: Emplacements des parcs actuels et potentiels, incluant le réseau de «promenade verte» proposé



Emplacements recommandés pour de futures placettes:

De petits parcs sont requis dans le secteur à l'étude pour permettre leur accès à courte distance de marche par les résidants et pour servir de lieux de rassemblement de voisinage à l'intérieur du centre-ville. Des emplacements ont été identifiés dans les différents quadrants (voir Figure 5.22), incluant trois (3) placettes potentielles et la mise à niveau d'un parc existant. Les placettes suggérées se trouvent à:

1. **Avenue Acadie et rue Sainte-Thérèse** – cet emplacement est à trois minutes de marche de l'essentiel du quadrant nord-ouest et pourrait constituer un lien dans le cadre d'un circuit de « promenade verte ».
2. **Chemin Gauvin – Placette d'un îlot urbain en développement (Phase 2)** – cet emplacement fournira un espace de parc pour un grand nombre d'appartements existants plus au sud ainsi qu'au développement résidentiel projeté dans l'îlot urbain en question. Cet emplacement peut aussi servir de lien dans le cadre d'un circuit de « promenade verte ».
3. **Normandie et Sifroi** – cet emplacement est à trois minutes de marche de la majorité des terrains compris dans le quadrant sud-est, et il est adjacent au réseau de sentiers. L'aménagement d'une placette à cet endroit peut nécessiter de se coordonner avec les propriétaires adjacents pour relocaliser les aires de stationnement ou procéder à des échanges de terrains.
4. **Avenue Virginia et rue Harold** – ce parc existant a besoin d'améliorations pour favoriser son utilisation et assurer sa connexion au réseau de parcs et à la "promenade verte" projetée le long de l'avenue Virginia qui reliera Place 1604 au secteur riverain. La mise à niveau du parc nécessiterait d'acquérir au moins une propriété sur l'avenue Virginia afin de fournir un accès visible mettant en valeur cet espace public.

Les images suivantes illustrent les parcs de voisinage et placettes qui seraient appropriées pour les secteurs résidentiels du centre-ville de Dieppe.

Figure 5.23: Petit parc de voisinage avec espace ouvert et banc. Cornell Markham, ON



Figure 5.24: Petit parc de voisinage avec bancs et abri, Thornhill, ON



Pour s'assurer d'un niveau de desserte adéquat en parcs et espaces ouverts au centre-ville, les opportunités suivantes (tirées du rapport sur l'*Évaluation des besoins pour le centre-ville de Dieppe*) doivent être prises en considération.

| 7. PARCS ET ESPACES OUVERTS | |
|-----------------------------|--|
| Opportunité 7.1: | Explorer les possibilités d'accroître la superficie d'espaces verts ouverts et de parcs dans le secteur à l'étude, notamment via l'acquisition de nouveaux terrains municipaux ou la cession de parcs à la Ville par les promoteurs immobiliers dans le cadre de projets de développement. |
| Opportunité 7.2: | Explorer les possibilités d'améliorer l'aspect esthétique et fonctionnel des parcs et espaces ouverts existants. Considérer, entre autres, la mise en place de structures « douces » et temporaires, tel des terrasses ou du mobilier urbain, accompagnés de végétation et d'art public pour promouvoir l'animation et les lieux de rassemblement. |
| Opportunité 7.3: | Explorer les possibilités de fournir de petites places publiques situées à courte distance de marche les unes des autres dans les quadrants du centre-ville, en particulier le quadrant sud-est. Ces places publiques, ou « placettes » devraient être situées au centre de chaque quadrant et avoir une superficie minimale de 0.5 hectare. |
| Opportunité 7.4: | S'appuyer sur les Jeux de la francophonie canadienne (2017), les Jeux de la francophonie internationale (2021) et autres futurs événements significatifs pour aménager des équipements permanents répondant à la fois aux besoins à court terme de tels événements et aux besoins récréatifs à long terme de la communauté. |

5.3.2 ORIENTATION STRATÉGIQUE #8: SE CONNECTER À LA RIVIÈRE

On retrouve une magnifique bande de terrain de 10 kilomètres de long bordant la rivière Petitcodiac au sud du centre-ville de Dieppe. On peut y pratiquer la marche, le vélo, la promenade de chiens et admirer le panorama. Cet espace comprend un sentier qui se connecte au réseau de sentiers multifonctionnels qui dessert la ville. Il y a présentement une connexion limitée entre le centre-ville de Dieppe et le parc riverain. Améliorer cette connexion rendrait les abords riverains plus accessibles et encouragerait les déplacements d'un emplacement à l'autre. Cela accroîtrait l'attractivité du centre-ville auprès des visiteurs, qui prendraient alors le temps d'aller marcher près de la rivière. D'autre part, les abords riverains manquent d'équipements comme du mobilier urbain, de l'éclairage, des poubelles et autres éléments qui rendraient ces espaces plus propres, sécuritaires et attractifs.

L'opportunité d'aménager un parc riverain a été soulignée pour la partie sud-ouest du secteur à l'étude, soit à l'ouest de la rue Paul et au sud de la rue Champlain. L'emplacement visé, qui est adjacent à la rivière Petitcodiac, constituera un espace vert supplémentaire pour le centre-ville, agira comme une destination en soi et permettra de connecter des sentiers cyclables sur rue et hors rue. De plus, la création de ce parc riverain favorisera l'aménagement d'un parcours piétonnier le long de l'avenue Virginia, qui ferait l'objet de travaux d'amélioration. Enfin, ce parc riverain pourrait être le terminus d'une "promenade verte" partant du futur complexe intergénérationnel communautaire, au nord, qui longerait les rues Notre-Dame et du Marché en direction sud, près de Place 1604, puis bifurquant vers l'ouest sur l'avenue Virginia pour ensuite atteindre le parc riverain en traversant la rue Paul.

- Envisager l'aménagement d'un parc riverain comme terminus de sentier dans le quadrant sud-ouest. Ce nouveau parc constituerait une destination récréative pour le centre-ville et les

communautés environnantes, et ce, tout au long de l'année. Doté d'équipements urbains et conçu pour être utilisé de façon continue, cet espace public permettrait notamment la tenue d'activités récréatives, de jeux informels et la contemplation du paysage.

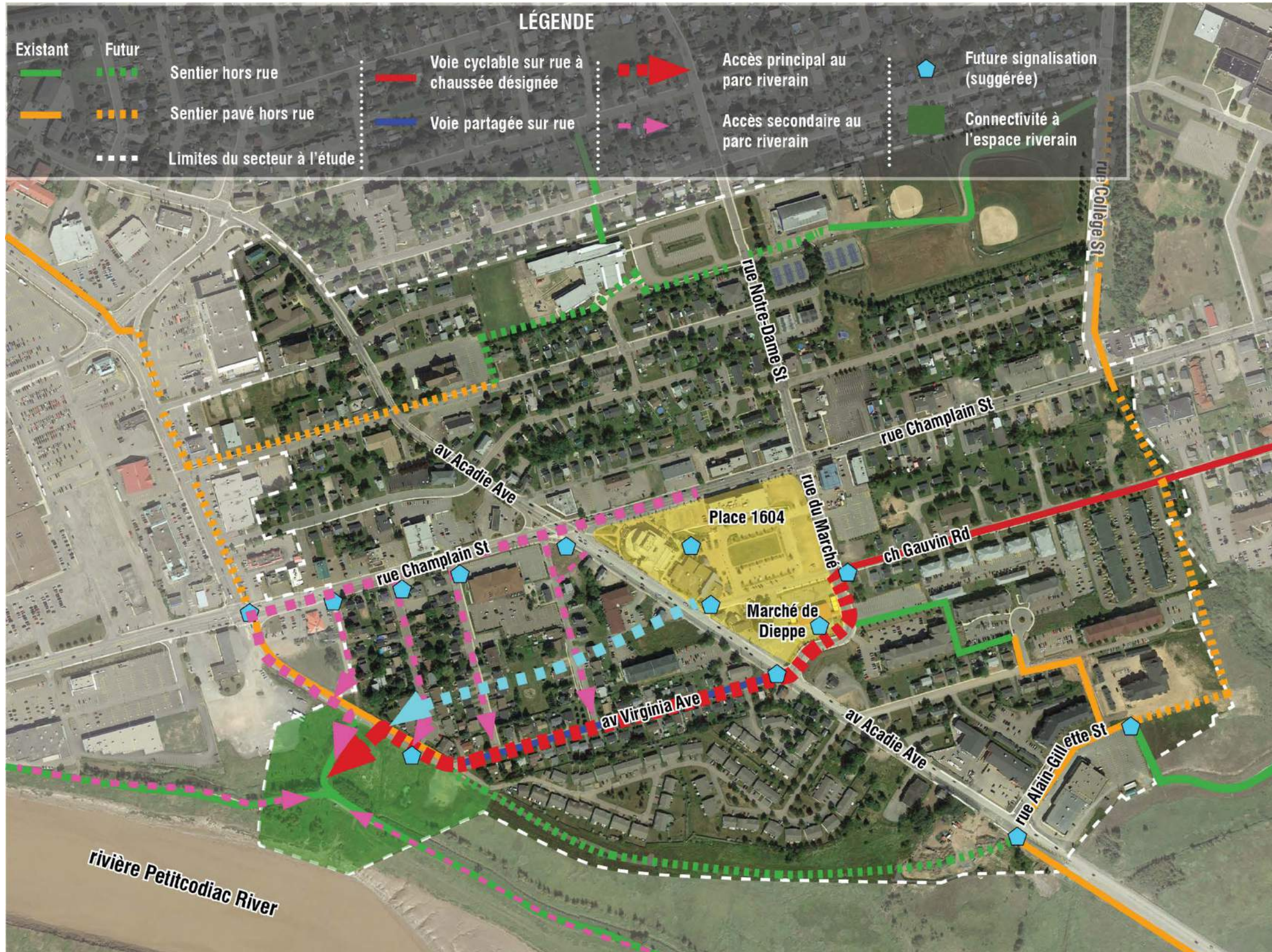
- S'assurer d'une connexion claire et visible avec le sentier riverain grâce à des éléments de paysages de rues, en particulier le long de la rue Paul, de l'avenue Virginia et des autres rues résidentielles environnantes. Des connexions physiques apparentes peuvent être réalisées sur les rues résidentielles via l'aménagement d'un revêtement distinctif sur les emprises publiques ou encore l'installation d'une signalisation appropriée.
- Améliorer l'espace entourant le sentier riverain avec des installations tel que des plates-formes d'observation, des tableaux d'information et de possibles aires de jeux actifs (là où c'est autorisé).
- Mitiger les impacts d'obstruction visuelle de la rivière engendrés par la future station de pompage. Pour ce faire, aménager des bandes tampons paysagées de façon continue.
- Favoriser une relation plus complémentaire entre le parc riverain et les usages résidentiels environnants. À cet effet, les matériaux de revêtement de la future station de pompage devraient comporter, là où c'est possible, de la maçonnerie inspirée du style architectural des résidences en question.
- Amener des modifications à l'intersection formée par l'avenue Acadie avec l'avenue Virginia et la rue du Marché afin de faciliter les déplacements en vélo depuis / ou vers la rue du Marché et l'avenue Virginia. Ces modifications pourraient être incorporées avec mesures prioritaires pour le transport public présentées à la section 5.1.4. Il est possible de distinguer l'espace dédié aux cyclistes par rapport à la voie réservée pour le transport public, tel qu'illustré à la Figure 5.25. L'accès véhiculaire (qui n'est pas du transport public) à partir de la rue du Marché vers l'avenue Virginia n'est pas conseillé car cette dernière est une rue locale à faible volume et favoriser l'accès véhiculaire aurait pour effet d'y accroître la demande en stationnement. L'accès en véhicule motorisé sera autorisé via le prolongement projeté de la rue Paul ou par la présence de stationnements près de Place 1604.

Figure 5.25 Marquage au sol pour le transport public et les cyclistes, Dartmouth, NS



La Figure 5.26 identifie les itinéraires principaux et secondaires vers le sentier riverain, de même que les emplacements suggérés pour installer une signalisation appropriée à cet égard.

Figure 5.26: Itinéraires principal et secondaires de Place 1604 jusqu'au parc riverain proposé



Les images ci-dessous illustrent ce à quoi peut ressembler un paysage riverain doté d'un réseau de sentiers « actifs » pour Dieppe.

Figure 5.27: Espaces riverains naturalisés, Bradford, ON



Figure 5.28: Sentier multifonctionnel riverain, Oakville, ON



Pour s'assurer d'un niveau de desserte adéquat en parcs et espaces ouverts au centre-ville, les opportunités suivantes (tirées du rapport sur l'*Évaluation des besoins pour le centre-ville de Dieppe*) doivent être prises en considération.

| 8. ESPACES RIVERAINS | |
|----------------------|--|
| Opportunité 8.1: | Explorer la possibilité d'acquérir des terrains publics à des endroits stratégiques le long de la rivière en vue de fournir des accès publics, du stationnement et des aires d'agrément. |
| Opportunité 8.2: | Envisager des investissements liés à des infrastructures à faible impact tel des aires de pique-nique, des plates-formes d'observation, des espaces extérieurs et des aires de jeux. |
| Opportunité 8.3: | Étudier les options possibles pour accroître la connectivité entre le centre-ville et les espaces riverains grâce à des corridors piétonniers et une signalisation appropriée. |
| Opportunité 8.4: | Créer un point central focal dans le design des espaces riverains, à savoir un point focal doté d'une signature identitaire distincte et qui favorise un sentiment d'appartenance. |
| Opportunité 8.5: | S'assurer que le parc riverain - et ses espaces verts - soit relié et connecté aux trottoirs et sentiers piétonniers adjacents. Une liaison piétonne avec le parc riverain devrait être soulignée, particulièrement via l'avenue Virginia. |

6 PROJETS DE TRANSFORMATION

Pour illustrer la manière dont les orientations stratégiques peuvent s'appliquer dans le secteur du centre-ville, cinq (5) projets de transformation ont été identifiés. Ces projets constituent des occasions pour améliorer la vitalité et le dynamisme du secteur du centre-ville. Pour montrer comment ces améliorations peuvent affecter l'environnement bâti au centre-ville, l'équipe de projet a créé un modèle en trois dimensions qui sera mis en évidence tout au long du présent chapitre.

IMAGES CONCEPTUELLES

L'objectif de ce modèle 3D est purement conceptuel, il ne représente pas les structures proposées de façon détaillée. Ce modèle 3D présente plutôt des "boîtes" et volumes vagues qui devraient correspondre aux nouveaux développements dans la mesure où ceux-ci rejoignent les exigences en termes de forme bâtie mises de l'avant dans les lignes directrices de design urbain (voir annexe A). Nous comprenons que la Ville de Dieppe et son centre-ville se développeront de façon naturelle, au gré des tendances du marché et de la demande mais aussi en fonction de la réglementation d'urbanisme. Nous recommandons que les nouveaux développements à l'étude au centre-ville puissent être évalués et assujettis aux critères compris dans les lignes directrices de design urbain.

Les volumes présentés dans ces images illustrent des exemples précis sur la façon dont les exigences en termes de marges de recul, de hauteur et de forme peuvent impacter les aspects esthétiques de la rue. Ces exigences influencent aussi les proportions des bâtiments, et par conséquent comment ceux-ci interagissent les uns avec les autres et par rapport à la rue. En regardant les images qui suivent, on peut imaginer que plusieurs petits bâtiments ou un seul vaste bâtiment peuvent s'insérer à l'intérieur des volumes. Toutefois, de tels bâtiments doivent tous respecter les critères découlant des lignes directrices de design.

Figure 6.1: Carte illustrant la délimitation des projets de transformation



Figure 6.1: Carte illustrant la délimitation des projets de transformation



6.1 LES CORRIDORS DE LA RUE CHAMPLAIN ET DE L'AVENUE ACADIE

Les corridors de la rue Champlain et de l'avenue Acadie peuvent être privilégiés pour tirer parti des investissements déjà consentis par la Ville à Place 1604 et le long de la rue Champlain. À court terme, le développement est susceptible de se poursuivre le long de la rue Champlain. Toutefois, à moyen terme, l'avenue Acadie est appelée à accueillir un développement similaire après que la rue Paul ait été améliorée et prolongée. Le détournement d'un volume élevé de circulation vers la rue Paul favorisera la transformation de l'avenue Acadie en un corridor où l'environnement est davantage orienté sur les piétons et sur la présence d'une mixité d'usages.

Figure 6.2: Délimitation du projet de transformation de la rue Champlain et de l'avenue Acadie



6.1.1 ENTRÉES DE VILLE

Les principaux points d'accès au centre-ville de Dieppe se retrouvent à même le territoire de la Ville de Dieppe. Celle-ci doit donc décider quels emplacements privilégier pour marquer ses entrées de ville, de même que le traitement à leur accorder. Les entrées de ville sont utilisées pour « ancrer » un voisinage et fournir une référence visuelle aux visiteurs comme de quoi ils accèdent à un secteur particulier. Elles peuvent se présenter sous la forme d'un bâtiment construit, d'éléments d'architecture de paysage, d'art public, de matériaux particulier de paysage de rue, voire un élément aussi évidente qu'une enseigne de

bienvenue. Pour plus de détails concernant le design des entrées de ville, se référer aux lignes directrices de design urbain pour le centre-ville de Dieppe.

La Figure 6.3 présente les emplacements proposés pour les entrées de ville au centre-ville de Dieppe. Trois (3) de ces entrées devraient être conçues en intégrant des projets de développements importants et emblématiques accompagnés d'aménagements paysagers. La quatrième entrée de ville (située sur la rue Notre-Dame entre l'école Sainte-Thérèse et l'aréna Centenaire) devrait faire l'objet d'un aménagement paysager pour indiquer l'accès au centre-ville. Les éléments du paysage de rue qui caractérisent le centre-ville devraient aussi être utilisés pour cette entrée de ville, ce qui aidera à souligner davantage aux visiteurs l'accès au centre-ville.

Figure 6.3 : Emplacements proposés pour les entrées de ville du centre-ville



Les images suivantes illustrent des exemples d'entrées de ville ainsi que des artères et/ou corridors dynamiques marquant l'accès à des centre-villes.

Figure 6.4: Entrée de ville formée par l'aménagement paysager d'un boulevard. Broadway, Orangeville, ON.

Source: 2015 Great Street Winner, greatplacesincanada.ca



Figure 6.5: Enseigne d'entrée de ville à Newmarket, ON

Source: 2016 People's Choice: Street Winner, greatplacesincanada.ca



Figure 6.6: Bâtiment emblématique comme entrée de ville sur une artère du centre-ville, Pittsburgh, PA



Figure 6.7: Entrée de ville à une intersection marquée par un bâtiment emblématique, Newmarket ON
Source: 2016 People's Choice: Street Winner, greatplacesincanada.ca



Figure 6.8: Vue de l'hôtel-de-ville et d'un nouvel espace public au coin de l'avenue Acadie et de la rue Champlain (vue en direction sud-est).



Figure 6.9: Vue en direction est de la rue Champlain au coin de la rue du Marché, avec volumétrie à échelle humaine.



Figure 6.10: Vue en direction est de la rue Champlain montrant une volumétrie et un paysage de rue à l'échelle humaine.



Figure 6.11: Vues en direction sud sur l'avenue Acadie au coin du chemin Gauvin.



Figure 6.12: Vue aérienne de la rue Champlain et de l'avenue Acadie dans le quadrant sud-est



6.1.2 CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT

VOLUMÉTRIE, HAUTEUR ET IMPLANTATION

- Les hauteurs de bâtiment ont un minimum de 3 étages, et une hauteur jusqu'à 5 étages est encouragée. Exceptionnellement, dans les cas où un bon design et des aménagements bénéficiant aux piétons et au public en général sont proposés, des bâtiments de 2 étages peuvent être autorisés (avec 3 étages ou plus offerts par le biais d'incitatifs).
- Pour des bâtiments dont la hauteur excède 3 étages, chaque étage additionnel fera l'objet d'une marge de recul d'au moins 2 mètres, mais de 3 mètres de préférence.
- La largeur des façades de bâtiment ne devrait pas excéder 50 mètres de façon à favoriser des traitements de façade qui sont orientés à l'échelle du piéton. Lorsque des bâtiments dépassent cette largeur, l'intégration de séparations verticales dans l'architecture des bâtiments peut être souhaitable pour créer la perception de façades plus étroites.
- La marge de recul pour l'implantation des bâtiments favorisera l'aménagement d'une zone piétonne et paysagée cohérente et continue, caractérisée par une profondeur minimale de 5 mètres entre la rue et la façade des bâtiments.

- Les entrées de bâtiments en front de rue devraient être mises en valeur par leur articulation particulière et des éléments de construction tel des couverts et marquises qui protègent les piétons des intempéries.
- Les façades des bâtiments sont articulées grâce à des détails architecturaux, différentes caractéristiques et des vitrines propres qui créent des façades actives sur la rue et suscitent l'intérêt visuel.

STATIONNEMENT ET ENTRETIEN

- Le stationnement devrait être situé à l'arrière des propriétés et/ou dans un espace souterrain, puis être accessible via une ruelle et/ou une entrée privée partagée.
- Les aires d'entretien et de chargement / déchargement devraient être localisées à l'arrière de la propriété et, lorsque possible, intégrées à l'intérieur du bâtiment

TYPES DE BÂTIMENT

- Les types de bâtiment appropriés à encourager le long des corridors de la rue Champlain et de l'avenue Acadie sont:
 - Des bâtiments à usages résidentiels mixtes
 - Des bâtiments à usages commerciaux mixtes
 - Des immeubles à bureaux
 - Des bâtiments publics et institutionnels

COMPOSANTES

- Un important bâtiment public ou institutionnel est projeté à l'angle nord-ouest de l'intersection formée par la rue Champlain et l'avenue Acadie, et ce, pour mettre en valeur cet emplacement puis créer une relation avec l'hôtel-de-ville situé en face. Ce bâtiment potentiel peut agir comme entrée de ville pour le centre-ville et devrait par conséquent faire l'objet d'un traitement architectural approprié et de qualité.
- L'espace vert se trouvant au coin sud-ouest de l'intersection formée par la rue Champlain et l'avenue Acadie devrait être mis en valeur.
- Les nouveaux bâtiments devraient comporter une mixité d'usages, avec des commerces de détail et des restaurants au rez-de-chaussée puis des bureaux et logements aux étages.
- Dans le cas de bâtiments faisant front à une rue locale, des usages résidentiels sont encouragés au rez-de-chaussée ainsi que des usages complémentaires (ex: vente au détail et commerces), le tout dans une forme bâtie appropriée.
- Des paysages de rue structurants doivent être aménagés, en particulier dans les secteurs commerciaux adjacents à l'hôtel-de-ville et le long de la rue Champlain. Les lignes des services publics devraient être enfouies et un éclairage de rue orienté sur les trottoirs devrait être mis en place.

Figure 6.13: Vue de la rue Champlain en direction est depuis l'intersection formée avec l'avenue Acadie



6.1.3 LE DESIGN DES EMPRISES PUBLIQUES DE LA RUE CHAMPLAIN ET DE L'AVENUE ACADIE

La rue Champlain et l'avenue Acadie représentent les deux rues prépondérantes à Dieppe. La rue Champlain constitue, plus particulièrement, le principal axe de passage et corridor commercial de la ville. Elle permet l'accès à l'aéroport et au Parc industriel de Dieppe, et se caractérise donc par un important volume de trafic et des vitesses élevées tout au long de la journée. Pour promouvoir de meilleures conditions de confort et de sécurité pour le transport actif, en particulier les piétons, la mise en place d'éléments de design de rue est recommandée:

Le design de rue amélioré devrait comprendre:

- Des largeurs de voie rétrécies pour favoriser des vitesses plus lentes et des traverses piétonnes plus sécuritaires;
- Des zones d'aménagement paysager agrandies qui séparent les piétons du trafic et qui servent d'espaces pour la neige en hiver;
- Dans les secteurs où le stationnement sur rue est privilégié, la zone d'aménagement paysagée peut être rétrécie et se trouver plus en retrait pour laisser de l'espace à l'aire de stationnement;
- Une utilisation étendue de l'éclairage public (orienté vers la rue et les trottoirs), de plantations et de revêtements de haute qualité pour aménager les paysages de rue lorsque c'est possible; et
- Des traverses piétonnes ajoutées à différents emplacements.

Figure 6.14: Coupe transversale proposée pour la rue Champlain et l'avenue Acadie

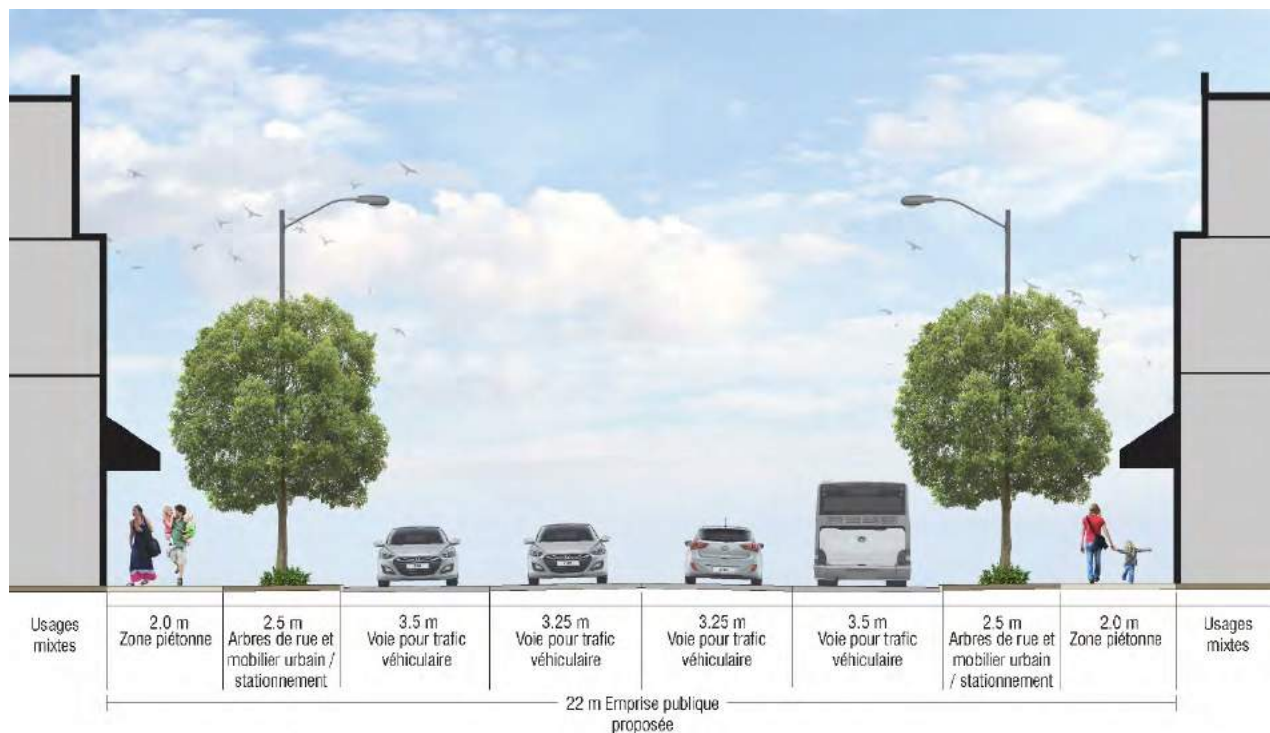


Figure 6.15: Rue principale active au centre-ville à Newmarket, ON
Source: 2016 People's Choice: Street Winner, greatplacesincanada.ca



Figure 6.16: Garrison Woods, Calgary, AB. Source:



Figure 6.17: Water Street, St. John's, NL. Source: City of St. John's



6.2 PARC RIVERAIN PETITCODIAC

La présence de l'eau a toujours fasciné les gens de tous âges et de toutes cultures. La rivière Petitcodiac, dont la source est en amont de Dieppe, s'écoule vers la baie de Fundy et constitue un plan d'eau qui attire les aventuriers mais aussi les contemplateurs du paysage. Ce serait une erreur de ne pas profiter d'un actif naturel aussi important à courte distance de marche du centre-ville. L'équipe de projet de WSP recommande de créer une forte connexion pour les piétons et le transport actif entre le centre-ville et le secteur riverain, là où sera aménagé un parc naturel de qualité.

6.2.1 CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT

Le secteur proposé pour accueillir le parc, accessible directement depuis l'avenue Virginia, se trouve le long d'un "coude" formé par la rivière, ce qui offre des vues exceptionnelles dans toutes les directions à partir des berges de la rivière. Sur l'avenue Virginia, plusieurs points d'accès au parc peuvent être envisagés, et le secteur résidentiel avoisinant peut être mis en valeur en offrant des accès aux espaces verts et aux sentiers de transport actif.

Le concept général du parc consiste à créer une variété d'activités pour les résidents et visiteurs de tous âges et de toutes conditions. Le secteur du parc devrait s'inspirer de standards de design universels qui favorisent une accessibilité optimale et une utilisation confortable des lieux. Nous proposons que les critères de design généraux suivants soient pris en compte lors des futures phases de conception:

- Interagir avec l'environnement naturel;
- Comprendre des installations et équipements pour le transport actif;
- Créer un noyau central;

- Prévoir une aire à des fins informationnelles et éducatives;
- Créer un secteur de réhabilitation naturelle et une zone tampon d'aménagement paysager;
- Accroître l'accès public et la visibilité des lieux;
- Améliorer la connexion avec la rue Champlain et la Place 1604;
- Mettre en valeur la topographie du site, les sentiers, promenades et ponts;
- Activer les lieux avec des équipements (ex: bancs, tables à pique-nique, etc.) qui encouragent l'utilisation du parc.

Actuellement, le site du parc riverain proposé est un espace ouvert mais non aménagé. Les terrains adjacents situés au nord du site sont aussi vacants ou non mis en valeur. La Ville de Dieppe doit porter une attention particulière au développement de ces sites, dont le design et les usages doivent être complémentaires avec le futur parc. Ces terrains adjacents offrent une importante occasion de créer une transition harmonieuse entre l'espace public (le parc) et les espaces privés (ex: cafés, terrasses de restaurant, promenade aménagée, etc.).

Figure 6.18: Concept de design pour le parc riverain Petitcodiac



Figure 6.19: Un exemple de secteur de parc riverain «passif», Vancouver, WA

Source: Frenchmans' Bar Park, columbiariverimages.com



6.2.2 COMPOSANTES

RÉSEAU DE SENTIERS

L'actuel réseau de sentiers offre une bonne connexion pour le parc projeté. Il peut être utilisé comme axe principal de circulation, et un réseau de sentiers secondaire peut aussi être aménagé. Le réseau de sentiers doit relier toutes les autres aires (aire centrale de rencontre, réhabilitation naturelle, aire d'information, accès, etc.) et ainsi créer une base solide pour un parc fonctionnel.

ACCÈS

Des points d'accès au parc sont proposés le long de l'avenue Virginia près des rues Grand-Pré et Beauséjour. Améliorer les espaces de gravelle actuels pour aménager un accès et un stationnement qui sont sécuritaires permettrait de sauver des coûts puis tirer profit d'un emplacement stratégique où convergent plusieurs liens. Les sentiers piétonniers provenant de la rue et le terrain de stationnement projeté favorisent les accès au parc riverain, à ses équipements et aux différentes activités.

Pour assurer la connexion du parc au voisinage environnant et au centre-ville, il est recommandé d'aménager des traverses piétonnes améliorées le long de la rue Paul. Avec les prolongements prévus des rues Paul et du Collège, la Ville de Dieppe risque de séparer les abords de la rivière du reste du centre-ville. Pour atténuer ces impacts, des traverses piétonnes appropriées doivent être aménagées près de l'entrée au parc riverain. De telles traverses piétonnes peuvent comprendre des repères et indices visuels comme une signalisation distincte, des feux clignotants activés par les piétons, des changements de couleurs dans le revêtement au sol, des aménagements paysagers accompagnés d'une signalisation spéciale pour ralentir le trafic près des traverses piétonnes, etc.

AIRE CENTRALE DE RENCONTRE

L'aire centrale de rencontre devrait constituer la partie du parc où les usagers se rencontrent, se rassemblent et interagissent entre eux et avec les espaces naturels et le voisinage environnant. L'aire centrale de rencontre devrait comporter sur son flanc nord-ouest une aire d'aménagement paysager afin

de former un écran avec la future installation de traitement des eaux usées adjacente. De plus, ce secteur de l'aire centrale de rencontre s'inscrit dans les perspectives visuelles de l'avenue Virginia et du prolongement futur de la rue Paul, ce qui peut susciter l'intérêt et l'attention des usagers de ces rues.

AIRE D'INFORMATION

Près de l'aire centrale de rencontre, une aire d'information pourrait être aménagée afin de favoriser la programmation d'activités à des fins éducatives sur les habitats naturels et l'histoire locale. Le reste du parc pourrait servir d'espaces voués à la réhabilitation naturelle tout en tenant compte de la plaine inondable. Ces espaces peuvent aussi être utilisés pour se reconnecter à la nature, pour relaxer puis favoriser la conscience naturelle et environnementale. Il est entendu que pendant les marées hautes, la plus grande partie du secteur riverain sert d'espace tampon pour contrer d'éventuelles inondations. Pour que l'aire d'information s'inscrive le mieux possible avec le cadre naturel, elle devra possiblement être aménagée sur une structure (ex: promenade) qui respecte les exigences environnementale des instances provinciales.

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Le régime des crues naturelles de la rivière Petitcodiac doit être attentivement évalué avant de procéder à l'aménagement d'installations importantes sur les espaces riverains. Nous recommandons qu'un espace tampon d'au moins 15 mètres, mesuré à partir du haut du talus formé par la rivière, soit appliqué pour tenir compte des problèmes d'inondation et de sécurité susceptibles d'affecter les usagers du parc. Un nivellement stratégique du site doit aussi être considéré pour protéger les secteurs où des infrastructures et espaces publics sont prévus.

Figure 6.20: Parc riverain avec bancs à Privateer Park, Liverpool, NS



Figure 6.21: Sentier riverain qui favorise les interactions avec l'environnement naturel, Richmond, BC
Source: Terra Nova Rural Park - Previous Great Place Nominee, greatplacesincanada.ca



Figure 6.22: Entrée de parc régional aménagée pour les piétons et cyclistes, avec portail d'entrée et passerelle pour les usagers du transport actif, Acadia Park, N-E

Source: Acadia Park: Previous Great Place Nominee, greatplacesincanada.ca



Figure 6.23: Parc régional qui comprend une aire centrale communautaire et qui est orienté sur la récréation passive. Westville, N-E Source: Previous Great Place Nominee, greatplacesincanada.ca



6.3 LE SECTEUR DE LA PLACE 1604

La Place 1604 et le Marché de Dieppe ont continuellement été identifiés comme étant le cœur du centre-ville. Ces installations, qui ont favorisé la croissance du développement à Dieppe, constituent l'épicentre de la vie civique et culturelle. Par conséquent, le secteur de la Place 1604 doit poursuivre sa vocation publique, en particulier via la présence d'espaces publics pouvant accueillir une programmation d'activités, une mixité d'usages orientés sur les piétons et un nouveau design des emprises publiques.

Bien que la plus grande partie de la Place 1604 et du Marché de Dieppe ait fait l'objet de récents aménagements, de futurs agrandissements du Marché de Dieppe sont envisagés et de nouveaux projets se développent sur les terrains adjacents ou à proximité (ex: le nouvel hôtel qui fait face au domaine public de la Place 1604). De plus, d'autres propriétés situées le long de la rue du Marché et du chemin Gauvin seront vraisemblablement développées dans un futur rapproché.

Le nouveau développement dans ce secteur doit s'inscrire dans une forme bâtie qui respecte et améliore le contexte existant et ses espaces publics. Le secteur occupe un espace central significatif près des bâtiments publics. Il possède donc un potentiel important pour mettre en valeur des sites vacants ou sous-utilisés. Également, ce secteur agit comme catalyseur pour favoriser un développement de haute qualité à même ce secteur et sur les terrains avoisinants.

Figure 6.24: Délimitation du secteur de la Place 1604

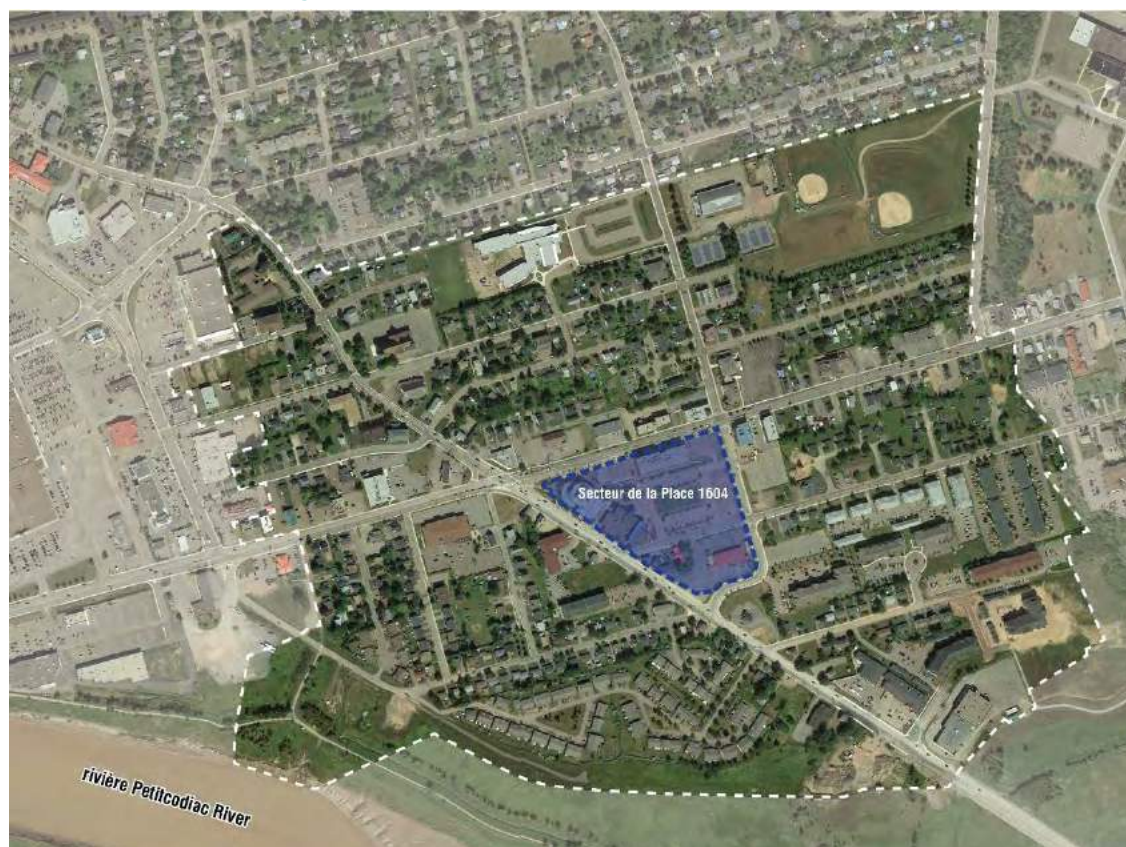


Figure 6.25 and 6.26: Espaces publics pouvant être adaptés pour accueillir des événements organisés. Haut: Stuart Park, Kelowna, CB Bas: Courtyard Square, Goderich, ON

Source: 2015 and 2013 Great Place in Canada Winner- Public Space, greatplacesincanada.ca



6.3.1 RUE PARTAGÉE DU CHEMIN GAUVIN

Une rue à espace partagée est proposée pour le segment du chemin Gauvin qui sépare le Marché de Dieppe de la Place 1604. Le concept envisagé vise à ce que cette partie de rue ne comprenne pas de bordures et puisse être aménagée avec un revêtement décoratif sur toute la largeur de l'emprise puis comporter une zone continue d'arbres et d'aménagements paysagers. Ce segment de rue servira aux piétons, aux cyclistes et au trafic véhiculaire. Le revêtement décoratif est prévu s'étendre sur l'emplacement servant de stationnement au Marché, et ce, afin que tous les espaces adjacents au chemin Gauvin soient perçus comme étant un seul espace continu, favorisant ainsi une douce transition avec l'espace extérieur du Marché. L'objectif est de créer un espace de rue prioritaire pour les piétons et cyclistes, où l'accès aux automobiles est autorisé tout au long de l'année mais où on peut également fermer cette portion de rue pour créer un espace destiné à accueillir des événements. Ainsi, l'aménagement d'une rue sans bordures et agrémentée d'un revêtement décoratif permettra un lien ininterrompu entre la Place 1604 et le Marché tout en créant un vaste espace de rassemblement où la circulation véhiculaire pourra être minimisée lors des événements municipaux.

Figure 6.27: Exemple de rue partagée. Schönebeck, Germany



Figure 6.28: Exemple de rue partagée. Preston, UK



Figure 6.29: Vue en direction de la Place 1604 de la rue partagée proposée pour le chemin Gauvin



Figure 6.30: Vue en direction de l'intersection chemin Gauvin / rue du Marché de la rue partagée proposée pour le chemin Gauvin



Figure 6.31: Vue sud-est de la Place 1604

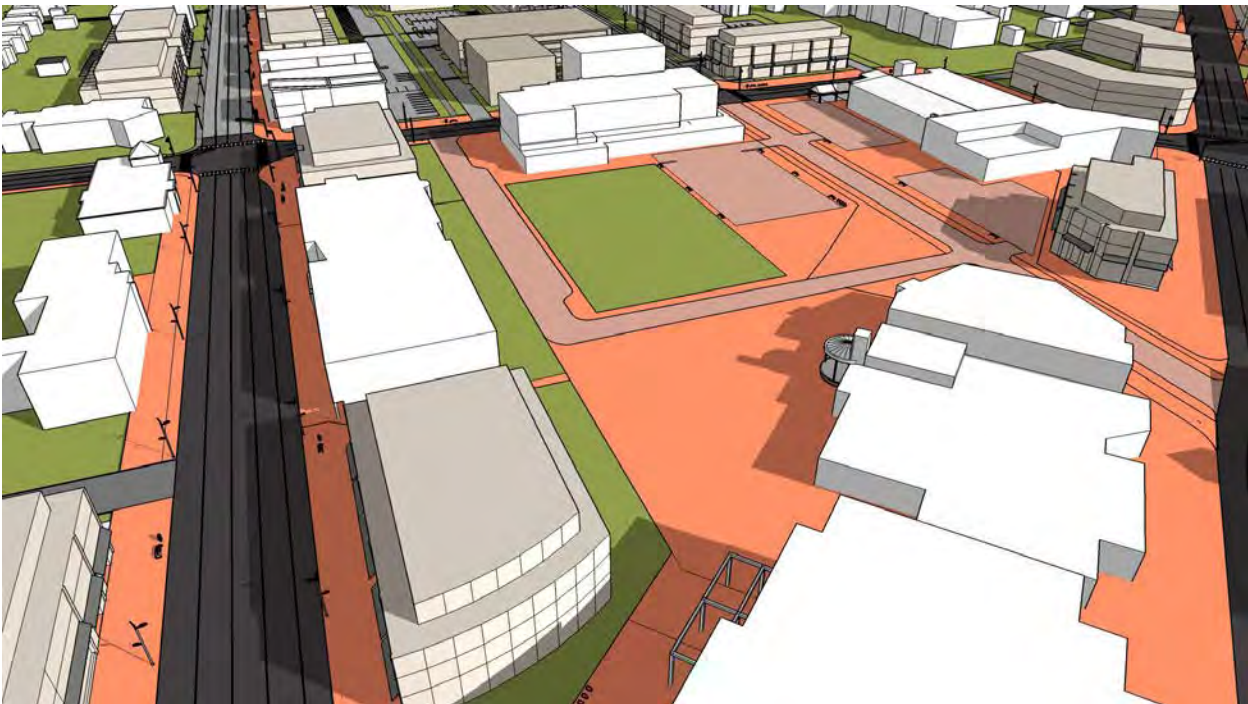
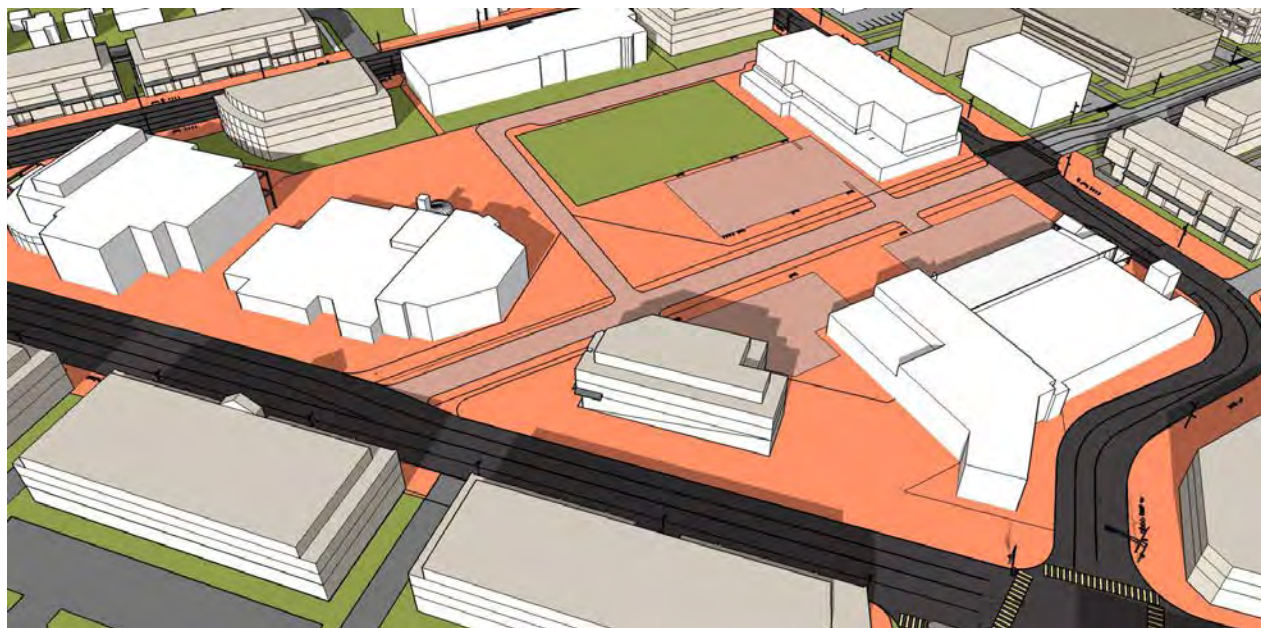


Figure 6.32: Vue surélevée du secteur de la Place 1604. Vue de l'intersection rue du Marché / avenue Acadie en direction nord-ouest.



6.3.2 CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT

VOLUMÉTRIE, HAUTEUR ET IMPLANTATION

- Les hauteurs de bâtiment ont un minimum de 3 étages, et une hauteur jusqu'à 5 étages est encouragée. Exceptionnellement, dans les cas où un bon design et des aménagements bénéficiant aux piétons et au public en général sont proposés, des bâtiments de 2 étages peuvent être permis (avec 3 étages ou plus offerts par le biais d'incitatifs).
- Pour des bâtiments dont la hauteur excède 3 étages, le 4^e étage fera l'objet d'une marge de recul d'un minimum de 3 mètres.
- La largeur des façades de bâtiment ne devrait pas excéder 50 mètres de façon à favoriser des traitements de façade qui sont orientés à l'échelle du piéton. Lorsque des bâtiments dépassent cette largeur, leur architecture doit intégrer des séparations verticales pour créer la perception de façades plus étroites.
- La marge de recul pour l'implantation des bâtiments favorisera l'aménagement d'une zone piétonne et paysagée cohérente et continue, caractérisée par une profondeur minimale de 5 mètres à partir de la bordure de la rue du Marché.
- Les entrées de bâtiments en front de rue devraient être mises en valeur par leur articulation particulière et des éléments de construction tel des couverts et marquises qui protègent les piétons des intempéries.

- Les façades des bâtiments sur la rue du Marché sont articulées grâce à des détails architecturaux, différentes caractéristiques et des vitrines propres qui créent des façades actives sur la rue et suscitent l'intérêt visuel.
- Les nouveaux bâtiments sur la rue Champlain possédant une façade en front de la Place 1604 comportent des vitrines au rez-de-chaussé pour favoriser les interfaces avec cet espace public. Les locaux au rez-de-chaussée peuvent alors accueillir des services et équipements à caractère public ou encore accueillir des commerces de détail.

STATIONNEMENT ET ENTRETIEN

- Le stationnement devrait être situé à l'arrière des propriétés et/ou dans un espace souterrain, puis être accessible via une ruelle et/ou une entrée privée partagée.
- Les aires d'entretien et de chargement / déchargement devraient être localisées à l'arrière de la propriété et, lorsque possible, intégrées à l'intérieur du bâtiment. Elles ne doivent pas se trouver en face du parc ou du côté des façades faisant front à la « rue partagée ».

TYPES DE BÂTIMENT

- Les types de bâtiment appropriés à encourager pour le secteur de la Place 1604 sont:
 - Des bâtiments à usages résidentiels mixtes
 - Des bâtiments à usages commerciaux mixtes
 - Des hôtels (incluant des usages commerciaux et de vente au détail « actifs » au rez-de-chaussée)
 - Des bâtiments publics et institutionnels

6.3.3 CARACTÉRISTIQUES DU CONCEPT

Le secteur autour du Marché de Dieppe et de la Place 1604 constitue le réel centre de la vie publique à Dieppe. La Ville a été proactive en prenant l'initiative d'investir de façon importante pour créer, dans ce secteur, un regroupement de bâtiments publics et institutionnels qui ceinture un espace ouvert public. L'un des plus importants générateur d'achalandage commercial à Dieppe se trouve à cet endroit (le Marché de Dieppe). Ces différents usages agissent comme un pôle pour le centre-ville car ils attirent naturellement les gens. Pour tirer profit de cet achalandage naturel et créer une masse critique d'activités, tout développement additionnel dans ce secteur doit être encadré de façon stratégique.

COMPOSANTES

- Tout nouveau bâtiment public ou à usages commerciaux mixtes dans ce secteur doit présenter un design architectural de la plus haute qualité.
- Les espaces ouverts publics comprennent des aménagements paysagers, et les surfaces dures comportent si possible des revêtements texturés pour indiquer la priorité accordée aux piétons par rapport au trafic véhiculaire.

- Les principales allées piétonnes, dotées d'aménagements paysagers, doivent se connecter aux bâtiments publics à l'aide des espaces ouverts et des nouveaux aménagements potentiels autour du Marché de Dieppe.
- L'éclairage, le paysage de rue et l'aménagement paysager doivent démontrer une très haute qualité et être mis en place de façon continue sur le territoire afin d'encourager les déplacements piétonniers à travers la circulation véhiculaire et pendant le soir.
- Les nouveaux bâtiments doivent être conçus avec des rez-de-chaussée actifs et dynamiques lorsqu'ils font face à des espaces ouverts publics.

Figure 6.33: Saint John Market, situé sur une emprise publique conçue en fonction des piétons

Source: 2013 Great Place in Canada Winner – Public Place, greatplacesincanada.ca



Figure 6.34: Exemple d'un établissement privé aménageant son espace de façon complémentaire à l'emprise publique. Halifax, NS

Source: Erika Proctor Real Estate



6.4 ÎLOT DU CHEMIN GAUVIN

L'îlot du chemin Gauvin présente l'occasion d'offrir une gamme variée de projets résidentiels et mixtes puis d'aménager un nouveau lien routier nord-sud en vue d'améliorer la trame de rues actuelle et favoriser les déplacements piétonniers. Le développement de cet îlot présente aussi l'opportunité d'aménager un sentier piétonnier est-ouest agrémenté d'aménagements paysagers du côté nord du chemin Gauvin en direction de la Place 1604

Figure 6.35: Délimitation de l'îlot du chemin Gauvin



L'îlot du chemin Gauvin est prévu accueillir une forte proportion des nouveaux développements projetés au centre-ville de Dieppe, à savoir des activités commerciales, des établissements de vente au détail et des usages résidentiels. La Figure 6.36 présente une orientation conceptuelle de ce à quoi le secteur de l'îlot du chemin Gauvin pourrait ressembler.

Figure 6.36: Vue en plan de l'îlot du chemin Gauvin proposé



6.4.1 CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT

VOLUMÉTRIE, HAUTEUR ET IMPLANTATION

- Les hauteurs de bâtiment ont un minimum de 2 étages, et une hauteur jusqu'à 4 étages est encouragée. Les bâtiments qui s'implanteront le long du prolongement futur de la rue du Collège peuvent avoir jusqu'à 5 étages.
- Pour des bâtiments dont la hauteur excède 3 étages, chaque étage additionnel fera l'objet d'une marge de recul d'un minimum de 3 mètres, et ce, pour tous les étages.
- La largeur des façades de bâtiment ne devrait pas excéder 50 mètres de façon à favoriser des traitements de façade qui sont orientés à l'échelle du piéton. Lorsque des bâtiments dépassent cette largeur, leur architecture doit intégrer des séparations verticales pour créer la perception de façades plus étroites.
- Les bâtiments mixtes et les regroupements de maisons en rangée ne doivent pas excéder une largeur de 50 mètres ou environ 8 à 10 unités.
- La marge de recul pour l'implantation des bâtiments est établie de façon à permettre l'aménagement d'une zone piétonnière et la mise en place d'aménagements paysagers sur une profondeur d'au moins 4.5 mètres depuis la bordure de la rue le long du chemin Gauvin, du prolongement futur de la rue du Collège et de la nouvelle rue projetée au centre de l'îlot.

- Lorsque les bâtiments présentent d'importantes largeurs, il y a lieu d'aménager des connexions – tel des allées intra-îlot - qui facilitent les modes de transport actif.
- Les entrées principales des bâtiments font face à la rue et sont mises en valeur par l'articulation des murs, des détails architecturaux, une fenestration claire, des auvents et portiques pour les maisons en rangée.
- Les bâtiments mixtes implantés le long du chemin Gauvin peuvent comporter une cour avant aménagée, incluant des arbres, pour former des espaces extérieurs de qualité qui complètent les petits usages commerciaux occupant le rez-de-chaussée.

Figure 6.37: Exemple d'une allée intra-îlot bien aménagée



Figure 6.38: Un lien intra-îlot pour piétons agrémenté d'aménagements paysagers. West End, Vancouver, BC.
Source: 2015 Great Place in Canada Winner – Neighbourhood, greatplacesincanada.ca

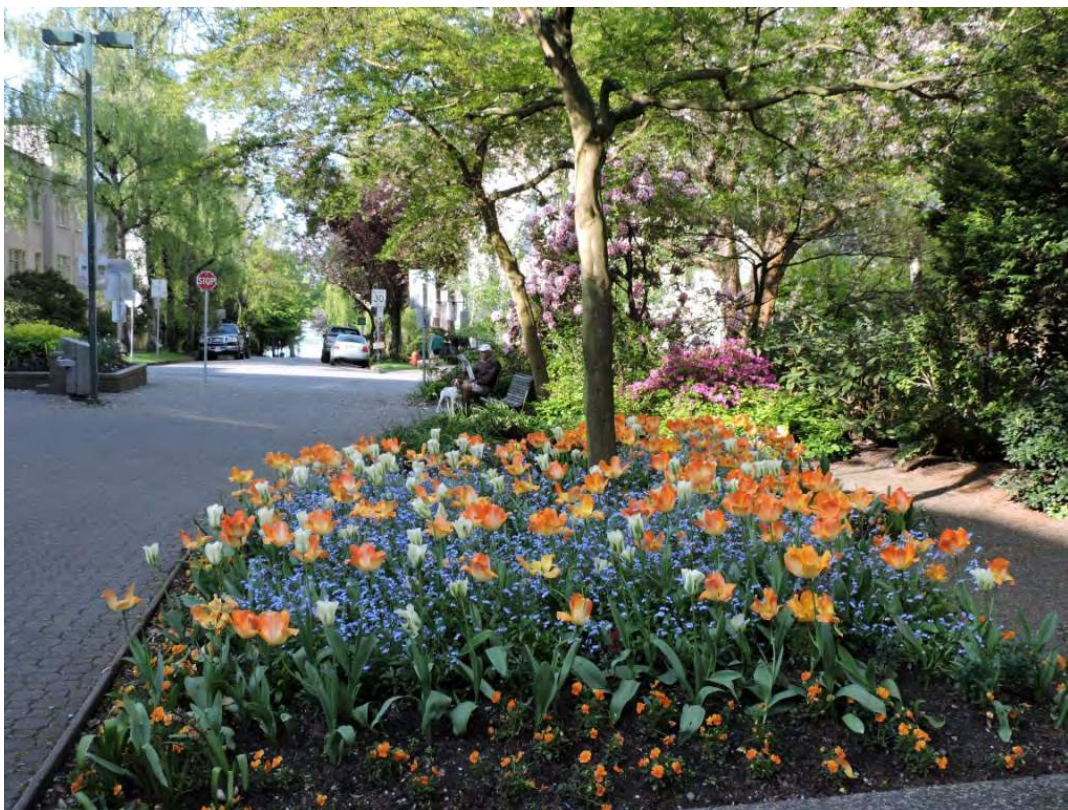


Figure 6.39: Vue d'un lien intra-îlot de la rue Champlain, adjacent au complexe du 200 rue Champlain, en direction de la Place 1604.



STATIONNEMENT ET ENTRETIEN

- Le stationnement pour les bâtiments résidentiels de faible densité devrait être situé à l'arrière des propriétés et/ou dans un espace souterrain, puis être accessible via une ruelle et/ou une entrée privée partagée.
- Le stationnement pour les bâtiments mixtes et les maisons en rangée doit être situé à l'arrière puis être accessible par une ruelle. Certaines maisons en rangée peuvent comporter des garages et entrées en façades lorsqu'elles sont situées à l'intérieur de l'îlot. Les garages et entrées ne sont pas autorisés devant le chemin Gauvin et la rue du Collège.
- Les aires d'entretien et de chargement / déchargement devraient être localisées discrètement à l'arrière des bâtiments et si possible intégrées à l'intérieur du bâtiment.
- Les estimations effectuées pour du stationnement supplémentaire dans ce secteur montrent qu'en considérant les aires de stationnement prévues et la construction d'une structure de stationnement à 4 niveaux tel qu'indiqué, le stationnement sera suffisant pour répondre à la demande projetée (voir Figure 6.40 pour calculs)

Figure 6.40: Vue de l'îlot du chemin Gauvin avec les besoins anticipés en stationnement



Îlot du chemin Gauvin - Besoins anticipés en stationnement

| Bâtiment / Situation | Étages (étages) | Devis (surface au plancher ou perte de décal) | 10 Unités* | Besoin (Surface au plancher ou perte de décal) | Besoin de stationnement** |
|-------------------------|-----------------|---|--|--|--|
| 1 | 4 | 1,100 m ² | 3,000 m ² (approx. 30 unités) | 3,100 m ² | 1,100 m ² (approx. 27 espaces) |
| 2 | 4 | 1,400 m ² | 3,900 m ² (approx. 39 unités) | 4,000 m ² | 1,400 m ² (approx. 35 espaces) |
| 3 | 4 | 1,400 m ² | 3,900 m ² (approx. 39 unités) | 4,000 m ² | 1,400 m ² (approx. 35 espaces) |
| 4 | 4 | 1,000 m ² | 2,700 m ² (approx. 27 unités) | 2,800 m ² | 1,000 m ² (approx. 25 espaces) |
| 5 | 4 | 1,100 m ² | 3,100 m ² (approx. 31 unités) | 3,100 m ² | 1,100 m ² (approx. 27 espaces) |
| 6 | 4 | N/A (800 m ² RDC) | 3,100 m ² (approx. 31 unités) | N/A | 800 m ² (approx. 20 espaces) |
| 7 | 4 | N/A (1,000 m ² RDC) | 4,100 m ² (approx. 41 unités) | N/A | 1,000 m ² (approx. 25 espaces) |
| 8 | 4 | N/A (700 m ² RDC) | 2,900 m ² (approx. 29 unités) | N/A | 700 m ² (approx. 17 espaces) |
| 9 | 4 | N/A (700 m ² RDC) | 2,900 m ² (approx. 29 unités) | N/A | 700 m ² (approx. 17 espaces) |
| 10 | 4 | N/A (700 m ² RDC) | 2,900 m ² (approx. 29 unités) | N/A | 700 m ² (approx. 17 espaces) |
| 11 | 4 | N/A (600 m ² RDC) | 2,400 m ² (approx. 24 unités) | N/A | 600 m ² (approx. 15 espaces) |
| 12 | 4 | N/A (750 m ² RDC) | 2,840 m ² (approx. 28 unités) | N/A | 750 m ² (approx. 18 espaces) |
| 13 | 4 | N/A (750 m ² RDC) | 4,100 m ² (approx. 41 unités) | N/A | 750 m ² (approx. 18 espaces) |
| 14 | 4 | 1,010 m ² | 2,670 m ² (approx. 26 unités) | 1,010 m ² | 1,010 m ² (approx. 25 espaces) |
| 15 | 4 | 940 m ² | 2,430 m ² (approx. 24 unités) | 940 m ² | 940 m ² (approx. 23 espaces) |
| 16 | 3 | 670 m ² | 1,340 m ² (approx. 13 unités) | 670 m ² | 670 m ² (approx. 16 espaces) |
| 17 | 4 | N/A | N/A | N/A | 8,192 m ² (approx. 230 espaces) |
| Total (approx.): | | | 252 unités (Bâtiments 6 - 13) à 481 unités (Bâtiments 1 - 16) | | 360 espaces (Bâtiments 1 - 16) à 612 espaces (incl. le stationnement étage) |

* En tenant compte d'une superficie de plancher résidentielle de 100 m² par unité

** En tenant compte d'un (1) niveau de stationnement souterrain sous l'emprise du bâtiment

Note: Le stationnement de surface pour le développement complet totalise 262 espaces

TYPES DE BÂTIMENT

- Les types de bâtiment appropriés à encourager pour l'îlot en développement sont:
 - Des bâtiments à usages résidentiels mixtes
 - Des bâtiments résidentiels de faible densité
 - Des bâtiments mixtes en rangée
 - Des maisons en rangée (avec accès par ruelle)
 - Des structures de garages accueillant du stationnement (avec des usages commerciaux et établissements de vente au détail au rez-de-chaussée)

Figures 6.41: Des bâtiments résidentiels de moyenne densité contribuent à accroître la densité d'ensemble d'un secteur, respectent le caractère de la rue et favorisent un développement plus rapide.



Figure 6.42: Un bon design de bâtiment, construit à l'échelle humaine et intégrant des séparations verticales, aide à créer un environnement de qualité pour le piéton en termes de confort et d'esthétique.



6.4.2 CARACTÉRISTIQUES DU CONCEPT

Le concept de l'îlot du chemin Gauvin montre les caractéristiques de la forme bâtie qui sont privilégiées pour la transformation et l'amélioration du centre-ville en tant qu'espace propice à l'habitat, au travail, au divertissement, aux déplacements en transport actif, à une mixité d'usages et au développement résidentiel de moyenne et forte densité le long de rues bien aménagées. Les sections suivantes portent sur les éléments conceptuels plus spécifiquement recommandés pour ce secteur en transformation.

RUE DU MARCHÉ

- Un bâtiment commercial de 3 à 4 étages comportant du commerce de détail au rez-de-chaussée et accompagné d'une structure de stationnement à 4 niveaux située en arrière, avec accès à la rue du Marché et au chemin Gauvin, peut être considéré à cet endroit. Cette structure fournira du stationnement pour répondre aux besoins spécifiques de la Place 1604, du Marché de Dieppe, du nouvel hôtel et du secteur environnant.

RUE CHAMPLAIN

- Les bâtiments projetés en front de la rue Champlain doivent s'inscrire en continuité en termes de forme bâtie et de mixité des usages, avec des usages de commerces de détail au rez-de-chaussée

et des espaces à bureaux ou unités résidentielles aux étages. Le stationnement doit être aménagé en arrière et être accessible par une ruelle.

- Les hauteurs de bâtiments présentent 3 à 4 étages, mais des hauteurs supplémentaires peuvent être envisagées dans le contexte d'une rue principale, en particulier aux entrées de ville sur la rue Champlain. Dans des circonstances exceptionnelles, des hauteurs de bâtiment de 2 étages peuvent être considérés dans la mesure où un bon design et des aménagements bénéficiant aux piétons et au public en général sont proposés.

CHEMIN GAUVIN ET PROLONGEMENT DE LA RUE DU COLLÈGE

- La forme bâtie proposée le long de ces rues comprend des immeubles à appartements de 3 à 4 étages qui présentent un cadre bâti continu et d'une hauteur à échelle humaine, le tout accompagné de paysages de rue orientés sur le piéton.
- La reconfiguration du vaste îlot permettra d'améliorer le paysage de rue sur les deux côtés de l'emprise publique, avec une plantation d'arbres continue entre la rue et le trottoir.
- Le stationnement pour ce secteur est souterrain lorsque possible et se trouve en surface pour les visiteurs.

AUTRES COMPOSANTES

- Une nouvelle rue locale nord-sud est proposée pour assurer une meilleure circulation véhiculaire et en transport actif et pour créer des îlots de longueur réduite (moins de 200 mètres) qui rendent l'activité piétonne plus pratique.
- Un nouveau parc est proposé le long de la nouvelle rue locale au coin du chemin Gauvin, et ce, en accord avec les objectifs mis de l'avant dans les précédents chapitres de ce rapport. Ce parc va renforcer le concept de créer des liens entre les divers espaces verts du centre-ville.
- La possibilité d'enfourer les lignes des services publics - actuelles et futures – qui sont habituellement déployées de façon aérienne, devrait être envisagée.
- Garder le stationnement et la circulation véhiculaire à l'intérieur du site, et par conséquent en retrait des rues actives.
- Envisager de permettre les accès depuis la rue du Collège via des virages à droite pour sortir du site et pour y entrer.

Figure 6.43: Nouveau parc proposé dans l'îlot du chemin Gauvin. Vue en direction nord-ouest à partir du chemin Gauvin



Figure 6.44: Concept de l'îlot du chemin Gauvin en direction nord-est à partir de l'intersection chemin Gauvin / rue du Marché



Figure 6.45: Concept de l'îlot du chemin Gauvin en direction sud-ouest à partir de l'intersection des rues Champlain et du Collège



Figure 6.46: Vue surélevée du rond-point et de l'îlot chemin Gauvin. Vue en direction nord-est à partir de l'intersection formée par le chemin Gauvin et la rue du Collège



6.4.3 DESIGN DE L'EMPRISE PUBLIQUE DU CHEMIN GAUVIN

Le chemin Gauvin jouera un rôle important dans l'évolution et le développement du centre-ville de Dieppe. Le développement projeté pour la majeure partie du côté nord de la rue fournit l'opportunité d'améliorer le paysage de rue sur cette portion de la rue. C'est aussi l'occasion de créer une forte connexion multimodale est-ouest (transport public, marche et vélo) se rendant à la Place 1604.

En tenant compte du segment actuel de la rue qui comprend des voies pour les cyclistes et le trafic véhiculaire, la mise en valeur de ce segment de rue porte sur la plantation d'une rangée d'arbres de rue et l'aménagement d'un trottoir sur le côté nord. Cette amélioration du paysage de rue nécessitera quelques empiètements à l'intérieur des limites de propriété longeant le côté nord du chemin Gauvin, tel qu'illustré sur la coupe transversale plus bas. Cette intervention peut fournir l'occasion d'ajouter du stationnement sur rue le long d'un côté de la rue ou sur les deux côtés.

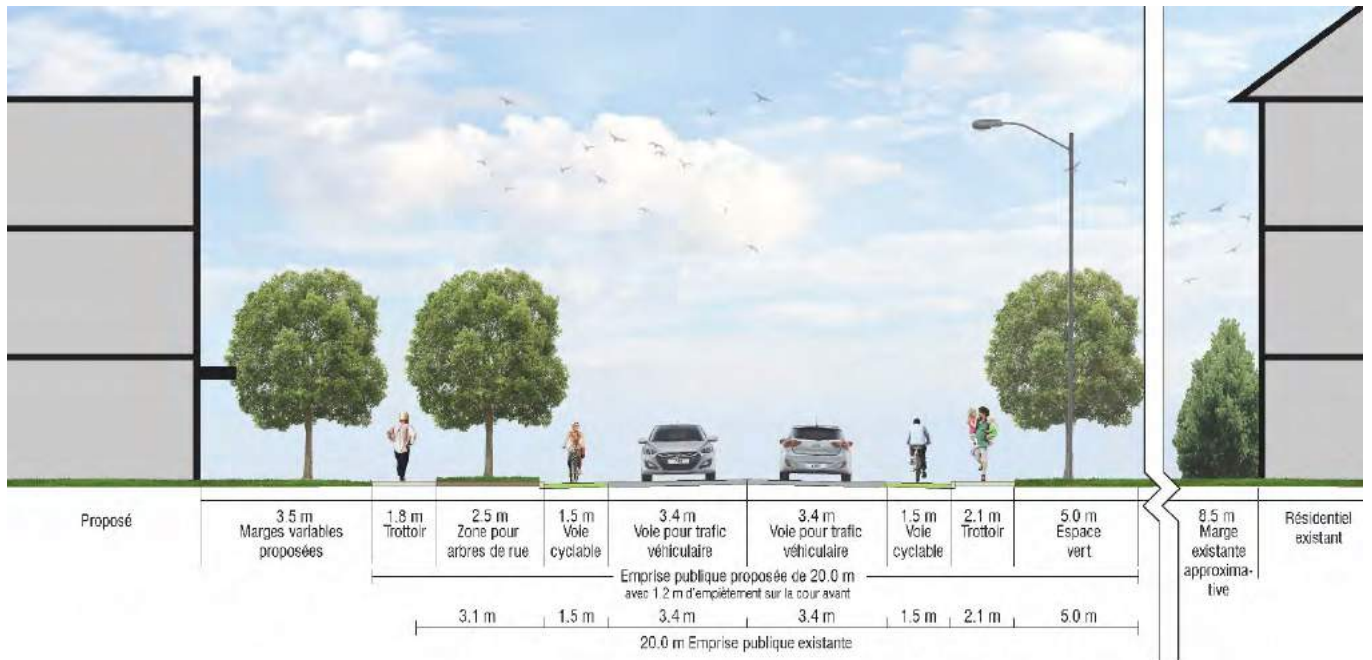
Ce segment de rue amélioré comprend:

- Deux voies véhiculaires de 3.4 mètres de largeur;
- Deux voies cyclables de 1.5 mètre de largeur;
- Des arbres de rue sur les deux côtés de la rue, adjacents au trottoir (côté sud) et séparant la rue du trottoir (côté nord);
- La plantation d'arbres de rue dans des aires d'au moins 2.5 mètres de largeur du côté nord;
- Des trottoirs sur les deux côtés de la rue, incluant un trottoir d'une largeur de 1.8 mètre du côté nord;
- Du stationnement sur rue, là où c'est possible (à aménager à l'extérieur de la voie cyclable).

Des voies pour autobus ont été considérées pour cette rue, mais celles-ci n'entraîneraient pas d'avantages suffisants compte tenu de la fréquence du transport public et de la nature unidirectionnelle d'une voie réservée aux autobus. En raison de la faible fréquence du transport public le long de ce corridor et du manque de connexions plus loin à l'est, il est recommandé que les autobus partagent la voie générale du trafic véhiculaire. L'aménagement d'aires de repos peut être considéré aux abris d'autobus. Le transport actif est pris en compte grâce au nouveau trottoir situé du côté nord de la rue et séparé des voies véhiculaires par une aire de plantation d'arbres et la voie cyclable existante.

Un important point à considérer à propos du chemin Gauvin est que l'emprise publique ne peut pas accueillir tous les aménagements et utilisations possibles dans son espace actuel de 20 mètres. Pour tenir compte des automobiles, des cyclistes et des piétons dans l'emprise publique puis pour aménager une aire de plantation minimale pour des arbres en santé, un empiètement de 1.2 mètre doit être envisagé sur les propriétés adjacentes. Si ce n'est pas une option que la Ville souhaite considérer, des compromis devront être réalisés sur l'emprise publique (ex: voies de circulation plus étroites, une voie cyclable unidirectionnelle au lieu de deux, etc.). Ces décisions doivent être prises avant ou pendant la phase de conception détaillée.

Figure 6.47: Coupe transversale proposée pour la conception du chemin Gauvin



6.5 LES ABORDS DU CENTRE-VILLE

Les abords du centre-ville constituent des secteurs périphériques qui entourent tous les autres secteurs du centre-ville. La majorité des propriétés dans ces secteurs se trouvent à moins de 400 à 500 mètres du centre de Dieppe constitué par la Place 1604. Malgré que la majorité des typologies de bâtiments présentes dans les abords du centre-ville soit des résidences unifamiliales isolées de faible densité, la proximité des corridors que sont la rue Champlain et l'avenue Acadie devrait favoriser le développement, dans ces secteurs, de plus fortes densités résidentielles et d'une mixité des usages. Les abords du centre-ville devraient bénéficier d'une grande variété d'installations et de services, tel l'accès au transport public, des installations récréatives, une école, des lieux de culte, etc. Bien que ces secteurs ne devraient pas accueillir la principale croissance projetée au centre-ville (la densité doit être concentrée dans l'îlot du chemin Gauvin et le long de la rue Champlain et de l'avenue Acadie), une certaine croissance doit être encouragée dans les abords du centre-ville pour tirer pleinement profit des services et installations existants et pour limiter les impacts de l'étalement urbain.

Figure 6.48: Délimitation des abords du centre-ville



6.5.1 CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT

VOLUMÉTRIE, HAUTEUR ET IMPLANTATION

- Les hauteurs de bâtiment peuvent varier des bungalows jusqu'aux immeubles résidentiels de 3 étages (détachés, semi-détachés et maisons en rangée). Des immeubles à appartements possédant jusqu'à 4 étages peuvent aussi être autorisés.
- Le cadre bâti le long des rues Notre-Dame et du Collège peut comprendre des maisons en rangée afin de mettre en valeur l'importance de ces rues nord-sud pour le centre-ville de Dieppe.
- Les marges d'implantation qui définissent les cours avant des nouveaux bâtiments – ou les bâtiments intercalaires – doivent s'inscrire en continuité avec les bâtiments résidentiels adjacents existants ou correspondre à 6 mètres.
- La volumétrie des nouveaux bâtiments – incluant les bâtiments intercalaires – doit s'intégrer à celle des bâtiments résidentiels adjacents existants.
- Les toits des bâtiments intégreront généralement des pentes ou versants, en complémentarité avec les toits des bâtiments résidentiels existants.

Figures 6.49: Les développements de maisons en rangée peuvent créer une transition harmonieuse entre les rues commerciales et les quartiers résidentiels. Brampton, ON



Figure 6.50: Maisons en rangée montrant une « densification douce » et une forme bâtie résidentielle harmonieuse



Figure 6.51: Avenue Acadie et rue Olivier en direction sud-ouest. La modélisation montre des maisons en rangée dans le corridor rue Champlain/Avenue Acadie « jouant » un rôle de transition avec le secteur des abords du centre-ville.



STATIONNEMENT ET ENTRETIEN

- Le stationnement et les garages doivent être situés dans l'espace latérale, en arrière de la façade de la maison ou à l'arrière de la propriété.
- Les compteurs pour l'électricité et les services publics doivent être localisés sur la façade latérale des bâtiments et non sur la façade principale faisant face à la rue.

TYPES DE BÂTIMENT

- Les types de bâtiment appropriés à encourager pour les abords du centre-ville sont:
 - Les bâtiments détachés
 - Les bâtiments semi-détachés
 - Les maisons en rangée
 - Les bâtiments mixtes en rangée
 - Les immeubles à appartements de faible hauteur
 - Les bâtiments institutionnels
 - Des bâtiments mixtes avec rez-de-chaussée commercial ou de vente au détail peuvent être encouragés pour les bâtiments en front de l'avenue Acadie et de la rue Notre-Dame, en particulier dans les endroits où de tels usages ou espaces à bureaux existent déjà.

6.5.2 COMPOSANTES

- Le développement intercalaire qui est adjacent aux corridors commerciaux devrait correspondre à des typologies de maisons en rangée afin de former une transition entre les secteurs de plus forte densité et les quartiers de maisons unifamiliales isolées.
- Les nouvelles constructions doivent avoir une forme et une hauteur similaires aux secteurs résidentiels de faible densité de façon à ne pas les « submerger ». Dans de telles situations, une mixité de typologies d'habitation est encouragée.
- Les possibilités d'autoriser des logements additionnels ou des appartements accessoires dans les quartiers de maisons unifamiliales isolées doivent être encouragées pour promouvoir le logement abordable.

6.5.3 FUTUR COMPLEXE INTERGÉNÉRATIONNEL

La Ville de Dieppe a identifié le parc Centenaire comme site pour accueillir le futur complexe intergénérationnel. Bien que ce projet en soit à sa phase préliminaire, le présent Plan directeur soutient l'idée que le nouveau complexe soit localisé dans les abords du centre-ville. Ce futur complexe, qui servira autant aux résidents du centre-ville qu'à ceux de l'extérieur, sera un pôle récréatif majeur qui contribuera au dynamisme de l'ensemble du secteur. Ce type de développement est un exemple de bonne pratique d'insertion d'un nouvel usage à même un quartier urbain établi qui peut continuer à accueillir la croissance. De plus, la proximité relative du projet avec le centre-ville a pour effet d'offrir aux résidents et visiteurs un autre point de destination à courte distance de marche.

7 OUTILS DE PLANIFICATION

Ce chapitre section du Plan directeur du centre-ville de Dieppe a pour but d'identifier les outils pouvant être utilisés pour mettre en œuvre les recommandations, les opportunités et les projets de transformation mis de l'avant dans les chapitres précédents. Ce chapitre comprend trois (3) parties:

1. Politiques et orientations de planification
2. Investissements financiers, incitatifs et génération de revenus
3. Excellence en organisation et gestion

La première partie comprend des exemples de politiques issues du Plan d'aménagement municipal et des orientations stratégiques provenant d'autres documents de planification qui supportent en principe les recommandations émanant du Plan directeur. Cette partie propose aussi des énoncés de politiques additionnels qui pourraient potentiellement être intégrés au Plan d'aménagement municipal ou à un futur plan secondaire du centre-ville, et ce, dans le but de promouvoir les recommandations mises de l'avant dans ce Plan directeur.

La deuxième partie identifie des outils de mise en œuvre et autres mécanismes pouvant être utilisés par la Ville pour appliquer les recommandations.

La troisième partie porte sur des opportunités et possibilités à considérer afin que la Ville et Expansion Dieppe puissent soutenir les entreprises locales et attirer des investissements privés supplémentaires dans le secteur du centre-ville.

7.1 POLITIQUES ET ORIENTATIONS DE PLANIFICATION

ORIENTATION STRATÉGIQUE #1: AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE DE L'EMPRISE PUBLIQUE

Planification existante:

- *PAM de Dieppe 5.10: Le Conseil a pour principe d'encourager une conception urbaine qui favorise le transport actif en assurant une bonne accessibilité et connectivité entre les secteurs résidentiels et les développements commerciaux par l'entremise des réseaux de trottoirs, de pistes cyclables et du système de sentiers récréatifs.*
- *PAM de Dieppe 6.5.2: Le Conseil favorisera un milieu urbain de haute qualité dans le secteur du centre-ville:*
 - *en encourageant l'aménagement d'un environnement bâti où la priorité est accordée aux piétons, aux cyclistes et aux usagers du transport en commun tout en facilitant la circulation automobile;*
 - *en préconisant un environnement invitant pour les piétons, les cyclistes et les usagers du transport en commun par la connectivité des rues, l'aménagement des terrains, la conception architecturale, l'amélioration des paysages de rue, les interfaces entre les terres et les immeubles publics et privés et les usages mixtes des terres.*
- *PAM de Dieppe 8.2: Paysages de rue – Le caractère des rues doit être mis en valeur par une conception intégrée de l'amélioration des sites, des bâtiments, des rues et des paysages de rue. Les opportunités que présentent les rues existantes en tant que voies de circulation piétonnières,*

liens visuels et lieux de circulation automobile doivent faire l'objet d'un examen et des lignes directrices doivent être adoptées pour mettre en valeur ces opportunités.

- *Destination 2040 – Créer: Un cadre urbain privilégiant les déplacements à pied qui se caractérise par la facilité d'accès, un domaine public attrayant et une congestion routière réduite.*

Future planification proposée:

1. Assurer la sécurité de tous les usagers des emprises publiques municipales dans le secteur du centre-ville en aménageant des séparations adéquates pour les différents modes de transports. À cet effet, considérer des plantations, des aménagements paysagers, des obstacles physiques, des lignes peintes sur l'emprise publique de même que l'installation d'un éclairage de rues qui illumine les trottoirs, les voies cyclables et les voies véhiculaires.
2. Promouvoir un environnement de qualité en termes de confort et d'esthétique sur les emprises publiques municipales grâce à des aménagements paysagers, du mobilier urbain, des équipements, des installations d'art public, des arbres de rue et des canopées.

ORIENTATION STRATÉGIQUE #2: INTÉGRER LE TRANSPORT ACTIF

Planification existante:

- *PAM de Dieppe 6.5.6: Le Conseil a pour principe de prévoir à ce que le centre-ville soit accessible par diverse mode de transport incluant la marche, le vélo, le transport en commun et l'automobile.*
- *PAM de Dieppe 9.1: Le Conseil a pour principe d'encourager les initiatives de planification visant un réseau de transport multimodal intégré, complet et durable par l'entremise du Plan de transport, le Plan de transport actif et le Plan de transport régional destination 2040.*
- *PAM de Dieppe 9.2: Le Conseil a pour principe de reconnaître tous les modes de transport, y compris la marche, la bicyclette, l'autobus, l'automobile, le train et l'avion, comme étant des composantes essentielles du réseau de transport global.*
- *PAM de Dieppe 9.6: Le Conseil a pour principe de maintenir un réseau de sentiers piétonnier et de pistes cyclables afin d'encourager le transport actif.*
- *PAM de Dieppe 9.11: Le Conseil a pour principe d'encourager le développement axé sur le transport en commun en favorisant le développement de densité plus élevée à proximité des arrêts de transport en commun le long des routes artérielles et routes collectrices.*
- *Destination 2040: But premier: Réaliser une vaste étude stratégique s'appuyant sur la vision d'avenir de la collectivité et indiquant la voie à suivre pour construire un réseau de transport durable et équilibré*
 - *Créer: Une empreinte carbone régionale plus faible grâce l'élaboration de solutions de rechange attrayantes et viables aux déplacements en voiture en solitaire.*

Future planification proposée:

1. Créer et maintenir un réseau complet et continu de transport actif, composé de voies cyclables et de trottoirs aménagés au centre-ville qui sont reliés au réseau de sentiers multifonctionnels régional.

ORIENTATION STRATÉGIQUE #3: AMÉLIORER LA CIRCULATION ET LES LIENS

Planification existante:

- *PAM de Dieppe 9.0 (objectif): Créer un réseau de transport multimodal intégré, complet et durable.*
- *PAM de Dieppe 9.1: Le Conseil a pour principe d'encourager les initiatives de Planification visant un réseau de transport multimodal intégré, complet et durable par l'entremise du Plan de transport, le Plan de transport actif et le Plan de transport régional destination 2040.*
- *PAM de Dieppe 5.2: L'objectif est de créer un réseau continu de sentiers cyclables, de préférence hors rue. Dans les cas où l'aménagement de sentiers hors rue n'est pas possible, par exemple dans les secteurs densément développés, les cyclistes devraient utiliser des routes désignées comme itinéraires clés.*
- *Destination 2040 – Créer:*
 - *Un réseau de transport dynamique et polyvalent reliant les espaces résidentiels, commerciaux, culturels, éducatifs et récréatifs, ainsi que les autres espaces publics, dans une collectivité viable et agréable.*
 - *Un système de transport multimodal rendant tous les secteurs de la région facilement accessibles à tous les résidents et bien raccordé aux destinations hors de la région.*
 - *Les itinéraires piétonniers et cyclistes des centres-villes devraient être reliés entre eux et avec ceux des environs.*
 - *Les lacunes des réseaux piétonniers et cyclistes, comme entre le centre-ville de Dieppe et la rive, entre le centre-ville et l'université de Moncton ou entre le Nord et le Sud de Riverview, devraient être comblées afin d'établir de véritables réseaux.*
 - *Si possible sur les routes à circulation moyenne ou grande, les voies partagées devraient être converties en voies cyclables exclusives.*

Future planification proposée:

1. Les sentiers multifonctionnels hors rue doivent être reliés au centre-ville par des voies cyclables et piétonnes réservées, pavées et clairement délimitées, et ce, pour assurer la sécurité des usagers et une bonne connectivité du réseau de transport actif.

ORIENTATION STRATÉGIQUE #4: AMÉLIORER LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC

Planification existante:

- *PAM de Dieppe, orientation 3: Améliorer la qualité et la sécurité de tous les modes de transport par la mise en œuvre de «rues complètes» qui sont conçues pour servir un large éventail de modes de transport, en mettant l'accent sur les piétons, les cyclistes et les services de transport.*
- *PAM de Dieppe 9.11: Le Conseil a pour principe d'encourager le développement axé sur le transport en commun en favorisant le développement de densité plus élevée à proximité des arrêts de transport en commun le long des routes artérielles et routes collectrices.*

Future planification proposée:

1. Un développement résidentiel et commercial de plus forte densité et une variété de typologies d'habitation doivent être encouragés le long des trajets d'autobus afin d'assurer une utilisation efficace du transport public et de réduire la dépendance à l'automobile autant que possible.
2. Les infrastructures en transport public doivent être optimisées pour fournir des abris aux usagers et favoriser leur sécurité. De telles infrastructures doivent être intégrées de façon continue le long des trajets d'autobus afin de favoriser le transport public dans les secteurs commerciaux et les secteurs résidentiels de forte densité.
3. L'application de mesures préférentielles pour le transport public (MPTP) et l'accroissement de la fréquence du service doivent être considérés, en particulier le long des corridors les plus achalandés et lors des heures de pointe. Des discussions avec Codiak Transpo doivent être menées au moment approprié pour traiter des coûts supplémentaires associés à l'ajout de fréquence dans ces secteurs.

ORIENTATION STRATÉGIQUE #5: CONSTRUIRE À L'ÉCHELLE HUMAINE**Planification existante:**

- *PAM de Dieppe 6.5.5: Le Conseil a pour principe de favoriser l'aménagement d'un centre-ville qui inspire un sens d'appartenance par l'aménagement des paysages de rue à l'échelle humaine, des espaces verts et des édifices.*
- *PAM de Dieppe Objectifs 8.0:*
 - *Contribuer à mettre en valeur le cadre de vie urbain de Dieppe en créant un milieu de travail et de vie sécuritaire, attrayant, stimulant et accessible.*
 - *Contribuer à la création d'un sentiment d'appartenance et d'identité et à l'embellissement de la municipalité en favorisant une bonne conception du milieu urbain.*
- *PAM de Dieppe 8.2 Paysages de rue – Le caractère des rues doit être mis en valeur par une conception intégrée de l'amélioration des sites, des bâtiments, des rues et des paysages de rue. Les opportunités que présentent les rues existantes en tant que voies de circulation piétonnières, liens visuels et lieux de circulation automobile doivent faire l'objet d'un examen et des lignes directrices doivent être adoptées pour mettre en valeur ces opportunités.*

Future planification proposée:

1. Les nouveaux développements et nouveaux bâtiments doivent être construits conformément aux lignes directrices de design puis présenter une échelle qui respecte les usages environnants et la largeur de la rue.

ORIENTATION STRATÉGIQUE #6: ENCOURAGER LA MIXITÉ DES USAGES**Planification existante:**

- *PAM de Dieppe, Orientation 2: Réduire l'étalement urbain en mettant l'accent sur la promotion d'une communauté compacte, connecté et à vocation mixte.*
- *PAM de Dieppe, Orientation 5: Favoriser la mise à disposition d'un éventail d'habitations résidentielles reflétant la diversité des besoins actuels et futurs de la collectivité, y compris des logements convenant à un large éventail de revenus et de modes de vie.*

- *PAM de Dieppe 5.9: Le Conseil a pour principe de favoriser une forme urbaine compacte, une densité d'habitations plus élevée et une mixité d'usage à l'intérieur des carrefours commercial-mixte... afin d'encourager l'utilisation du transport en commun.*
- *PAM de Dieppe 6.5.2: Le Conseil favorisera un milieu urbain de haute qualité dans le secteur du centre-ville:*
 - *en encourageant un mélange d'installations à caractère résidentiel, commercial, communautaire, culturel et récréatif dans l'aire d'affectation du centre-ville, de façon à permettre aux personnes de tout âge de vivre, de travailler, de magasiner et de se divertir;*
 - *en permettant une forte densité d'usage des terres et des bâtiments tout en reconnaissant que, pour demeurer un endroit habitable pour les résidents, cette forte densité doit être accompagnée d'un aménagement urbain et d'une esthétique de haute qualité afin que les résidents puissent profiter pleinement des avantages de l'emplacement du centre-ville et des attraits existants;*
 - *en encourageant l'aménagement continu d'une composante résidentielle forte et stable avec un mélange de types de bâtiment, de modes d'occupation et de niveaux de prix à l'intérieur de l'aire d'affectation du centre-ville;*
 - *en préconisant un environnement invitant pour les piétons, les cyclistes et les usagers du transport en commun par la connectivité des rues, l'aménagement des terrains, la conception architecturale, l'amélioration des paysages de rue, les interfaces entre les terres et les immeubles publics et privés et les usages mixtes des terres.*
- *PAM de Dieppe 6.5.4: Le Conseil a pour principe de continuer à promouvoir les possibilités d'intensification et d'aménagement intercalaire au centre-ville afin d'encourager les usages mixtes avec une forme urbaine compacte.*

Future planification proposée:

1. Les zones commerciales doivent encourager l'accueil d'usages mixtes résidentiels et commerciaux pour tendre vers une population plus dense dans les secteurs commerciaux, pour accroître la valeur des propriétés et pour promouvoir l'activité urbaine et le dynamisme, en particulier sur les rues principales et le long des trajets de transport public.
2. S'assurer que la réglementation d'urbanisme, les incitatifs financiers et d'autres outils soient conçus et appliqués de façon à encourager un centre-ville actif, dynamique, durable et viable économiquement comportant une mixité d'entreprises commerciales, de typologies d'habitation et d'attraits destinés aux résidents et visiteurs de tous âges et de tous les revenus.
3. Identifier quels futurs revenus générés pour la Ville (à l'intérieur du secteur à l'étude du centre-ville) pourraient être utilisés plus tard pour améliorer le domaine public (ex: équipements publics, mise à niveau des infrastructures, création d'espaces ouverts, etc.).

ORIENTATION STRATÉGIQUE #7: CRÉER UN RÉSEAU D'ESPACES VERTS ET OUVERTS DISTINCTIFS

Planification existante:

- *PAM de Dieppe, Orientation 1: Fournir les meilleurs services municipaux, communautaires et de loisirs, et le meilleur milieu urbain possible compte tenu de l'assiette fiscale disponible.*
- *Stratégie du mieux-être 2016-2018, Objectif: Favoriser l'aménagement d'espaces verts qui incitent les gens à participer au jeu/activité physique non structuré;*

- *Plan stratégique de Dieppe 2016-2020 – Développement d'une ville verte et durable: La Ville de Dieppe aspire à respecter et protéger l'environnement, développer un aménagement du territoire qui appuie les espaces verts, les parcs et les sentiers, et qui encourage un style de vie sain et une communauté en santé.*

Future planification proposée:

1. S'assurer de créer des espaces verts accessibles au public sur le territoire municipal, avec l'objectif que chaque résidant du centre-ville puisse avoir accès à un espace extérieur public situé à moins de 400 mètres de distance de marche.
2. Créer une variété d'espaces ouverts publics qui sont appropriés à la fois pour les activités récréatives actives et passives tel des parcs à chiens, des aires de jeux, des aires de pique-niques, etc.

ORIENTATION STRATÉGIQUE #8: SE CONNECTER À LA RIVIÈRE

Planification existante:

- *PAM de Dieppe, Orientation 1: Fournir les meilleurs services municipaux, communautaires et de loisirs, et le meilleur milieu urbain possible compte tenu de l'assiette fiscale disponible.*
- *Stratégie du mieux-être 2016-2018, Objectif: Aménager le territoire pour faciliter la promotion de l'activité physique*
 - S'assurer d'avoir un réseau de sentiers permettant le transport actif vers diverses destinations de la municipalité;
 - Favoriser l'aménagement d'espaces verts qui incitent les gens à participer au jeu/activité physique non structuré;
- *Plan directeur sur les parcs et les sentiers de Dieppe, Introduction: Les espaces verts sont extrêmement importants pour les collectivités, et ils contribuent à la santé et au bien-être des résidents et de l'environnement. La Ville de Dieppe a déployé des efforts considérables pour établir un tel répertoire de parcs et de sentiers, et elle souhaite continuer de développer ce réseau vert. Le Service des loisirs et des installations récréatives a indiqué qu'il souhaite que tous les résidents aient accès à un parc ou à un sentier à une distance de marche d'un maximum de 800 m (plus ou moins 10 minutes).*

Future planification proposée:

1. Des interventions doivent être prises pour acquérir des terrains et financer la création d'un parc public aux abords de la rivière Petitcodiac. Un tel parc, qui offrirait aux usagers la possibilité d'exercer des activités récréatives actives et passives, doit être conçu de manière à ne pas engendrer d'impacts négatifs sur l'écosystème riverain.
2. La Ville doit créer des connexions avec la rivière Petitcodiac, tel que souligné dans le Plan directeur du centre-ville de Dieppe, pour favoriser les déplacements piétonniers entre le centre-ville et la rivière.

7.2 INVESTISSEMENTS FINANCIERS, INCITATIFS ET GÉNÉRATION DE REVENUS

PROGRAMMES INCITATIFS EXISTANTS, POLITIQUE ET ORIENTATION:

La Ville de Dieppe reconnaît le centre-ville comme un secteur clé pour le développement d'une économie forte et compétitive. La Ville s'est engagée à soutenir la croissance et le développement du secteur privé pour favoriser la création d'entreprises et d'emplois de haute qualité pour ce secteur. Pour stimuler le développement du centre-ville et son éventuelle croissance économique, la Ville a mis en place des incitatifs financiers. Ces programmes incitatifs seront des facteurs importants à considérer dans l'avenir lors de l'élaboration de futures orientations d'utilisation du sol dans le Plan directeur final du centre-ville.

Orientations issues du Plan municipal d'aménagement:

- **Orientation.6:** Reconnaître le centre-ville comme étant le principal secteur des activités commerciales, administratives, sociales et culturelles tout en prévoyant des secteurs commerciaux secondaires et accessoires dans la ville.
- **Orientation.9:** Planifier et gérer la croissance favorisant une économie forte et concurrentielle.

L'utilisation du sol – Secteur centre-ville (Section 6.5):

- [Le centre-ville de Dieppe] est une source de fierté pour ses citoyens, investisseurs et visiteurs et une composante centrale des activités communautaires et assuré le maintien d'un centre-ville dynamique et prospère.

Développement économique (Section 7.0):

- **Principe.1:** Le Conseil a pour principe d'offrir un milieu des affaires dynamique afin de promouvoir le développement d'une économie durable.

Incitatifs financiers envers la densification immobilière qui sont actuellement en place à la Ville de Dieppe:

Introduction

Selon le Plan stratégique 2015 - 2020 d'Expansion Dieppe, il est inscrit que ce secteur doit devenir une priorité pour le développement de la Ville. La priorité fut donnée à l'élaboration d'incitatifs financiers afin de rendre intéressants les investissements privés au centre-ville, à savoir:

Partie A

Incitatif financier sur la superficie et valeur ajoutée au bâtiment;

- Reconnaissance des bénéfices d'impôts fonciers supplémentaires au centre-ville commercial par des hauteurs supplémentaires et des superficies de plancher additionnelles.
- La Ville de Dieppe a instauré des incitatifs pour de telles initiatives en réduisant les prix du terrain si les hauteurs des bâtiments sont accrues afin de pouvoir offrir des espaces à bureaux, des locaux commerciaux et de la vente au détail.

Partie B

- Incitatifs financiers pour les stationnements intérieurs (souterrains).
- Incitatif: Offrir 10 000\$ par espace de stationnement intérieur construit dans le souterrain d'un nouvel édifice.

Partie C

- Incitatifs envers des éléments uniques à la Place 1604.
- Le programme d'incitatifs encourage des projets qui permettent la réalisation d'éléments prévus originalement dans le plan conceptuel de la Place 1604.

- *Le programme d'incitatifs encourage la construction d'édifices abritant des éléments uniques qui permettront l'épanouissement de la Place 1604.*
- *Ces éléments uniques augmenteront forcément l'achalandage autour de la Place 1604 en bonifiant l'offre d'activités économiques, culturelles ou de loisirs au centre-ville*
- *Incitatif: Sera évalué au cas par cas, mais cet incitatif, combiné avec l'incitatif offert selon la Partie A, ne pourra en aucun cas dépasser la valeur marchande du terrain.*

FUTURES ACTIONS RECOMMANDÉES

1. Continuer la réalisation de rapports annuels portant sur le développement économique, la croissance de la population et des indicateurs de construction, lesquels permettent à la Ville de Dieppe et à Expansion Dieppe de mesurer précisément les progrès au centre-ville en termes d'investissements et de développement. Ces rapports peuvent aussi favoriser l'attraction de nouveaux investissements.
2. Réaliser des analyses de marché pour déterminer la faisabilité de futurs développements en termes de commerces, d'établissements de vente au détail, de bureaux et de projets résidentiels. Planifier le développement en conséquence, puis appliquer les incitatifs appropriés en modifiant, au besoin, les programmes d'incitatifs financiers actuels (si nécessaire).
3. Entreprendre des recherches quant aux effets probables engendrés par certains facteurs – à savoir les taux de taxation municipale, les valeurs de propriétés, l'accessibilité au transport public, la réglementation d'urbanisme - sur la proportion du développement généré au centre-ville de Dieppe en comparaison avec le développement d'autres secteurs péri-urbains et parcs industriels. De telles recherches peuvent aider à orienter les futurs incitatifs pour le développement du centre-ville.
4. Mettre en œuvre les recommandations issues de l'Étude de stationnement du centre-ville de Dieppe afin de soutenir les entreprises locales tout en minimisant les investissements publics dans les infrastructures de stationnement.
5. Effectuer une étude de faisabilité spécifique concernant la construction de la structure de stationnements étagés proposée.
6. Réaliser un plan directeur de parc pour transformer les terrains aux abords de la rivière Petitcodiac. Porter attention, en particulier, les enjeux relatifs aux propriétés foncières et à leur éventuelle acquisition, les préoccupations environnementales et leurs mesures de mitigation potentielles, les coûts des installations/équipements et la planification du site.
7. Entreprendre une recherche pour déterminer quel niveau de revenu généré au centre-ville peut être capté pour favoriser des investissements supplémentaires au centre-ville. De plus, évaluer les coûts/bénéfices et les risques/avantages associés aux différentes méthodes disponibles.
- 8.

7.3 EXCELLENCE EN ORGANISATION ET GESTION

La Ville de Dieppe a posé plusieurs actions en vue de créer un cadre de développement économique et de gestion efficace pour la municipalité. Soulignons en particulier la création d'Expansion Dieppe qui est

responsable du développement de l'économie et du territoire, et ce, en attirant et en facilitant la venue d'investissements privés dans la municipalité.

En raison de la localisation centrale de Dieppe dans les provinces maritimes, de la croissance rapide de sa population bilingue fortement scolarisée, de son immobilier abordable ainsi que ses infrastructures bien développées, la Ville est extrêmement bien positionnée pour accueillir les secteurs économiques les plus performants de la région. L'essentiel consiste à équilibrer le développement entre, d'une part, les générateurs à succès existants – tel le mail FC Champlain, le parc industriel de Dieppe ou l'aéroport régional – et d'autre part le secteur commercial en essor du centre-ville de Dieppe.

L'accueil, dans ce secteur commercial, de petites et moyennes entreprises de vente au détail - de provenance locale et de classe mondiale -, de restaurants et de services créera un attrait dynamique pour les résidents de la région et les visiteurs. Ces changements inspireront de nouveaux résidents à vouloir vivre près du centre-ville, créant ainsi une masse critique de développement résidentiel capable de soutenir ce pôle de services en croissance.

Pour encourager davantage les entreprises déjà en place au centre-ville et prendre les actions nécessaires pour en attirer de nouveaux établissements, une association d'entreprises du centre-ville – ou un comité - doit être formé pour représenter la communauté d'affaires et pour ainsi exprimer d'une seule voix sa position sur différents enjeux qui la concernent.

8 MISE EN OEUVRE

Plusieurs concepts, idées et visions ont été mis de l'avant dans ce Plan directeur pour le centre-ville de Dieppe. Ce plan constitue la première étape à suivre dans le cadre de la planification et de la transformation du secteur à l'étude du centre-ville de Dieppe. Pour assurer une mise en œuvre réussie de l'ensemble du matériel proposé, certaines considérations doivent être prises en compte. Les éléments clés qui suivent concernent la mise en œuvre du Plan directeur du centre-ville de Dieppe.

8.1 BUDGET ET ÉCHÉANCIER

Ce Plan directeur comprend plusieurs recommandations et projets de transformation pour le centre-ville qui, prit dans leur ensemble, constituent des investissements importants en termes de coûts et de ressources pour la Ville de Dieppe et Expansion Dieppe. Dans cette perspective, une mise en œuvre réussie de ce Plan s'appuie sur la compréhension que les changements requis et les projets de transformation ne peuvent vraisemblablement pas se réaliser simultanément. Pour favoriser l'utilisation la plus efficace possible des ressources et des fonds disponibles, il importe de prioriser les actions et projets tout en considérant les échéanciers établis pour les projets d'infrastructures et de développement déjà prévus (tel les travaux d'amélioration de rues et de trottoirs, les projets de construction, etc.).

Le fait de disposer d'une liste des coûts et des dépenses relatifs à la mise en œuvre du présent Plan directeur peut aider à planifier et à établir des priorités. Toutefois, de tels coûts et dépenses sont souvent inexacts et caractérisés par une grande marge d'erreur. Ces inexactitudes et imprécisions peuvent entraîner des dépassements de coûts et de temps en plus d'une mise en œuvre inefficace des projets et interventions. Une approche plus raisonnable serait de considérer chaque recommandation et projet en un projet distinct puis ensuite réaliser pour chacun d'eux une étude de coût et de faisabilité. Également, le fait d'avoir une longue liste de plus petits projets peut être utile pour adapter les échéanciers de réalisation, par exemple en les faisant coïncider avec des opportunités de financement, des projets d'infrastructures majeurs ou d'autres facteurs à considérer.

8.2 APPLIQUER LES LIGNES DIRECTRICES DE DESIGN

Les lignes directrices de design comprises dans ce document – présentées sous la forme d'un document distinct – constituent un point de départ et la base de référence pour encadrer de futures améliorations à la forme bâtie, aux paysages de rue et à la connectivité dans le centre-ville. La conception de ces lignes directrices s'est appuyée sur les meilleures pratiques en design urbain tout en considérant le contexte actuel et les orientations existantes de la Ville de Dieppe ainsi que les commentaires des résidents.

Les lignes directrices de design fonctionnent le mieux en tant que document de référence pour orienter le personnel municipal dans l'évaluation de futures propositions d'aménagement. Elles doivent être prises en considération lors de la mise à jour et/ou l'amendement des règlements et politiques de planification. Enfin, elles doivent être envisagées comme un guide général et conceptuel pour que la future forme bâtie favorise la création d'un centre-ville prospère, dynamique et d'une qualité esthétique réussie.

Les étapes qui suivent doivent être suivies préalablement à l'application de ces lignes directrices et à la mise en œuvre des recommandations décrites dans ce Plan directeur.

ÉTAPE #1: OBTENIR L'APPROBATION DU CONSEIL MUNICIPAL POUR LES LIGNES DIRECTRICES DE DESIGN ET LE RAPPORT DU PLAN DIRECTEUR

La première étape pour appliquer les recommandations du Plan directeur sera d'obtenir le soutien du Conseil municipal quant aux objectifs et recommandations mis de l'avant dans le document. Il doit y avoir l'accord du Conseil municipal et du personnel municipal à l'effet que le document Plan directeur représente la réalité et reflète les objectifs généraux poursuivis par la Ville, ses résidants et ses parties prenantes.

Les recommandations qui composent le Plan directeur et les lignes directrices de design sont illustrées par des exemples de meilleures pratiques reconnues par les urbanistes et designers formant l'équipe de projet. Ces recommandations tiennent compte aussi des rétroactions obtenues des résidants et parties prenantes lors des consultations publiques, et elles s'inspirent d'autres documents de planification de la Ville, lesquels ont aussi fait l'objet d'un apport important du public. Dans la mesure où le personnel municipal et le Conseil municipal sont confiants que le rapport présente la direction désirée pour le centre-ville de Dieppe, tel que démontré jusqu'à présent, la première étape la plus logique consiste en une reconnaissance formelle du rapport et des lignes directrices.

ÉTAPE #2: CONSIDÉRER DES OPTIONS POUR L'APPLICABILITÉ ET LA MISE EN OEUVRE DES LIGNES DIRECTRICES

Il existe plusieurs façons d'appliquer et mettre en œuvre les lignes directrices de design. Le personnel municipal de Dieppe doit considérer les options disponibles qui conviennent le mieux avec le cadre de planification et de développement existant. Les trois éléments les plus importants à considérer sont:

1. Le document des lignes directrices sera-t-il considéré comme un document officiel de planification, et comment il sera intégré à même le cadre de planification actuel?
2. Comment les lignes directrices seront utilisées et mises à jour par le personnel municipal, et ce, en lien avec leur application et mise en œuvre dans le Plan municipal d'aménagement et l'Arrêté de zonage?
3. Qui évaluera les futures applications de développement et de rénovation pour s'assurer que les lignes directrices sont suivies?

Plusieurs options peuvent être considérées, sur la base des pratiques courantes dans d'autres juridictions. Le personnel municipal et le Conseil municipal de Dieppe devront déterminer quelle est la meilleure façon d'appliquer le document des lignes directrices. Dans plusieurs villes, un comité aviseur en urbanisme ou un comité de révision en design et/ou architecture est responsable d'étudier les propositions d'aménagement majeures puis d'évaluer si elles respectent les critères de design. Également, le personnel municipal en planification et développement peut aussi évaluer les propositions puis référer aux lignes directrices et critères dans leurs rapports destinés au Conseil municipal ou dans leurs décisions d'approbation eu égard aux politiques et à la réglementation d'urbanisme. En général, ces lignes directrices ne constituent pas des exigences aussi contraignantes que la réglementation d'urbanisme, et elles devraient par conséquent être considérées avec plus de flexibilité et être sujettes à interprétation.

Il convient de signaler que, dans certaines circonstances exceptionnelles, il peut être préférable d'accepter certains « écarts » par rapport aux lignes directrices. Il s'agit par exemple de vastes propositions sur certains sites stratégiques, ou des propositions de développement de grande qualité susceptibles de rejoindre la plupart des lignes directrices mais pas l'ensemble de celles-ci. Ainsi, les lignes directrices ne devraient pas empêcher un développement de qualité si ce dernier fait l'objet d'une justification raisonnable. Il revient alors au personnel municipal, aux comités et au Conseil municipal à

interpréter si une proposition particulière rejoint ou non l'intention générale qui sous-tend les lignes directrices, puis décider à quel(s) endroit(s) une flexibilité peut être permise. Cette approche diffère considérablement des dispositions normatives qui composent la réglementation d'urbanisme.

ÉTAPE #3: MODIFIER LE PLAN D'AMÉNAGEMENT MUNICIPAL ET L'ARRÊTÉ DE ZONAGE POUR RÉFÉRER AUX LIGNES DIRECTRICES DE DESIGN

Pour s'assurer que les lignes directrices de design puissent être appliquées afin d'orienter le développement future et le design urbain du centre-ville de Dieppe, il y a lieu de modifier le Plan d'aménagement municipal et l'Arrêté de zonage afin que ceux-ci réfèrent aux lignes directrices. De plus, un plan pour encadrer l'application générale des lignes directrices devrait être mis de l'avant sur la base des commentaires et propositions du personnel municipal.

Les lignes directrices de design urbain se trouvent souvent en annexe d'un Arrêté de zonage (ou de tout autre règlement d'urbanisme) ou constituent un document distinct qui sert de référence au personnel municipal dans la rédaction de rapports et l'émission d'approbation concernant une proposition de développement (voir les études de cas ci-dessous). Il est recommandé que le personnel municipal évalue cette question puis propose un mécanisme d'application approprié en accord avec le cadre de planification spécifique de Dieppe. De tels changements doivent être mis en œuvre par des modifications au Plan d'aménagement municipal et à l'Arrêté de zonage actuels.

Une autre option consiste à élaborer un Plan secondaire pour le centre-ville, et ce, en y intégrant des lignes directrices de design qui constitueraient de nouvelles orientations et en y incluant aussi des normes de zonage spécifiquement applicables au secteur du centre-ville. Un tel document impliquerait à priori des consultations publiques supplémentaires, des recherches et l'élaboration de politiques. Toutefois, le contenu du présent Plan directeur peut servir de base en ce qui concerne le design urbain, les espaces ouverts et le développement du transport public et actif. Dans le cadre de ce scénario, il demeure pertinent que les éléments subjectifs qui composent les lignes directrices de design puissent constituer une annexe distincte qui « accompagne » les nouvelles normes de zonage. Ces éléments subjectifs formeraient un programme d'application en soi et ne seraient ainsi pas totalement intégrées à ces normes.

8.3 ÉTUDES DE CAS DE MISE EN OEUVRE

ÉTUDE DE CAS 1: LIGNES DIRECTRICES DE DESIGN DU CENTRE-VILLE D'HALIFAX

La Municipalité Régionale d'Halifax a adopté un nouveau Plan directeur et un nouveau règlement de zonage pour le centre-ville d'Halifax entre 2006 et 2009. En parallèle à ce processus, le personnel municipal a élaboré, avec l'aide de consultants, un Manuel de design pour le centre-ville, lequel a été intégré en annexe au règlement de zonage en tant que programme d'application.

Le Manuel de design constitue la référence de base pour l'étude des nouvelles propositions de développement. Halifax sépare le processus d'approbation des nouvelles applications en deux catégories: *quantitative* et *qualitative*.

- a. *Les éléments quantitatifs* réfèrent aux normes spécifiques décrites dans le règlement de zonage (tel que la hauteur, les marges de recul, l'empreinte du bâtiment, etc.). Ces dispositions permettent aux requérants de comprendre, dès le début du processus, les limitations de base et les opportunités qui s'offrent à eux pour le développement de leur design.

- b. *Les éléments qualitatifs* comprennent des éléments subjectifs et discrétionnaires (comme le design architectural, la présence du paysage de rue, la qualité du design, etc.). La possibilité qu'une proposition respecte ou non de tels critères est déterminée par un processus d'approbation discrétionnaire impliquant un comité d'étude de design.

La Stratégie de planification du centre-ville d'Halifax met de l'avant des mesures qui concernent à la fois les éléments *quantitatifs* et *qualitatifs* du développement au centre-ville d'Halifax. Les mesures *quantitatives* sont appliquées par l'entremise du règlement de zonage alors que les mesures *qualitatives* le sont par le biais du Manuel de design. Le Manuel de design, qui constitue une annexe du règlement de zonage, soutient le processus d'approbation discrétionnaire en fournissant certaines orientations en termes de design, d'aménagement paysagers et de paysages de rue.

ÉTUDE DE CAS 2: LES LIGNES DIRECTRICE POUR LA FORME BÂTIE DU CENTRE-VILLE DE FREDERICTON

Comme pour Halifax, la Ville de Fredericton développe actuellement une série de lignes directrices de design pour orienter le développement de futurs bâtiments et paysages de rue dans son centre-ville. Ces lignes directrices fournissent des orientations quant à l'échelle, au caractère et au design des nouveaux bâtiments publics et privés de même que pour les aménagements paysagers, les paysages de rue, le stationnement et les accès. Dans le cas de Fredericton, le principal objectif du document de lignes directrices consiste à assurer une intégration harmonieuse et cohérente de nouveaux développements de qualité avec une importante architecture patrimoniale présente au centre-ville. Le document des lignes directrices constitue un programme d'application à l'intérieur du Plan préliminaire du Centre-ville, lequel est actuellement à l'étude par le Conseil municipal pour approbation.

Les Lignes directrices de design pour la forme bâtie de Fredericton comprennent six (6) composantes clés:

1. La vision du centre-ville – Elle met de l'avant les principes directeurs établis dans le Plan du Centre-ville de Fredericton et les orientations clés pour guider le changement.
2. Les cadres – Ils constituent les grands principes organisationnels du centre-ville présentés sous forme de « couches » tel que la hiérarchie des paysages de rue, les caractéristiques propres à chaque secteur ou les secteurs patrimoniaux.
3. Les lignes directrices de design – Elles constituent les principes qualitatifs applicables aux nouvelles constructions en termes d'usage, d'apparence et de sensation.
4. Les lignes directrices patrimoniales – Elles s'appliquent spécifiquement aux propriétés patrimoniales ou aux terrains adjacents à des propriétés patrimoniales.
5. Les typologies – Elles identifient des caractéristiques en termes de type de bâtiment et de volumétrie afin d'illustrer ce qui est approprié dans le contexte du centre-ville.
6. Le glossaire – Il fournit la définition des mots employés dans les Lignes directrices pour la forme bâtie, le Plan du Centre-ville de Fredericton et le Manuel du domaine public.

À l'instar d'Halifax, le document des lignes directrices constitue un document d'accompagnement au règlement de zonage et au Plan directeur. Il guide l'évaluation des propositions de développements futurs et sert de ressource pour le personnel municipal, les comités et le Conseil municipal. Toutefois, contrairement à Halifax, il existe à Fredericton un document supplémentaire appelé Manuel du domaine public qui concerne plus spécifiquement les emprises publiques et espaces ouverts. Ce document sert seulement à titre d'usage interne pour le personnel municipal afin de guider ses décisions.

La Ville de Fredericton propose d'appliquer ses Lignes directrices de design dans le cadre d'un processus de révision amélioré et mené par un groupe d'étude de design. Le personnel municipal transmettra d'abord à ce groupe un rapport comprenant des recommandations provenant de leur évaluation initiale, puis des recommandations supplémentaires seraient communiquées au Conseil municipal sur la base des délibérations du groupe en question. Le Plan du Centre-ville de Fredericton et les nouvelles Lignes directrices pour la forme bâtie sont toujours à l'étude et leurs approbations sont prévues prochainement.

9 PRINCIPALES RECOMMANDATIONS

Sur la base du travail d'analyse réalisé jusqu'à présent, les recommandations suivantes sont proposées pour le Conseil municipal de la Ville de Dieppe. Ces recommandations sont structurées en lien avec chacune des huit orientations stratégiques présentées au chapitre 5. Pour chaque recommandation, le niveau de priorité, les groupes impliqués et les prochaines étapes/actions à considérer sont indiqués.

| Recommandation | Priorité | Organisation/ Groupe(s) impliqué(s) | Prochaines étapes/ Actions |
|--|-----------|--|--|
| 9.1 AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE DE L'EMPRISE PUBLIQUE | | | |
| Mener une étude de paysage de rue pour toutes les rues entourant Place 1604, le Marché de Dieppe et l'avenue Virginia. Cette étude vise à améliorer les emprises publiques du centre de Dieppe à un niveau suffisamment détaillé de design pour permettre de mettre en œuvre des interventions. | Immédiate | Ville de Dieppe, Expansion Dieppe, Planification et développement, Travaux publics, Ingénierie | Adopter les lignes directrices de design urbain pour le centre-ville de Dieppe. Identifier les rues prioritaires pour les études de paysage de rue. Prévoir un budget pour réaliser une étude de design détaillé du paysage de rue pour les rues prioritaires. |
| Pour tous les prolongements de rues et pour tout projet de reconstruction de rue, mener des études de paysage de rue dans le but d'atténuer les impacts engendrés par le trafic rapide (et à volume élevé) dans les emprises publiques. | Immédiate | Ville de Dieppe, Expansion Dieppe, Planification et développement, Travaux publics, Ingénierie | Adopter et mettre en œuvre les lignes directrices de design urbain pour le centre-ville de Dieppe. |
| Encourager tous les nouveaux développements à adhérer aux meilleures pratiques pour le centre-ville en termes d'orientation, de finition et de traitement architectural par rapport à l'emprise publique. Cela peut être fait par l'adoption et la mise en œuvre des lignes directrices de design urbain pour le centre-ville de Dieppe. | En cours | Ville de Dieppe, Expansion Dieppe, Planification et développement, | Envisager des modifications à l'Arrêté de zonage et au Plan d'aménagement municipal afin d'exiger un traitement approprié à la forme bâtie, à sa finition et aux détails architecturaux pour les futurs projets de développement. Adopter les lignes directrices de design urbain pour le centre-ville de Dieppe. |

| Recommandation | Priorité | Organisation/ Groupe(s) impliqué(s) | Prochaines étapes/ Actions |
|--|-------------|---|--|
| 9.2 INTÉGRER LE TRANSPORT ACTIF | | | |
| Aménager de nouveaux liens (ou des liens modifiés) en transport actif (ex : rues Notre-Dame, du Marché et du Collège, avenue Virginia). Utiliser les lignes directrices de design urbain pour le centre-ville de Dieppe comme référence aux meilleures pratiques pour l'intégration du transport actif. | En cours | Ville de Dieppe, Expansion Dieppe, Planification et développement, Travaux publics, CLVC Ingénierie | Adopter les lignes directrices de design urbain pour le centre-ville de Dieppe. |
| 9.3 AMÉLIORER LA CIRCULATION ET LES LIENS CIRCULATION | | | |
| Encourager tous les nouveaux développements à adhérer aux meilleures pratiques pour le centre-ville en termes d'orientation, de finition et de traitement architectural par rapport à l'emprise publique. Cela peut être fait par l'adoption et la mise en œuvre des lignes directrices de design urbain pour le centre-ville de Dieppe. | En cours | Ville de Dieppe, Expansion Dieppe, Planification et développement, | Envisager des modifications à l'Arrêté de zonage et au Plan d'aménagement municipal afin d'exiger un traitement approprié à la forme bâtie, à sa finition et aux détails architecturaux pour les futurs projets de développement. Adopter les lignes directrices de design urbain pour le centre-ville de Dieppe. |
| Mettre en œuvre de nouveaux liens (ou des liens modifiés) en transport actif (ex : rues Notre-Dame, du Marché et Collège, Virginia). S'inspirer des lignes directrices de design urbain pour le centre-ville de Dieppe comme référence aux meilleures pratiques pour l'intégration du transport actif. | En cours | Ville de Dieppe, Expansion Dieppe, Travaux publics, CLVC Ingénierie | Adopter les lignes directrices de design urbain pour le centre-ville de Dieppe. |
| Instaurer un projet pilote pour réaménager la partie ouest du chemin Gauvin en un segment de rue à espace partagé, ou réservé seulement aux piétons. | Court terme | Ville de Dieppe, Expansion Dieppe, CLVC, Codiac Transpo, Ingénierie | Organiser un événement réservé aux piétons pour tester les effets de réaménager la portion du chemin Gauvin entre la Place 1604 et le Marché de Dieppe en un environnement réservé aux piétons (voir <i>Switch Halifax</i> ou <i>Open Streets Toronto</i> comme exemples). Travailler avec Codiac Transpo afin d'adapter les trajets d'autobus pour cet événement. |

| Recommandation | Priorité | Organisation/ Groupe(s) impliqué(s) | Prochaines étapes/ Actions |
|---|----------------------------|---|--|
| 9.4 AMÉLIORER LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC | | | |
| Envisager des mesures prioritaires pour le transport public, et apporter des améliorations aux arrêts/abris d'autobus. | Court terme et moyen terme | Ville de Dieppe, Codiac Transpo, Ingénierie | Évaluer et réaliser les améliorations aux arrêts/abris d'autobus et mettre en œuvre les mesures prioritaires appropriées pour le transport public. Travailler avec Codiac Transpo pour mettre en œuvre toute mesure d'amélioration aux arrêts/abris d'autobus lorsque nécessaire. |
| Collaborer avec Codiac Transpo pour optimiser la desserte en transport public du secteur du centre-ville, en accord avec sa croissance, et voir à accroître la fréquence du service. | Immédiate | Ville de Dieppe, Expansion Dieppe, Ingénierie, Codiac Transpo | Collaborer avec Codiac Transpo pour optimiser les trajets actuels et futurs en transport public dans le secteur à l'étude et ses environs. |
| 9.5 CONSTRUIRE À L'ÉCHELLE HUMAINE | | | |
| Limiter l'échelle et la densité des futurs développements pour s'assurer que la demande du marché n'est pas absorbée par un nombre de restreint projets. L'échelle des développements devrait s'accorder avec les lignes directrices de design urbain. | Court terme | Ville de Dieppe, Expansion Dieppe, Planification et développement | Adopter les lignes directrices de design urbain pour le centre-ville de Dieppe. Amender l'Arrêté de zonage si nécessaire. |
| Réaliser une étude de paysage de rue pour des rues prioritaires dans le secteur du centre-ville de Dieppe. Considérer une échelle appropriée et des marges de recul adéquates pour l'emprise de rue. Tenir compte en priorité de mesures pour atténuer les impacts du vent, les abris et l'accessibilité au centre-ville. | Court terme | Ville de Dieppe, Expansion Dieppe, Planification et développement | Adopter les lignes directrices de design urbain pour le centre-ville de Dieppe. Effectuer les amendements appropriés à l'Arrêté de zonage. |
| 9.6 ENCOURAGER LA MIXITÉ DES USAGES | | | |
| Effectuer des analyses de marché pour déterminer la faisabilité de futurs développements en termes de commerces de détail, de bureaux et d'habitations. Planifier le développement en conséquence et instaurer les mesures incitatives nécessaires. | En cours | Ville de Dieppe, Expansion Dieppe, Planification et développement | Réaliser une analyse de marché pour certaines niches d'affaires dans le secteur à l'étude. Poursuivre l'étude de l'évolution du marché et faire les suivis appropriés. Ajuster les politiques et outils incitatifs en conséquence. |

| Recommandation | Priorité | Organisation/ Groupe(s) impliqué(s) | Prochaines étapes/ Actions |
|--|----------|--|--|
| Exiger la mixité des usages dans le secteur du centre-ville de Dieppe pour tendre vers un environnement urbain centré sur le résidentiel, l'emploi et le divertissement. | En cours | Ville de Dieppe, Expansion Dieppe, Planification et développement | Considérer les résultats des analyses de marché, et continuer à établir des prévisions et projections. Adopter les lignes directrices de design urbain pour le centre-ville de Dieppe. |

9.7 CRÉER UN RÉSEAU D'ESPACES VERTS ET OUVERTS

| | | | |
|---|-------------|--|---|
| S'assurer, sur la base d'une hiérarchie des parcs et espaces ouverts pour l'ensemble de la ville, que le secteur à l'étude du centre-ville soit bien desservi en parcs de voisinage, parcs municipaux et/ou régionaux. | Court terme | Ville de Dieppe, CLVC, Planification et développement | Envisager la possibilité d'acquérir des propriétés à l'intérieur du secteur à l'étude du centre-ville afin de tendre au respect des standards de desserte en parcs soulignés dans le présent Plan directeur. |
| Relier les parcs et espaces ouverts actuels et futurs dans le secteur à l'étude du centre-ville par une "promenade verte" le long des emprises publiques existantes. Au minimum, ces emprises publiques devraient faire l'objet de zones de plantations d'arbres pour protéger les piétons du trafic véhiculaire. | Court terme | Ville de Dieppe, CLVC, Planification et développement, Travaux publics, Ingénierie | Sur la base des emplacements suggérés pour de nouveaux parcs, identifier une promenade verte qui relie tous les espaces verts. Identifier les endroits où des améliorations peuvent être apportées aux rues afin d'accroître de façon significative les déplacements piétonniers et le confort des piétons. |
| Améliorer les aspects fonctionnels et esthétiques des espaces ouverts existants situés dans le secteur du centre-ville ou à proximité. Mettre l'accent sur l'aménagement paysager et les infrastructures puis mettre en œuvre des interventions stratégiques afin d'attirer de nouveaux usagers pour ces espaces. | Immédiate | Ville de Dieppe, Expansion Dieppe, CLVC, Planification et développement | Revoir l'état des espaces ouverts existants et mettre en place des améliorations lorsque nécessaire. Consulter les lignes directrices en design urbain pour le centre-ville de Dieppe au besoin. |

| Recommandation | Priorité | Organisation/ Groupe(s) impliqué(s) | Prochaines étapes/ Actions |
|---|----------|--|--|
| Planifier et investir à l'égard d'une variété d'espaces ouverts, à proximité du centre-ville, qui contribueront au réseau vert dans le secteur à l'étude et ses environs. | En cours | Ville de Dieppe, Expansion Dieppe, CLVC, Planification et développement | Évaluer les opportunités entourant certains sites dans le secteur du centre-ville qui présentent des liens intéressants avec les secteurs résidentiels adjacents et le réseau de transport actif. Travailler avec le CLVC pour identifier les besoins et secteurs prioritaires en termes d'espaces verts et ouverts dans le secteur à l'étude et ses environs. |

9.8 SE CONNECTER À LA RIVIÈRE PETITCODIAC

| | | | |
|---|-------------------------------|---|---|
| Accroître la connectivité entre Place 1604 et la rivière Petitcodiac en améliorant le paysage de rue, la signalisation et les liens piétonniers. | Court terme | Ville de Dieppe, Expansion Dieppe, Ingénierie, Planification et développement | Réaliser des interventions pour améliorer le paysage de rue et la signalisation, en parallèle avec les améliorations prévues le long de l'avenue Virginia. Également, envisager des traverses piétonnes additionnelles. |
| Élaborer un plan de design détaillé pour aménager le parc riverain. Ce plan tient compte des enjeux environnementaux et d'une offre d'équipements appropriés pour des activités récréatives actives et passives (ex : panneaux d'information, mobilier urbain pour s'asseoir, éclairage, sites pour la tenue d'événements). | Court terme et moyen terme | Ville de Dieppe Expansion Dieppe, Culture, loisirs et vie communautaire, Province du NB | Réaliser un plan de design détaillé pour le parc riverain adjacent au secteur à l'étude. |

9.9 RECOMMANDATIONS POUR LE STATIONNEMENT AU CENTRE-VILLE DE DIEPPE

Pour planifier les besoins anticipés en stationnement dans le secteur du centre-ville (en considérant les développements actuels et futurs), une étude de stationnement distincte a été réalisée et complétée en juin 2016 pour le quadrant sud-est de la ville. Les objectifs de cette étude consistaient à:

- Consulter le personnel municipal et les parties prenantes clés à l'intérieur du quadrant sud-est;
- Déterminer l'offre actuelle en stationnement et son niveau d'utilisation à l'intérieur du secteur à l'étude;
- Prévoir la demande en stationnement qui sera générée par le développement planifié dans le secteur à l'étude;
- En tenant compte des réponses du personnel municipal et des parties prenantes, développer des alternatives pour répondre à la demande supplémentaire potentielle de stationnement; et,
- Évaluer les coûts et bénéfices des alternatives identifiées en termes d'offre de stationnement.

Sur la base des résultats de cette étude, les recommandations suivantes ont été formulées à la Ville de Dieppe pour tenir compte des besoins et enjeux en termes de stationnement.

| Recommandation | Priorité | Organisation/ Groupe impliqué | Prochaines étapes/actions |
|--|-----------|--|--|
| 1. UTILISER EFFICACEMENT LES ESPACES DE STATIONNEMENT EXISTANTS À L'INTÉRIEUR DU QUADRANT SUD-EST | | | |
| Ouvrir le stationnement souterrain de l'hôtel-de-ville au public en soirées, les fins de semaines et lors des jours fériés. | Immédiate | Ville de Dieppe. Expansion Dieppe, Travaux publics | <p>Consulter les membres du Conseil municipal et le personnel administratif quant à la recommandation de rendre le stationnement de l'hôtel-de-ville accessible au public en dehors des heures de travail.</p> <p>Consulter le service des Travaux publics pour bien comprendre les mesures d'entretien et de sécurité qui sont requises pour rendre le stationnement souterrain de l'hôtel-de-ville accessible au public en dehors des heures de travail.</p> |
| Installer une signalisation qui indique clairement aux conducteurs les emplacements où le stationnement public est disponible. | Immédiate | Travaux publics, Ingénierie, Planification et développement, Communications | <p>Développer une compréhension appropriée de l'inventaire des terrains de stationnement et de leurs usages environnants.</p> <p>Développer une signalisation cohérente indiquant clairement où le stationnement public est disponible, à quels moments et pour quels utilisateurs.</p> <p>Installer une signalisation à des emplacements stratégiques dans le secteur du centre-ville pour s'assurer d'une visibilité optimale auprès des conducteurs de véhicules.</p> |

| Recommandation | Priorité | Organisation/ Groupe impliqué | Prochaines étapes/actions |
|---|-------------|--|--|
| 2. RÉPONDRE AUX BESOINS DE STATIONNEMENT ADDITIONNELS À COURT TERME POUR LE QUADRANT SUD-EST | | | |
| Améliorer les conditions d'utilisation du stationnement existant le long de l'avenue Acadie, entre autres par la délimitation des cases de stationnement. | Court terme | Travaux publics, Circulation et ingénierie, Planification et développement | <p>Prolonger l'utilisation temporaire du stationnement pour 2-3 années supplémentaires (pour un total de 5 ans d'utilisation temporaire du stationnement).</p> <p>Consulter les services de circulation et d'ingénierie afin de concevoir une délimitation adéquate du terrain de stationnement de façon sécuritaire et efficiente. Installer une signalisation indiquant clairement la disponibilité du terrain de stationnement et les règlements applicables pour son utilisation.</p> <p>Se concerter avec les services des Travaux publics pour assurer l'entretien et la maintenance du terrain nouvellement pavé et délimité.</p> |
| Permettre aux piétons de se déplacer de façon sécuritaire et confortable entre le stationnement existant le long de l'avenue Acadie et le quadrant sud-est. | Court terme | Travaux publics, Circulation et ingénierie, Planification et développement | <p>Consulter les services de Circulation et d'ingénierie pour aménager une nouvelle traverse piétonne.</p> <p>Appliquer / mettre en œuvre des mesures de signalisation, de marquage et d'éclairage qui sont visibles pour les utilisateurs de l'emprise publique et de la traverse piétonne, et qui contribuent à un environnement sécuritaire et confortable pour les piétons.</p> |

| Recommandation | Priorité | Organisation/ Groupe impliqué | Prochaines étapes/actions |
|--|--------------------------------------|---|---|
| 3. TRAVAILLER AVEC LES DÉVELOPPEURS ET PROPRIÉTAIRES FONCIERS POUR OFFRIR DES ESPACES DE STATIONNEMENT PRIVÉS QUI SONT DISPONIBLES AU PUBLIC | | | |
| <p>Modifier les incitatifs actuels qui favorisent le stationnement souterrain, en mettant plutôt l'accent sur une offre de stationnements privés qui peuvent être accessibles au public.</p> | <p>Court terme - Moyen terme</p> | <p>Finances, Planification et développement, Développeurs, Propriétaires fonciers</p> | <p>Consulter les parties prenantes puis réévaluer et modifier le programme actuel d'incitatifs au stationnement souterrain.</p> <p>Acquérir une compréhension appropriée des besoins et prérequis des développeurs et parties prenantes pour qu'ils permettent l'accès et l'utilisation de leurs stationnements au public.</p> <p>Mener une analyse coût-bénéfice concernant le programme d'incitatifs et travailler de concert avec les développeurs pour établir un cadre de tarification potentiel pour un usage public du stationnement souterrain.</p> |
| <p>Encourager les propriétaires de stationnements privés à rendre ceux-ci accessibles au public en dehors des heures d'ouverture des commerces et entreprises liés à ces stationnements.</p> | <p>Court terme – Moyen terme</p> | <p>Planification et développement, Communications, Propriétaires fonciers privés</p> | <p>Développer un inventaire des terrains de stationnement privés sous-utilisés situés près des usages intensifs nécessitant du stationnement à l'extérieur des périodes de pointe.</p> <p>Envisager un programme incitatif qui accroîtrait la possibilité, pour les propriétaires de stationnements privés, d'offrir du stationnement public à l'extérieur des heures de pointe. Entamer le dialogue avec ces propriétaires pour discuter de cette proposition.</p> |

| Recommandation | Priorité | Organisation/ Groupe impliqué | Prochaines étapes/actions |
|--|---------------------------------|--|---|
| 4. APPLIQUER DES MESURES POUR LE STATIONNEMENT EN PARALLÈLE AVEC LE DÉVELOPPEMENT CONTINU DU CENTRE-VILLE DE DIEPPE | | | |
| <p>Prévoir l'accroissement de la demande de stationnement public en créant des terrains de stationnement public à l'intérieur des secteurs en développement et à l'arrière de ceux-ci.</p> | <p>Moyen terme – Long terme</p> | <p>Travaux publics, Ingénierie, Planification et développement, Promoteurs immobiliers, Conseillers juridiques</p> | <p>Pour le stationnement public centralisé, déterminer la meilleure configuration possible pour un futur réseau de stationnements publics sur des terrains appartenant à la Ville. Lors de la vente de propriétés publiques, s'assurer qu'un plan de lotissement et un plan de d'aménagement du stationnement soient réalisés et mis en oeuvre.</p> <p>Pour le stationnement privé, le stationnement partagé est privilégié. Travailler en concertation avec les propriétaires fonciers pour développer des ententes permettant l'accès du public aux terrains privés. Envisager la possibilité de réserver des cases de stationnement au personnel et à la clientèle sur chaque propriété, puis permettre l'utilisation des autres cases à des fins publiques.</p> |
| <p>Examiner les opportunités d'aménager des structures de stationnements étagés sur des terrains de stationnements existants ou nouveaux.</p> | <p>Moyen terme – Long terme</p> | <p>Travaux publics, Ingénierie, Planification et développement, Communications</p> | <p>Identifier les propriétés clés pouvant potentiellement accueillir la construction d'une structure de stationnements étagés.</p> <p>Prendre en compte l'accessibilité aux destinations. Envisager l'aménagement d'infrastructures additionnelles afin de faciliter l'accès aux usages à proximité (tel l'aménagement d'une passerelle ou d'une traverse pour piétons).</p> <p>Soumissionner la construction et envisager un système tarifaire susceptible de diminuer les coûts d'entretien.</p> |

| | | | |
|---|-------------------------------------|--|--|
| <p>Élaborer un plan pour instaurer au centre-ville de Dieppe du stationnement payant sur rue et du stationnement public hors rue avec des frais initiaux à taux réduit.</p> | <p>Moyen terme – Long terme</p> | <p>Finances, Travaux publics, Ingénierie, Communications</p> | <p>Identifier les secteurs prioritaires où le stationnement payant devrait être offert puis accroître cette offre au fur et à mesure que la demande augmente. Envisager des systèmes technologiques de paiement adaptés à la situation et faciles d'entretien pour le personnel.</p> |
|---|-------------------------------------|--|--|