



Ville de Dieppe

Stratégie de croissance urbaine



Rapport final

Octobre 2025

Préparé par

UPLAND

ENGLOBE 

 **TURNER DRAKE
& PARTNERS LTD.**

 **STRATEGIES**

Octobre 2025

Ce rapport a été préparé par
UPLAND Planning + Design Inc.

U P L ▲ N D

en collaboration avec



pour la ville de Dieppe



Ville de Dieppe
Stratégie de croissance urbaine

Rapport final

Table des matières

1.	Analyse du contexte	1
1.1	Introduction	2
1.2	Contexte de la croissance: la ville et ses citoyens	4
1.2.1	Géographie et caractéristiques physiques de Dieppe	4
1.2.2	Profil démographique	6
1.2.3	Profil immobilier	7
1.3	Projections de croissance	9
1.3.1	Raisonnement	9
1.3.2	Projection de croissance résidentielle faible	10
1.3.3	Projection de croissance résidentielle moyenne	11
1.3.4	Projection de croissance résidentielle forte	12
1.3.5	Sommaire et projections de logements	13
1.3.6	Croissance de l'immobilier commercial	15
1.4	Conclusion	17
2.	Synthèse des consultations publiques	19
2.1	Activités de participation	20
2.2	Thématiques des commentaires reçus	21
2.3	Principes directeurs	24
3.	Scénarios de croissance	26
3.1	Comment élaborer des scénarios de croissance	27
3.2	Scénarios hypothétiques de croissance	30
3.3	Atelier d'évaluation de scénarios	41
3.4	Scénario de croissance recommandé	43
4.	Fiches sectorielles	47
	Objectif et démarche	48
	Glossaire des fiches sectorielles	49
4.1	Place Champlain—Rue Paul	51
4.2	Centre-ville de Dieppe	54
4.3	Parc industriel	57
4.4	Aéroport YQM	59
4.5	Réserve foncière de Painsec	62
4.6	Meadow Brook—Calhoun	64
4.7	Greater Lakeburn	66
4.8	Champlain est	68
4.9	Boulevard Dieppe—centre	70
4.10	Parc d'affaires	73
4.11	Haute-ville	76
4.12	Chemin Gauvin	78
4.13	Amirault - Rivière Petitcodiac	81
4.14	Chartersville—Saint-Anselme	84
4.15	Rue du Golf	87

4.16	Boulevard Dieppe – Antonine-Maillet	90
4.17	Prolongement du boulevard Dieppe	93
4.18	Dover	96

5.	Mise en œuvre	98
-----------	----------------------	-----------

5.1	Résumé et recommandations	99
------------	----------------------------------	-----------

5.2	Recommandations relatives aux égouts sanitaires	100
------------	--	------------

5.2.1	Description du système	100
-------	------------------------	-----

5.2.2	Bassin de drainage du ruisseau Babineau	102
-------	---	-----

5.2.3	Bassin de drainage du ruisseau Fox Creek	104
-------	--	-----

5.2.4	Bassin de drainage du chemin Melanson	105
-------	---------------------------------------	-----

5.2.5	Bassin de drainage de l'avenue Virginia	106
-------	---	-----

5.3	Recommandations relatives au système d'aqueduc	107
------------	---	------------

5.3.1	Description du système	107
-------	------------------------	-----

5.3.2	Impacts basés sur le scénario de croissance recommandé	110
-------	--	-----

5.4	Recommandations relatives au système d'égout pluvial	112
------------	---	------------

5.4.1	Description du système	112
-------	------------------------	-----

5.4.2	Perspectives	113
-------	--------------	-----

5.5	Transport	114
------------	------------------	------------

5.5.1	Description du système	114
-------	------------------------	-----

5.5.2	Réseau routier	115
-------	----------------	-----

5.5.3	Stationnement	117
-------	---------------	-----

5.5.4	Transport actif	118
-------	-----------------	-----

5.5.5	Transports en commun	120
-------	----------------------	-----

5.5.6	Aéroport	122
-------	----------	-----

5.5.7	Transport de marchandises	122
-------	---------------------------	-----

5.6	Comment utiliser cette stratégie	123
------------	---	------------

5.6.1	Rôle de la stratégie de croissance urbaine	123
-------	--	-----

5.7	Recommandations de politiques	124
------------	--------------------------------------	------------

5.7.1	Révision des documents d'urbanisme	124
-------	------------------------------------	-----

5.7.2	Forme urbaine	126
-------	---------------	-----

5.7.3	Logement abordable et conditions de vie	128
-------	---	-----

5.7.4	Aménagement d'espaces verts	129
-------	-----------------------------	-----

5.7.5	Besoins civiques	130
-------	------------------	-----

5.7.7	Politiques en matière de transport	131
-------	------------------------------------	-----

5.7.6	Protection contre les incendies	131
-------	---------------------------------	-----

5.7.8	Redevances d'aménagement	132
-------	--------------------------	-----

5.7.9	Mise à jour du plans d'eau et d'égouts	132
-------	--	-----

Annexe A	Rapport préliminaire
Annexe B	Exemples de portraits des îlots d'échantillons
Annexe C	Résumé de la participation sur la forme urbaine

1. Analyse du contexte



1.1 Introduction

Contexte de la croissance à Dieppe

Dieppe, située dans le sud-est du Nouveau-Brunswick, est une ville en pleine croissance réputée pour son économie dynamique et son emplacement stratégique. Située dans la région métropolitaine du Grand Moncton, Dieppe forme une partie de l'un des trois principaux centres urbains de la province, avec les villes voisines de Moncton et de Riverview. La proximité de la rivière Petitcodiac a influencé le développement de la ville au cours de son histoire et continue de façonner sa géographie.

Les provinces maritimes connaissent une situation inédite depuis des décennies: elles connaissent une croissance rapide. En tant que l'un des trois principaux centres urbains du Nouveau-Brunswick, Dieppe, Moncton et Riverview sont naturellement au cœur de cette croissance.

Dieppe a connu une croissance démographique constante et importante au cours de chacun des deux derniers recensements, avec une augmentation de population de 10,8 %, ce qui en fait l'une des municipalités les plus dynamiques de la province. Cela a donné lieu à la création et l'agrandissement de quartiers résidentiels, de pôles commerciaux et de parcs industriels pour répondre à l'activité accrue.

Une récente étude sur le logement prévoit que Dieppe aura besoin de 4 300 logements supplémentaires au cours des dix prochaines années, ce qui indique que cette tendance devrait se poursuivre. Cette croissance démographique s'accompagnera également d'une augmentation de l'espace commercial et industriel dans la ville.

Bonnes politiques de croissance

La croissance est actuellement une réalité bien présente dans la ville de Dieppe. La question est la suivante: quel type de croissance doit avoir lieu afin de servir au mieux les habitants de Dieppe à long terme?

Dans une situation idéale, un quartier devrait payer une juste part des impôts qui financent les infrastructures nécessaires pour desservir son secteur. Cela concerne à la fois l'entretien courant et le remplacement des infrastructures à la fin de leur durée de vie utile. Un quartier peut également apporter une contribution supplémentaire aux services municipaux tels que les bibliothèques ou les installations sportives, si les fonds le permettent.

La forme urbaine a une incidence non seulement sur les finances municipales, mais aussi sur le bien-être des habitants. Les zones qui accueillent de nombreux usages différents dans un cadre compact sont non seulement plus efficaces sur le plan fiscal, mais elles rendent également les habitants plus riches, plus sains et plus heureux. Les nouveaux quartiers doivent répondre à de nombreuses attentes différentes: ils doivent offrir des milieux de vie agréables, créer des environnements où les habitants peuvent s'épanouir et satisfaire leurs besoins par l'accès aux commerces, aux services, à la mobilité et aux loisirs.

Tout cela doit se faire en utilisant les ressources naturelles de manière prudente. Moins l'environnement naturel est utilisé pour l'urbanisation, plus il reste d'espace pour l'équilibre écologique du paysage urbain, la prévention naturelle des inondations et la gestion des eaux pluviales.

Justificatif de la stratégie de croissance

Dieppe s'est fermement établie comme la quatrième plus grande ville du Nouveau-Brunswick grâce à des décennies de croissance rapide, une croissance qui devrait se poursuivre et qui doit être gérée. La présente stratégie de croissance urbaine servira de document d'orientation fondamental pour guider et façonner cette croissance. La stratégie n'est pas un document juridique régi par la Loi sur l'urbanisme. Elle s'inscrit au niveau de l'élaboration des politiques de la Ville et vise à fournir une orientation stratégique pour tous les documents de planification futurs préparés par la ville.

Cette stratégie de croissance urbaine servira de document clé pour orienter la répartition de la croissance à Dieppe, dans le but de mettre en œuvre un modèle de croissance durable pour l'ensemble de la ville. Cependant, les limites pratiques de la croissance par le biais de la construction intercalaire nécessiteront la création d'une nouvelle zone urbaine près de la limite sud de la ville. Ce plan est destiné à être le point de mire de l'expansion du périmètre urbain à moyen terme, jetant les bases d'un nouveau quartier dynamique et durable pour les générations futures.

Tout cela prend en compte la récente réforme de la gouvernance locale, qui a considérablement élargi le territoire de la ville, en particulier dans les zones proches de l'autoroute transcanadienne.

Cette stratégie de croissance urbaine repose sur une analyse approfondie des données réalisée dans le cadre du rapport préliminaire, **qui constitue l'annexe A du présent document stratégique.**

Le rapport préliminaire contient plusieurs informations pertinentes sur le contexte passé et présent de Dieppe en matière de géographie, d'infrastructures et de conditions socio-économiques. Certaines caractéristiques clés de la ville sont résumées dans la section suivante, intitulée «La ville et ses citoyens». Toutefois, veuillez vous référer au rapport préliminaire pour obtenir une analyse complète du contexte sur lequel s'appuie la présente stratégie de croissance urbaine.



Figure 1: Chantier de construction sur la rue Amirault.

1.2 Contexte de la croissance: la ville et ses citoyens

1.2.1 Géographie et caractéristiques physiques de Dieppe

GÉOGRAPHIE

Dieppe se trouve tout juste à l'est de Moncton, la plus grande ville du Nouveau-Brunswick. Elle est située à proximité de l'Île-du-Prince-Édouard, le pont de la Confédération reliant les deux provinces étant à seulement une heure de route (90 km). De plus, la frontière de la Nouvelle-Écosse n'est qu'à 30 minutes de route (44 km) de la ville. La situation géographique stratégique de Dieppe et sa proximité avec les autres provinces maritimes en font un acteur clé de la connectivité régionale.

Le relief de Dieppe est relativement plat, ce qui a facilité son développement urbain. Le paysage comprend un mélange de zones résidentielles et commerciales, de parcs industriels et d'espaces ouverts. La présence de la rivière Petitcodiac le long de la limite ouest de Dieppe forme un repère naturel qui offre des vues panoramiques sur la rive et des possibilités d'activités de loisirs en plein air. De plus, les zones rurales environnantes combinent forêts et terres agricoles, offrant un équilibre entre milieu urbain et milieu naturel. Le rapport préliminaire (annexe A) analyse plus en détail la géographie de la région et les implications pour la croissance urbaine découlant de l'élévation du terrain, des risques d'inondation, du nivellement du terrain, de la présence de terres humides et de la composition actuelle des utilisations du sol.

L'aéroport international Roméo-LeBlanc du Grand Moncton (YQM) est situé à Dieppe, juste à l'est du centre-ville. Il s'agit d'un important centre de transport pour la région, qui dessert des vols nationaux et internationaux. Sa proximité avec le centre urbain de Dieppe et la région du Grand Moncton en fait un atout essentiel pour les entreprises locales, le tourisme et les résidents.

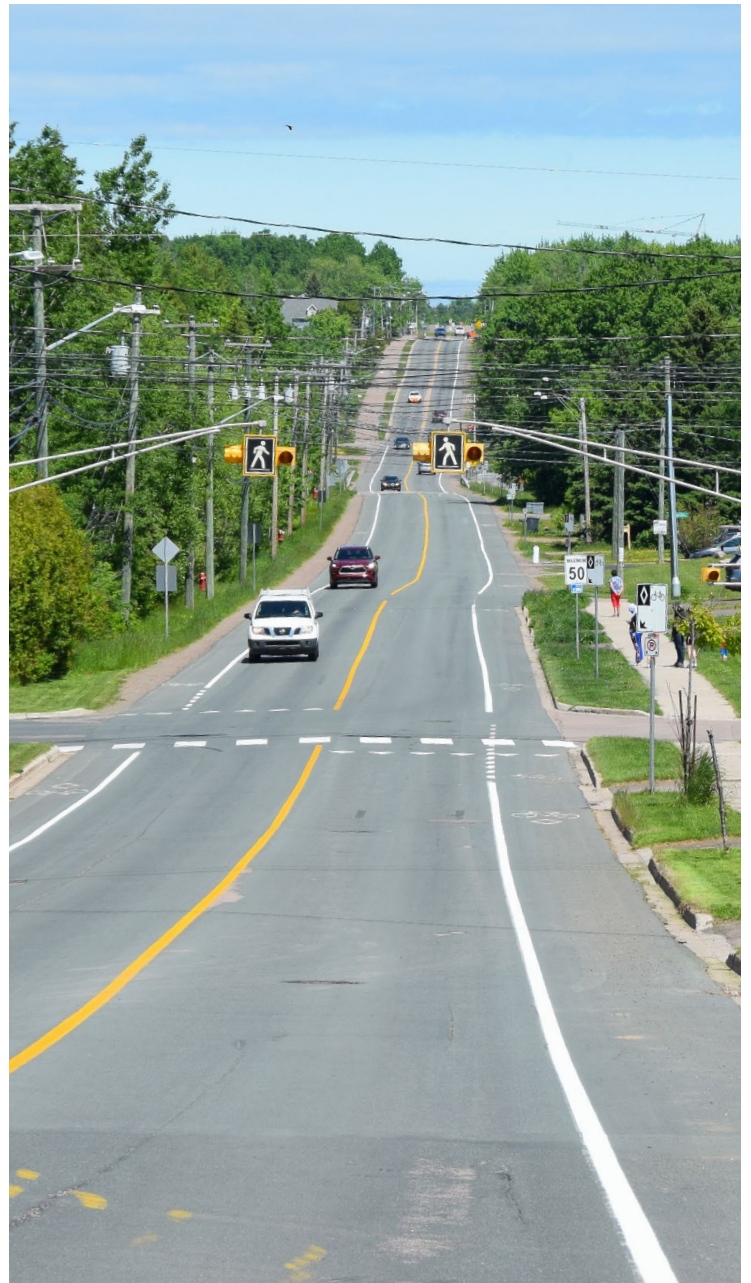


Figure 2: Relief de Dieppe visible sur un tronçon du chemin Melanson

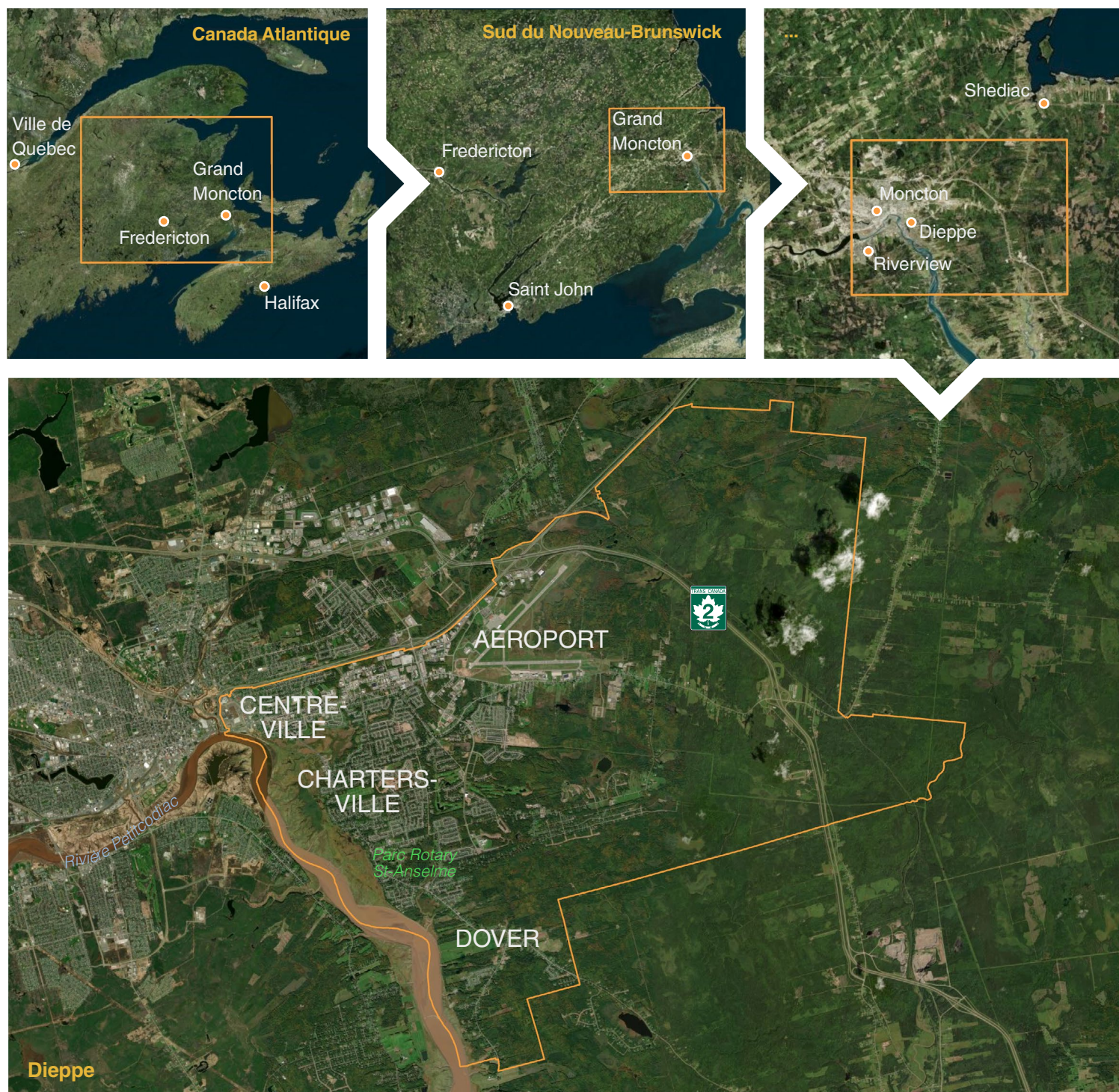


Figure 3: Situation géographique de Dieppe

1.2.2 Profil démographique

Entre les recensements de 2001 et 2021, la population de Dieppe a presque doublé, passant de 14 951 habitants à 28 114, poursuivant ainsi une tendance observée depuis les années 1990. Au cours des quatre dernières années, la population a dépassé les 34 000 habitants.

Cette tendance est étroitement liée à l'immigration, la proportion d'immigrants au sein de la population étant passée de 3,1 % en 2011 à 9,7 % en 2021. De même, la part des minorités visibles a plus que doublé au cours de cette période, signe d'une diversité accrue. La dynamique linguistique évolue également : la proportion de résidents ayant le français comme langue maternelle est passée de 75,5 % en 2001 à 63,9 % en 2021, reflétant l'impact linguistique des changements démographiques.

La structure par âge de Dieppe la distingue de nombreuses autres communautés des provinces atlantiques : plus de la moitié de sa population a moins de 40 ans et la population en âge de travailler (15-64 ans) y est importante. Toutefois, la croissance est désormais plus marquée chez les résidents âgés de 35 à 54 ans, ce qui suggère l'émergence d'une tendance au vieillissement. L'âge médian à Dieppe était de 40,8 ans en 2021, soit un âge inférieur à la moyenne provinciale de 46,8 ans. Cela souligne l'attrait continu de la ville pour les jeunes résidents et les familles. La ville est devenue un lieu attrayant pour les jeunes générations, ce qui peut s'expliquer par un certain nombre de facteurs.

Les données sur les ménages illustrent encore davantage l'évolution de Dieppe. Entre 2016 et 2021, le nombre de ménages a augmenté de 13 %, un taux supérieur à celui de la région du Grand Moncton (9 %) et de la province (6 %). Une grande partie de cette croissance est attribuable aux groupes plus âgés, en particulier aux locataires âgés de 65 ans et plus, dont le nombre de ménages a augmenté de près de 70 %. La part croissante des locataires (30,5

% en 2021) suggère un changement dans la demande de logements et les préférences en matière de mode de vie, probablement influencé par l'abordabilité de ces logements et le vieillissement de la population. Les ménages sans famille de recensement et les couples sans enfants sont de plus en plus courants, tandis que les ménages avec enfants, bien que toujours nombreux, augmentent à un rythme plus lent. Ces tendances soulignent la nécessité de disposer d'une offre de logements et de services diversifiés pour répondre aux besoins des différentes structures familiales et différentes étapes de vie.

La densité de population est la plus élevée dans le nord-ouest de la ville, la plupart des zones développées y affichant une densité comprise entre 10 et 40 habitants par hectare. Si la densité a globalement augmenté dans toute la ville, certains quartiers à faible densité ont connu un déclin en raison du vieillissement de la population et de la réduction de la taille des ménages. Pour des tableaux détaillés, des cartes et des comparaisons avec les données régionales et provinciales, voir le rapport préliminaire à l'annexe A.

	Population totale	% de variation (par rapport au recensement précédent)
1991	10 463	+16,0%
1996	11 659	+11,4%
2001	14 951	+25,1%
2006	18 565	+27,2%
2011	23 310	+25,6%
2016	25 384	+8,9%
2021	28 114	+10,8%
2024	34 247	+21,8%

Tableau 1: Population totale et évolution démographique de Dieppe

1.2.3 Profil immobilier

Le parc immobilier de Dieppe est dominé par les maisons individuelles, en particulier dans les quartiers suburbains à faible densité. Ces dernières années, la construction d'appartements a connu une augmentation constante, indiquant une diversification progressive des types de logements. Cette tendance correspond à l'évolution des caractéristiques des ménages, notamment la réduction de la taille des familles, la demande accrue d'options de logements locatifs et le vieillissement de la population. Cependant, il semble toujours y avoir un décalage entre l'offre et les besoins en logements résidentiels.

Type d'habitation	Ménages selon le type d'habitation	% du nombre total de ménages
Maison individuelle non attenante	5 580	48,2%
Maison jumelée	1 690	14,6%
Maison en rangée	855	7,4%
Appartement ou plain-pied dans un duplex	590	5,1%
Appartement dans un immeuble de moins de cinq étages	2 375	20,5%
Appartement dans un immeuble de cinq étages ou plus	100	0,9%
Autre maison individuelle attenante	30	0,3%
Logement mobile	350	3,0%
Nombre total de ménages en 2021	11 570	100%

Tableau 2: Caractéristiques des logements à Dieppe en 2021

Près des deux tiers des ménages de Dieppe sont composés d'une ou deux personnes. Du côté de l'offre, la moitié du parc immobilier est encore constitué de logements individuels. Cela signifie que malgré la tendance récente à la réduction de la taille des logements, une grande partie des propriétaires et des locataires continuent de payer des frais de logement pour un logement plus grand que celui dont ils ont nécessairement besoin.

Des données récentes montrent une forte demande pour les immeubles à logements, entraînée à la fois par la croissance démographique, et par une tendance vers la location et des formats de logement plus abordables. Les modes de propriété sont variés, avec une part importante de logements appartenant à des intérêts privés et institutionnels, et de grandes parcelles non urbanisées concentrées dans l'est de la ville et dans les zones récemment annexées.

Taille du ménage	Nombre de ménages	% du nombre total de ménages
1 personne	2 930	25,3%
2 personnes	4 425	38,2%
3 personnes	1 855	16,0%
4 personnes	1 720	14,9%
5 personnes ou plus	640	5,5%
Nombre total de ménages en 2021	11 570	100%

Tableau 3: Taille des ménages à Dieppe en 2021

Le parc immobilier résidentiel de Dieppe est relativement jeune, avec de nombreux logements construits depuis 2000. Malgré cela, une grande partie des nouveaux logements sont des appartements locatifs, et tant les mises en chantier que le taux d'occupation des logements locatifs sont en hausse. Selon les données les plus récentes, les loyers moyens restent modérés mais augmentent, tandis que les taux d'inoccupation restent faibles, ce qui indique un marché locatif tendu.

Dans le secteur commercial, le développement s'est traditionnellement concentré le long des routes artérielles et autour des grands pôles commerciaux comme la place Champlain. Cependant, la croissance future devrait

s'étendre aux corridors émergents, en particulier près du prolongement du boulevard Dieppe et des zones industrielles entourant l'aéroport.

Dans l'ensemble, la ville est bien placée pour faire face à la croissance prévue, à condition qu'elle continue à soutenir une gamme variée d'options de logement et à tirer parti de ses terrains disponibles pour le développement. Une ventilation détaillée des types de logements, de leur âge, des niveaux de loyer et des évaluations foncières est disponible à l'annexe A – Rapport préliminaire.

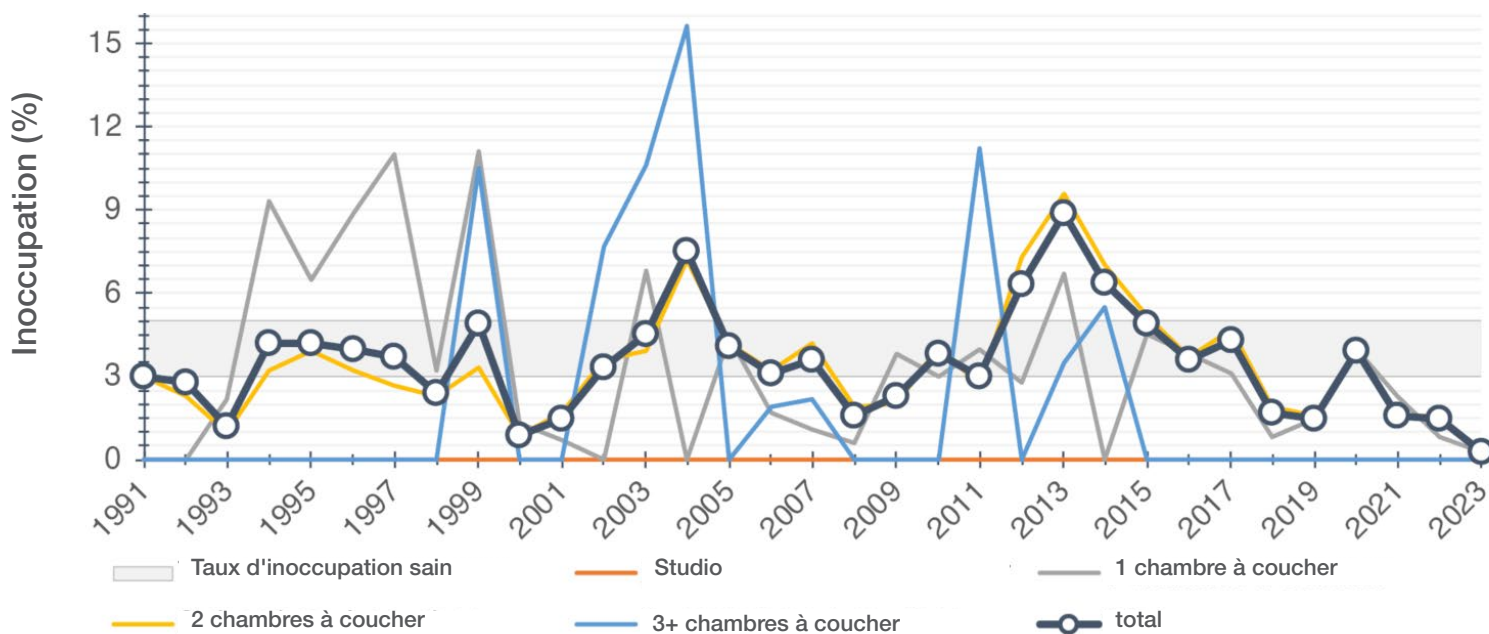


Figure 4: Taux d'inoccupation selon le type de construction résidentielle

1.3 Projections de croissance

1.3.1 Raisonnement

La croissance future prévue pour Dieppe a été estimée à partir des projections démographiques nationales et provinciales de Statistique Canada. La part de Dieppe dans la croissance démographique récente et l'évolution dans le temps de cette part ont été déterminées à partir des données réelles des recensements de 2016 et de 2021, mises à jour en fonction des limites municipales récemment révisées. En appliquant ces relations à divers scénarios de projection publiés par Statistique Canada en juin 2024, trois projections à long terme de la population future de Dieppe ont été générées, reflétant des scénarios de croissance faible, moyenne et forte.

En bref, les différences entre les scénarios impliquent des combinaisons optimistes ou pessimistes d'hypothèses concernant les tendances démographiques telles que les taux de natalité et de mortalité futurs. Toutefois, le facteur le plus influent en matière de changement démographique est l'immigration. Tous les scénarios prévoient le même schéma d'immigration en provenance d'autres régions du Canada, à savoir la poursuite des taux élevés observés ces dernières années, avec un retour à la moyenne à long terme d'ici 2033. Par conséquent, la plus grande différence entre les scénarios réside dans l'obtention de taux faibles, moyens ou élevés d'immigration internationale et si une importante population de résidents non permanents est observée.



Figure 5: Immeuble multilogement récemment construit sur le boulevard Dieppe

1.3.2 Projection de croissance résidentielle faible

	2021	2026	2031	2036	2041	2046	2051	2056
Total	28 970	35 780	40 715	45 060	48 960	52 245	55 405	58 695
Taux de croissance	N/A	+24%	+14%	+11%	+9%	+7%	+6%	+6%
0 à 14	4 910	5 555	5 590	5 455	5 290	5 310	5 390	5 445
15 à 24	3 280	4 370	5 295	5 925	6 330	6 475	6 730	7 305
25 à 34	3 800	5 010	5 445	5 845	6 370	6 670	6 760	6 670
35 à 44	4 475	5 905	6 995	7 965	8 520	9 135	10 000	10 585
45 à 54	4 025	4 925	6 000	7 215	8 525	9 515	10 160	11 255
55 à 64	3 610	3 855	4 005	4 450	5 115	5 905	6 655	6 980
65 à 74	2 920	3 440	3 805	3 740	3 615	3 790	4 150	4 555
75 à 84	1 425	2 135	2 880	3 545	4 105	4 215	4 280	4 690
85+	535	585	700	920	1 090	1 230	1 280	1 210

Tableau 4: Population projetée par année de recensement, scénario de croissance faible

Le scénario le plus pessimiste en matière de croissance démographique prévoit que Dieppe connaîtra une croissance moyenne de 15 % par période de recensement quinquennal. La croissance globale prévue de la population en 2056 est d'environ 103 % pour atteindre 58 695 habitants, soit un peu plus du double de la population déclarée lors

du recensement de 2021. Ce sont les personnes âgées de 75 à 84 ans qui devraient connaître la plus forte croissance, avec une augmentation moyenne d'environ 33 % par période de recensement. Les personnes âgées de 45 à 54 ans arrivent en deuxième position, avec une augmentation moyenne de leur effectif prévue de 26 % par période de recensement.

1.3.3 Projection de croissance résidentielle moyenne

	2021	2026	2031	2036	2041	2046	2051	2056
Total	28 970	36 180	41 845	47 185	52 445	57 410	62 475	67 920
Taux de croissance	N/A	+25%	+16%	+13%	+11%	+9%	+9%	+9%
0 à 14	4 910	5 640	5 900	6 085	6 285	6 560	6 855	7 090
15 à 24	3 280	4 440	5 450	6 200	6 860	7 515	8 320	9 420
25 à 34	3 800	5 100	5 645	6 160	6 815	7 285	7 675	8 095
35 à 44	4 475	5 975	7 205	8 375	9 175	10 035	11 110	11 920
45 à 54	4 025	4 955	6 105	7 460	8 995	10 305	11 330	12 790
55 à 64	3 610	3 865	4 035	4 510	5 245	6 150	7 080	7 660
65 à 74	2 920	3 460	3 850	3 805	3 695	3 890	4 280	4 735
75 à 84	1 425	2 150	2 930	3 625	4 220	4 350	4 435	4 880
85+	535	595	725	965	1 155	1 320	1 390	1 330

Tableau 5: Population projetée par année de recensement, scénario de croissance moyenne

Le scénario de croissance moyenne de la population projetée estime la croissance de Dieppe à 19 % par période de recensement quinquennal. La croissance globale prévue de la population en 2056 est d'environ 134 % par rapport aux niveaux de 2021, soit un total de 67 920. Ce scénario suit les mêmes tendances que le précédent, la

croissance la plus forte étant attendue chez les personnes âgées de 75 à 84 ans, avec une augmentation moyenne d'environ 35 % par période de recensement. Là encore, la deuxième croissance la plus importante est attendue chez les personnes âgées de 45 à 54 ans, avec une augmentation moyenne de 31 % par période de recensement.

1.3.4 Projection de croissance résidentielle forte

	2021	2026	2031	2036	2041	2046	2051	2056
Total	28 970	36 660	43 150	49 730	56 755	63 990	71 740	80 310
Taux de croissance	N/A	+27%	+18%	+15%	+14%	+13%	+12%	+12%
0 à 14	4 910	5 750	6 290	6 885	7 580	8 285	8 990	9 605
15 à 24	3 280	4 520	5 630	6 545	7 555	8 875	10 445	12 355
25 à 34	3 800	5 215	5 895	6 555	7 410	8 110	8 875	9 915
35 à 44	4 475	6 075	7 475	8 910	10 025	11 205	12 585	13 730
45 à 54	4 025	4 990	6 215	7 725	9 525	11 255	12 795	14 785
55 à 64	3 610	3 870	4 055	4 565	5 380	6 415	7 580	8 500
65 à 74	2 920	3 470	3 875	3 845	3 740	3 965	4 400	4 930
75 à 84	1 425	2 165	2 965	3 690	4 310	4 460	4 560	5 030
85+	535	605	750	1 010	1 230	1 420	1 510	1 460

Tableau 6: Population projetée par année de recensement, scénario de croissance forte

Le scénario de forte croissance de la population future de Dieppe prévoit une croissance moyenne de 25 % par période de recensement quinquennal. La croissance globale prévue de la population est d'environ 177 %, pour atteindre 80 310 habitants en 2056. Des trois scénarios proposés, c'est le scénario de forte croissance qui présente les

différences les plus marquées. Dans ce scénario, la cohorte des 15-24 ans devrait connaître la plus forte augmentation, soit environ 40 % par période de recensement. Viennent ensuite les cohortes des 45-54 ans et des 75-84 ans, qui devraient augmenter en moyenne de 38 % et 36 %, respectivement, par période de recensement.

1.3.5 Sommaire et projections de logements

Les trois scénarios de croissance, comparés ci-dessous, suggèrent que d'ici 2056, la population de Dieppe pourrait augmenter pour atteindre entre 58 700 et 80 310 habitants. Le scénario moyen peut être considéré comme le plus probable des trois. Il prévoit une population d'environ 68 000 habitants d'ici 2056, soit une augmentation de 38 950 personnes par rapport à la population de Dieppe en 2021.

Les prévisions de la croissance future de la population et de sa structure d'âge peuvent être transformées en prévisions des logements nécessaires pour loger cette population. Pour ce faire, on applique à chaque projection démographique les relations selon lesquelles la population de Dieppe s'est organisée en ménages dans un passé récent. On tient également compte de la proportion typique de l'offre

de logements de Dieppe qui est nécessaire pour fournir une marge de manœuvre dans le système de logement, et pour accommoder les personnes qui ne sont pas reflétées dans les données démographiques du recensement, comme les étudiants de niveau postsecondaire.

Dans les trois scénarios, le tableau 7 montre la demande supplémentaire d'unités de logement créée dans chaque intervalle de projection de cinq ans, ainsi que la demande totale d'unités de logement qui correspond à la population totale pour chaque année donnée. Selon les trois scénarios de croissance, d'ici 2056, Dieppe pourrait avoir besoin de construire entre 15 340 et 23 205 unités de logement supplémentaires par rapport aux niveaux de 2021, 18 785 unités étant le résultat moyen.

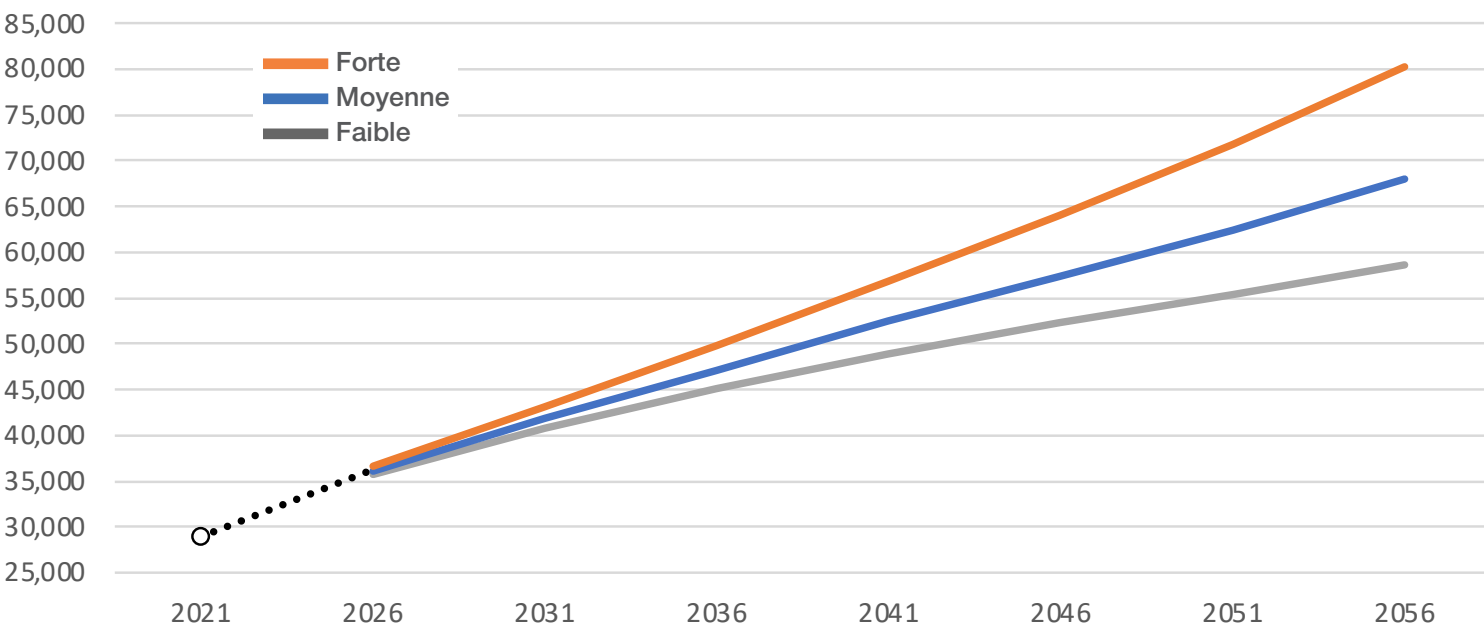


Figure 6: Population projetée selon le scénario de croissance

	Faible		Moyenne		Forte	
	Besoin additionnel	Besoin total	Besoin additionnel	Besoin total	Besoin additionnel	Besoin total
2021 (référence)	-	12 470	-	12 470	-	12 470
2026	3 085	15 555	3 235	15 705	3 400	15 870
2031	2 475	18 030	2 725	18 430	2 995	18 865
2036	2 355	20 385	2 690	21 120	3 090	21 955
2041	2 205	22 590	2 665	23 785	3 255	25 210
2046	1 835	24 425	2 435	26 220	3 215	28 425
2051	1 680	26 105	2 430	28 650	3 415	31 840
2056	1 705	27 810	2 605	31 255	3 835	35 675
Total	15 340	-	18 785	-	23 205	-

Tableau 7: Logements requis selon les différents scénarios



Figure 7: Construction d'une maison sur la rue Mélanie

1.3.6 Croissance de l'immobilier commercial

Outre les besoins en logements, une population croissante nécessite et permet de soutenir plus d'espace commercial. En comparant la chronologie du développement commercial aux données historiques relatives à la population sur la même période, des ratios ont été calculés qui établissent un lien entre la croissance de la population et la croissance du développement commercial au cours des 25 dernières années. En partant de l'hypothèse que ces ratios resteront stables à l'avenir, les scénarios de croissance de la population mentionnés précédemment peuvent être utilisés pour créer des projections correspondantes quant à la quantité d'espace commercial qu'il pourrait être nécessaire d'ajouter à Dieppe.

Pour cette analyse, une petite sélection de propriétés a été exclue du calcul des ratios d'espace. Il s'agit de propriétés industrielles spécifiques d'importance régionale dont l'existence n'est pas exclusivement liée à la population de Dieppe. Par conséquent, ces projections reflètent une attente de base en matière de développement par rapport aux tendances démographiques anticipées de Dieppe. Les grands projets commerciaux ou industriels qui desservent un marché régional ou provincial plus large ne sont pas facilement prévisibles sur une longue période et sont considérés comme supplémentaires à ces projections.

	Commerciale	Industrielle	Bureau	Vente au détail
2026	349 685	301 497	136 857	137 711
2031	624 438	542 050	246 050	245 913
2036	883 428	791 979	359 499	347 907
2041	1 138 538	1 048 940	476 140	448 373
2046	1 379 340	1 295 060	587 860	543 204
2051	1 624 993	1 542 645	700 245	639 946
2056	1 889 075	1 798 727	816 487	743 945
Moyenne Annuelle	53 974	51 392	23 328	21 256

Tableau 8: Projection de la croissance de la surface de plancher commerciale par année de recensement

Selon le type d'utilisation commerciale, la croissance prévue est calculée à partir de différentes composantes de la population future attendue. Les utilisations commerciales et de détail ont tendance à être alimentées par les clients locaux et sont donc liées à la population de manière générale. Les bureaux et l'industrie dépendent généralement de marchés plus vastes ou plus éloignés pour leurs revenus, mais ils sont tributaires de la main-d'œuvre locale et sont donc uniquement liés à la population en âge de travailler (15 à 64 ans). La rénovation d'espaces de bureaux et d'espaces industriels plus anciens a été beaucoup plus fréquente que pour les espaces commerciaux et de vente au détail, de sorte que les ratios pour ces catégories ont été calculés sur la base des espaces nouvellement construits uniquement.

Les projections à long terme de la demande de développement commercial sont moins fiables que celles du secteur résidentiel, en raison de l'impact plus important de l'évolution au fil du temps de la technologie, des pratiques commerciales et du comportement des consommateurs. Compte tenu de cette incertitude supplémentaire et du potentiel de développement commercial à Dieppe qui n'est pas influencé par la seule population locale, les projections ont été générées sur la base du scénario moyen pour la croissance de la population uniquement, comme le montre le tableau 8. Cela fournit un point d'orientation pour les attentes futures autour desquelles les résultats réels pourraient varier de manière significative.

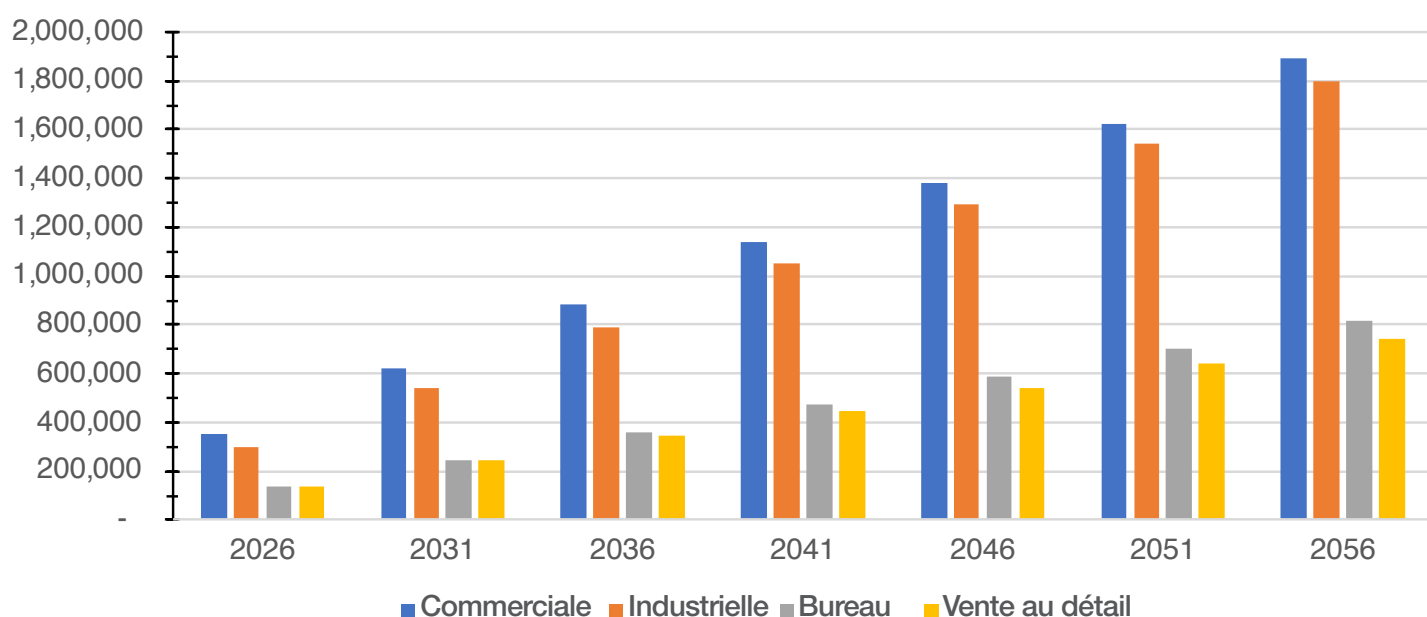


Figure 8: Superficie de plancher supplémentaire (pi2) projetée par rapport à 2021

1.4 Conclusion

Dieppe est une ville en pleine croissance située dans la plus grande agglomération du Nouveau-Brunswick. Bien que cette croissance soit observée depuis plusieurs décennies, les projections basées sur le contexte général suggèrent qu'elle est loin d'avoir atteint son plein potentiel. En fait, il est très probable que la population actuelle d'environ 34 000 habitants de la ville double au cours des 30 prochaines années.

Cela signifie-t-il que l'empreinte physique de la ville de Dieppe devra également doubler d'ici là, ou d'autres formes de développement urbain conduiront-elles à une empreinte plus compacte à l'avenir? C'est l'une des questions auxquelles le projet de stratégie de croissance tente de répondre en évaluant différentes options et approches.

Jusqu'à présent, Dieppe a augmenté sa population sans trop en ressentir les contrecoûts. La densité de population dans

la zone urbaine est assez homogène et a donné naissance à des quartiers au caractère distinct. À mesure que le nombre d'habitants augmentait, la ville s'est développée par couches successives qui s'étendent vers le sud-est à partir de l'hôtel de ville. La croissance de la population a été mise à profit pour redynamiser le centre-ville, qui répond à la plupart des besoins des citoyens de Dieppe.

Jusqu'à récemment, pratiquement tous les nouveaux aménagements se trouvaient à moins de 20 minutes à vélo du centre-ville et étaient facilement accessibles à la plupart des résidents grâce au réseau de transport actif bien développé de la ville. Cependant, à mesure que Dieppe continue de s'étendre vers le sud-est, les distances vers le centre-ville s'allongent et de nouvelles approches en matière d'aménagement du territoire deviennent nécessaires pour assurer une répartition équitable des commerces et services dans toute la ville.



Figure 9: Partie du centre-ville.

Un autre changement récent est lié à la transition des types d'habitations prédominants. Alors que Dieppe était traditionnellement une communauté suburbaine caractérisée par des maisons individuelles, les constructions récentes sont presque exclusivement formées de maisons en rangée et d'immeubles multilogements. Cela entraîne un conflit croissant entre les différentes structures urbaines, en particulier aux endroits où différents types de développement se rencontrent. Cependant, il ne s'agit pas seulement d'une question de préférence, mais aussi d'une réponse aux besoins du marché. Dans le scénario de croissance démographique moyenne présenté dans ce document, la population âgée de 75 ans et plus devrait quadrupler d'ici 2056, tandis que la population totale devrait « seulement » doubler. Il est clair que le maintien des modèles de développement actuels ne permettra pas de répondre à ce type d'évolution de la demande en matière de logement.



Figure 10: Nouveau lotissement résidentiel.



Figure 11: Rue Paul

Dans l'ensemble, il est clair que, compte tenu des prévisions de croissance, la ville de Dieppe devra s'étendre quelque peu. La question est toutefois de savoir dans quelle mesure cette croissance devra empiéter sur les paysages naturels et nécessiter l'extension de tous les services municipaux. Une autre solution consisterait à déterminer dans quelle mesure cette croissance pourrait être absorbée à proximité des zones existantes en modifiant l'approche du développement urbain à long terme. Le projet de stratégie de croissance explorera ces questions et facilitera des discussions éclairées sur la vision de l'avenir de Dieppe.

2. Synthèse des consultations publiques



2.1 Activités de participation

La consultation publique initiale concernant la stratégie de croissance urbaine s'est déroulé de novembre 2024 à janvier 2025. La possibilité de participer au processus de ce projet a été largement communiquée par le biais de divers canaux tels que le DieppeMAG, des dépliants distribués à l'hôtel de ville et dans d'autres lieux ciblés, une section consacrée à ce projet sur le site Web de la municipalité, les réseaux sociaux, la radio et même d'un panneau-réclame dans les rues de la ville.

Les possibilités de participation incluaient des événements en personne et des plateformes en ligne, dont les suivants:

- + deux soirées portes ouvertes à l'hôtel de ville
- + un événement virtuel ouvert au public, organisé par vidéoconférence
- + des séances d'information dans divers endroits de la ville dont au Marché de Dieppe, au Centre aquatique et au CCNB
- + des présentations organisées pour le Café-causerie (Pavillon Rotary) et l'école Mathieu-Martin
- + une plateforme de consultation en ligne comprenant:
 - des informations sur le projet à télécharger
 - un sondage publique
 - un sondage auprès des entreprises
 - une carte interactive

Au cours de la phase de participation publique, l'équipe de projet a dénombré 1 191 interactions avec le public. Bien que certains résidents aient pu choisir plus d'un canal de communication pour donner leur avis, on peut supposer que plus de 1 000 résidents ont été rejoints.

Activité	Interactions	Réponses	Réponses sur la carte
Marché de Dieppe	53	1	25
Centre aquatique	24	1	13
Café Causerie	15	0	4
École Mathieu-Martin	60	6	0
CCNB	40	2	19
Événement communautaire (4 déc)	16	2	10
Événement communautaire (5 déc)	4	0	14
Événement communautaire en ligne (12 déc)	4	15	0
Plateforme en ligne (enquête + carte interactive)	975	143	2
Total	1 191	170	87

Tableau 9: Participation aux événements de consultation publique



Figure 12: Panneau-réclame annonçant le projet

2.2 Thématiques des commentaires reçus

Les commentaires du public sur la stratégie de croissance urbaine de Dieppe ont mis en évidence les cinq thèmes clés suivants:

Appréciation de la nature

De nombreux résidents apprécient les espaces verts, les parcs et les arbres, soulignant l'importance de préserver les vieux arbres et d'accroître la végétation.

La proximité de la nature est mentionnée comme l'une des principales raisons pour lesquelles les résidents aiment vivre

à Dieppe, et la plupart d'entre eux apprécient vraiment la disponibilité de sentiers, de parcs et d'autres installations de loisirs en plein air. La plupart des résidents aimeraient que ces installations soient davantage développées, qu'elles soient mieux réparties dans les quartiers et qu'elles soient plus accessibles.

Soucis d'ordre environnemental

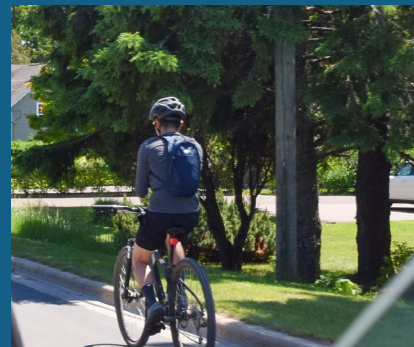
La perte d'espaces naturels au profit du développement urbain suscite des inquiétudes. La préservation des espaces



Nature



Environnement



Infrastructures



Logement



Culture et communauté

Figure 13: Principaux thèmes des réponses.



Figure 14: Un des événements communautaires organisés à l'hôtel de ville

naturels existants et la création de nouveaux aménagements naturels sont des préoccupations majeures à Dieppe. Par exemple, 88 % des répondants au sondage ont indiqué qu'ils étaient en faveur de l'utilisation de fonds municipaux pour la préservation des écosystèmes, ou qu'ils pourraient l'être s'ils recevaient de l'information supplémentaire.

Transport et infrastructure

Les points précédents sont étroitement liés avec la demande soulevée pour des options de transport actif plus pratiques. Les habitants aimeraient utiliser les sentiers non seulement à des fins récréatives, mais aussi pour leurs déplacements

quotidiens. Cependant, une grande partie de la population consultée considère que le réseau de transport actif est trop fragmenté et inefficace.

Les modes de transport actuels sont, de manière plus générale, considérés comme inefficaces. La grande majorité des trajets domicile-travail à Dieppe se fait en véhicule personnel, et souvent avec seulement une ou deux personnes dans une voiture. La croissance rapide que connaît Dieppe entraîne une augmentation de la congestion routière.

L'amélioration des options de transport actif est considérée

comme la principale solution à ce problème. De meilleures options de transport en commun ont également été demandées par une grande partie des résidents et ont été un sujet très courant dans tous les entretiens en personne. Environ un quart des personnes interrogées pensent également que l'élargissement des routes ou la construction de nouvelles routes pourrait résoudre les problèmes de circulation dans la ville.

Lorsqu'ils sont interrogés sur les infrastructures, les résidents mentionnent souvent les services fournis par la province du Nouveau-Brunswick ou par des entreprises privées. Un thème récurrent est que les résidents se sentent mal desservis dans des secteurs clés tels que les soins de santé, les divertissements et les options de restauration. Les préoccupations concernant la capacité des infrastructures à soutenir la croissance de la ville concernent également les écoles.

Le logement

Le manque de logements diversifiés et abordables a été l'un des thèmes les plus fréquemment mentionnés et a suscité de vives inquiétudes au sein de la communauté. Bien qu'il doit être noté que les résidents ont été interrogés directement sur les principales priorités d'une stratégie de croissance, le thème du logement a été considéré comme un peu moins important que les sujets liés à l'environnement et aux infrastructures.

Néanmoins, le manque de logements disponibles reste un problème auquel est confronté de nombreux résidents, notamment dans la recherche de logements répondant à leurs besoins.

Les préférences en matière de logement suivent les tendances sociétales et la demande pour des petites unités augmente. Cependant, les habitants de Dieppe attachent toujours de l'importance à la propriété : le type de logement préféré semble être les petites maisons, suivies par les

maisons en rangée et les condos. Cette dernière catégorie est presque inexistante à Dieppe, mais il semble y avoir de l'intérêt pour ces types d'unités d'après les réponses au sondage et les discussions en personne.

Identité culturelle et liens avec la communauté

Les résidents de Dieppe accordent de l'importance à la vie communautaire et à leurs racines culturelles. Ils souhaitent maintenir l'identité acadienne et francophone de Dieppe tout en intégrant les nouveaux arrivants.

Les milieux de vie et d'expérience de la vie communautaire sont importants pour les résidents. À mesure que la population augmente, on s'inquiète de plus en plus du fait que les installations communautaires actuelles ne suffisent pas à répondre aux besoins de tous.

Il a été fréquemment mentionné que le centre-ville de Dieppe n'est pas suffisant en tant que seul centre de vie communautaire au sein de la ville, et que de petits centres dynamiques devraient être répartis dans les quartiers. Certains secteurs de Dieppe forment des « déserts alimentaires », et il est perçu comme important d'assurer l'accès aux services essentiels à distance de marche.

Des endroits tels que le boulevard Dieppe et la zone située entre Fox Creek et le chemin Dover ont été mentionnés comme des espaces candidats pour de nouveaux quartiers à usage mixte afin de favoriser l'interaction sociale et une vie communautaire dynamique.

Les habitants demandent plus d'espaces publics pour se réunir, plus d'endroits pour manger, se rencontrer et créer des expériences de quartier dynamiques, avec une demande pour des terrasses et des espaces publics afin de promouvoir les interactions communautaires.

2.3 Principes directeurs

La traduction des résultats de la consultation publique en principes de croissance garantit que la stratégie de croissance urbaine de la ville s'aligne sur les besoins, les priorités et les valeurs de la communauté. Cela reflète ce qui importe le plus aux habitants en intégrant directement leurs commentaires dans des lignes directrices claires.

Les principes de croissance issus de la rétroaction du public fournissent un cadre stratégique pour la prise de décision, guidant un développement durable et inclusif. Ce processus permet non seulement de créer une stratégie fondée sur l'expérience réelle des résidents, mais aussi de favoriser la confiance et la transparence en démontrant que les avis du public sont entendus et pris en compte.

En se basant sur l'analyse des réponses du public à ce projet, une liste de principes peut être établie comme fondement de la gestion future de la croissance dans la ville de Dieppe:

- + Équilibrer la croissance urbaine et la durabilité
- + Élargir l'éventail des options de logement pour avoir une offre abordable et diversifiée
- + Améliorer les options de mobilité
- + Protéger les actifs naturels
- + Stimuler la vie communautaire



Ces recommandations constituent un cadre global pour la stratégie de croissance urbaine de Dieppe qui répond aux préoccupations du public tout en favorisant une croissance durable et inclusive.



Équilibrer la croissance

Limiter l'étalement urbain en favorisant la densification dans les quartiers existants tout en protégeant les espaces verts.

Veiller à ce que les développements s'alignent avec la capacité des infrastructures à soutenir la croissance sans compromettre la qualité de vie.



Protéger le capital naturel

Donner la priorité à la protection des espaces verts, des forêts et des parcs existants.

Intégrer davantage d'espaces récréatifs et naturels dans la planification urbaine afin d'améliorer la qualité de vie des habitants.



Développer des options de logement diversifiées

Se concentrer sur la création de logements abordables pour les familles, les étudiants et les résidents à faibles revenus.

Encourager les développements à usages mixtes et l'efficacité énergétique des logements afin d'améliorer l'abordabilité et la durabilité.



Stimuler la vie communautaire

Promouvoir le patrimoine francophone et acadien de Dieppe tout en encourageant l'inclusion culturelle.

Créer des centres communautaires dynamiques, des quartiers propices à la marche et des espaces publics pour encourager l'interaction sociale et la fierté communautaire.

Comblar les lacunes en matière d'installations récréatives, de services essentiels et de commodités locales.

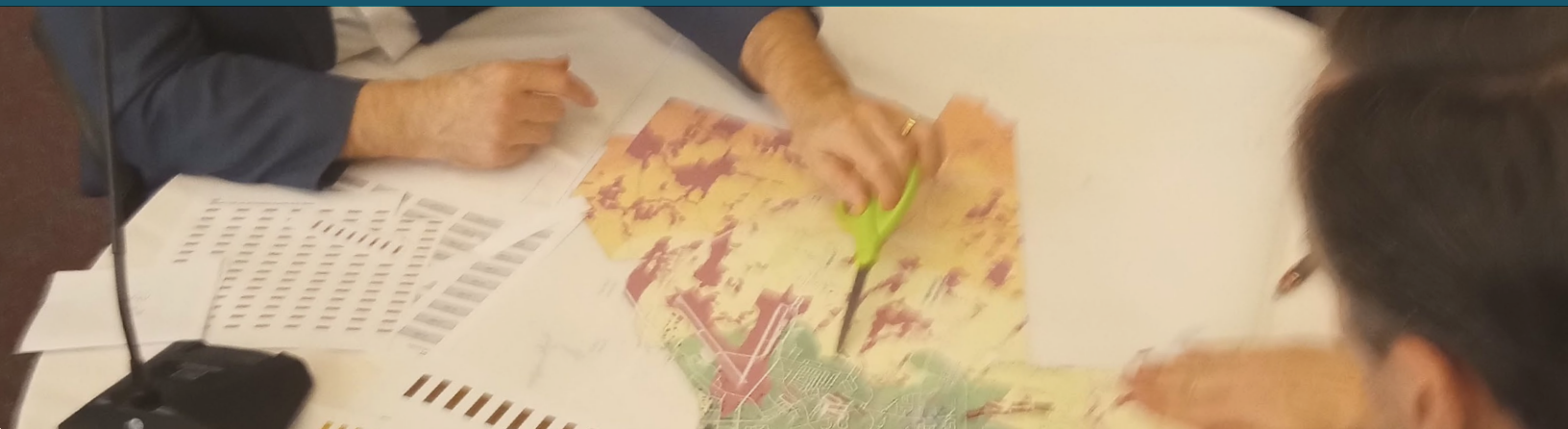


Améliorer les options de mobilité

Développer les options de transport en commun, améliorer la fréquence des autobus et renforcer la connectivité entre les quartiers.

Investir dans des infrastructures cyclables sûres, des zones favorables aux piétons et des itinéraires de transport actif bien entretenus. .

3. Scénarios de croissance



3.1 Comment élaborer des scénarios de croissance

L'analyse précédente comprenait différentes projections démographiques qui atteignaient une population totale entre 58 695 et 80 310 habitants d'ici 2056. En d'autres termes, les projections prévoient entre 29 725 et 51 340 habitants supplémentaires entre les recensements de 2021 et 2056. La question est de savoir quelle superficie urbaine supplémentaire devra être utilisée pour absorber cette population.

L'objectif principal de l'application de ces scénarios de planification est de montrer comment le nombre prévu de nouveaux habitants peut être accueilli et quelles implications les différents modèles de croissance peuvent avoir sur les infrastructures et les finances municipales, et sur le caractère des environnements urbains qui en découleront.

Les scénarios de croissance doivent donc répondre à deux exigences fondamentales : premièrement, ils doivent présenter une vision réaliste du développement qui inclut des éléments typiques de la ville de Dieppe et, deuxièmement, la croissance de la ville doit être décrite de manière à permettre l'analyse de différents indicateurs.

Afin de répondre à ces deux exigences, la méthodologie de planification par scénarios utilisée dans le présent document adopte l'approche suivante : dans toute la ville, des zones existantes typiques d'un certain type de développement ont été identifiées. Chacune de ces zones est délimitée par des rues de tous côtés, ce qui signifie qu'elles correspondent aux îlots de diffusion définis par le recensement canadien et qu'elles se sont vu attribuer des valeurs de population et d'habitation lors de chaque recensement.

Comme ces îlots représentent un échantillon d'un certain type de tissu urbain, ils sont appelés « îlots-échantillons » dans la suite du présent document. Au total, 21 îlots-échantillons de ce type ont été identifiés dans les trois catégories suivantes :

- + Résidentiel à faible densité
- + Résidentiel à densité moyenne
- + À usage mixte

Pour chacun des îlots-échantillons, les informations sur la population et le nombre de logements ont été tirées du recensement de 2021, tandis que les données d'évaluation des logements ont été fournies par la ville de Dieppe pour l'année 2024. En raison d'un léger écart entre l'année du recensement et celle de l'évaluation, une enquête visuelle et une analyse des permis de construction ont été réalisées afin de s'assurer qu'aucun développement important n'avait eu lieu dans l'un des îlots entre le moment du recensement et celui de l'évaluation des propriétés. Lorsque de nouveaux aménagements ont été réalisés, la population de l'îlot-échantillon concerné a été estimée sur la base du nombre de logements créés.

Les deux prochaines pages présentent les éléments suivants :

- + les classifications des îlots-échantillons utilisés pour les scénarios de croissance
- + une carte indiquant l'emplacement de tous les îlots-échantillons sélectionnés
- + un exemple de portrait de l'îlot-échantillon « B4 » illustrant l'éventail des données compilées pour chacun des îlots.

Les portraits complets des 21 îlots-échantillons peuvent être consultés à l'annexe B.

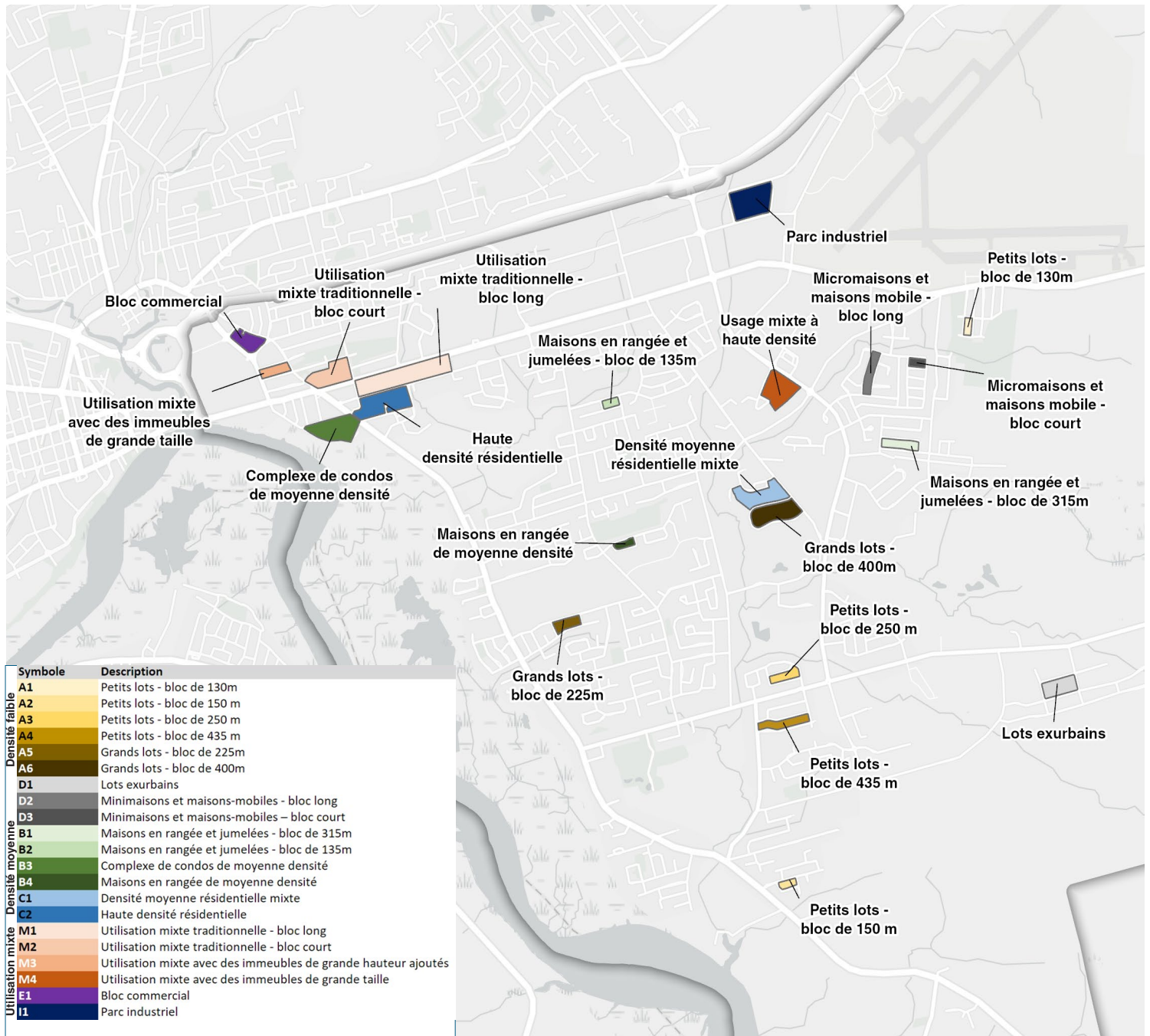


Figure 15: Emplacements et classification des îlots-échantillons représentant un certain type de tissu urbain

Voici un exemple d'îlot-échantillon.
Pour voir tous les portraits complets des îlots-échantillons, consultez l'annexe B.



B4

Maisons en rangée de moyenne densité

Profil de l'îlot

Situé en dehors du centre-ville, mais à proximité des équipements récréatifs et institutionnels, cet îlot présente de grands terrains avec cinq maisons multifamiliales en rangée sur des rues larges avec des trottoirs.

Évaluation foncière

\$4,176,600

Prélèvement fiscal

\$108,765

Hauteur max. des bâtiments (m)

9

Longueur des rues (m)

252

Couverture moy. du terrain (%)

37

Population

77

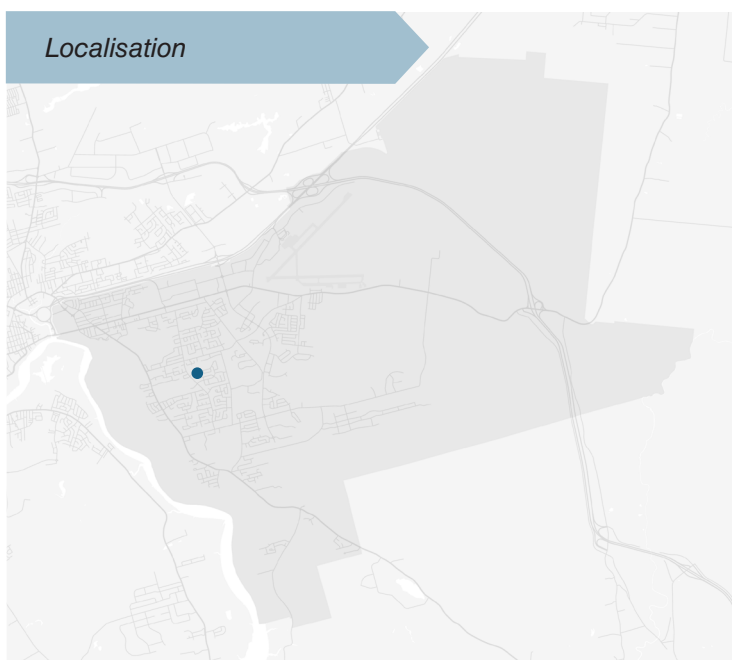
Densité de population

56.6

Unités de logement

40

Localisation



3.2 Scénarios hypothétiques de croissance

Approche des scénarios

Les îlots-échantillons ont été utilisés pour élaborer deux scénarios de croissance alternatifs. Ces deux scénarios ne représentent aucune décision politique, mais sont simplement des exemples représentatifs de la forme que pourraient prendre la croissance urbaine. Ils montrent intentionnellement deux approches contrastées afin de mettre en évidence la relation entre les décisions politiques et leurs effets potentiels sur le tissu urbain.

Les scénarios de croissance sont ajustés aux deux chiffres de population attendus d'ici 2056 : 67 920 ou 80 310 habitants. Ces chiffres correspondent respectivement aux scénarios de croissance moyenne et élevée.

La projection d'une faible croissance démographique n'a pas été prise en compte, car les dernières estimations démographiques pour 2024 montrent que la croissance démographique s'est encore accélérée et qu'il semble que d'ici le recensement de 2026, la population de Dieppe

dépassera même la trajectoire de croissance prévue par la projection élevée. Bien que cette tendance puisse ralentir avec le temps, la projection d'une faible croissance de la population ne semble pas suffisamment probable pour être prise en compte dans cette planification de scénarios.

Un aperçu des projections démographiques pour 2056 est présenté ci-dessous pour les deux scénarios, ainsi qu'un tableau indiquant uniquement les résidents supplémentaires.

Afin de déterminer où se trouvent les terrains appropriés pour insérer les îlots-échantillons de la section précédente dans la zone urbaine de Dieppe, une analyse de compatibilité des terres a été réalisée. Les pages suivantes présentent les différents types de considérations relatives à la compatibilité des terres qui ont été prises en compte pour l'élaboration des scénarios.

Population totale de Dieppe selon le type de projection

	2021	2026	2031	2036	2041	2046	2051	2056
Faible	28 970	35 780	40 715	45 060	48 960	52 245	55 405	58 695
Moyenne	28 970	36 180	41 845	47 185	52 445	57 410	62 475	67 920
Forte	28 970	36 660	43 150	49 730	56 755	63 990	71 740	80 310

Croissance totale de la population de Dieppe selon le type de projection

	2021	2026	2031	2036	2041	2046	2051	2056
Faible	0	6 810	11 745	16 090	19 990	23 275	26 435	29 725
Moyenne	0	7 210	12 875	18 215	23 475	28 440	33 505	38 950
Forte	0	7 690	14 180	20 760	27 785	35 020	42 770	51 340

Tableau 10: Détails des projections de croissance démographique

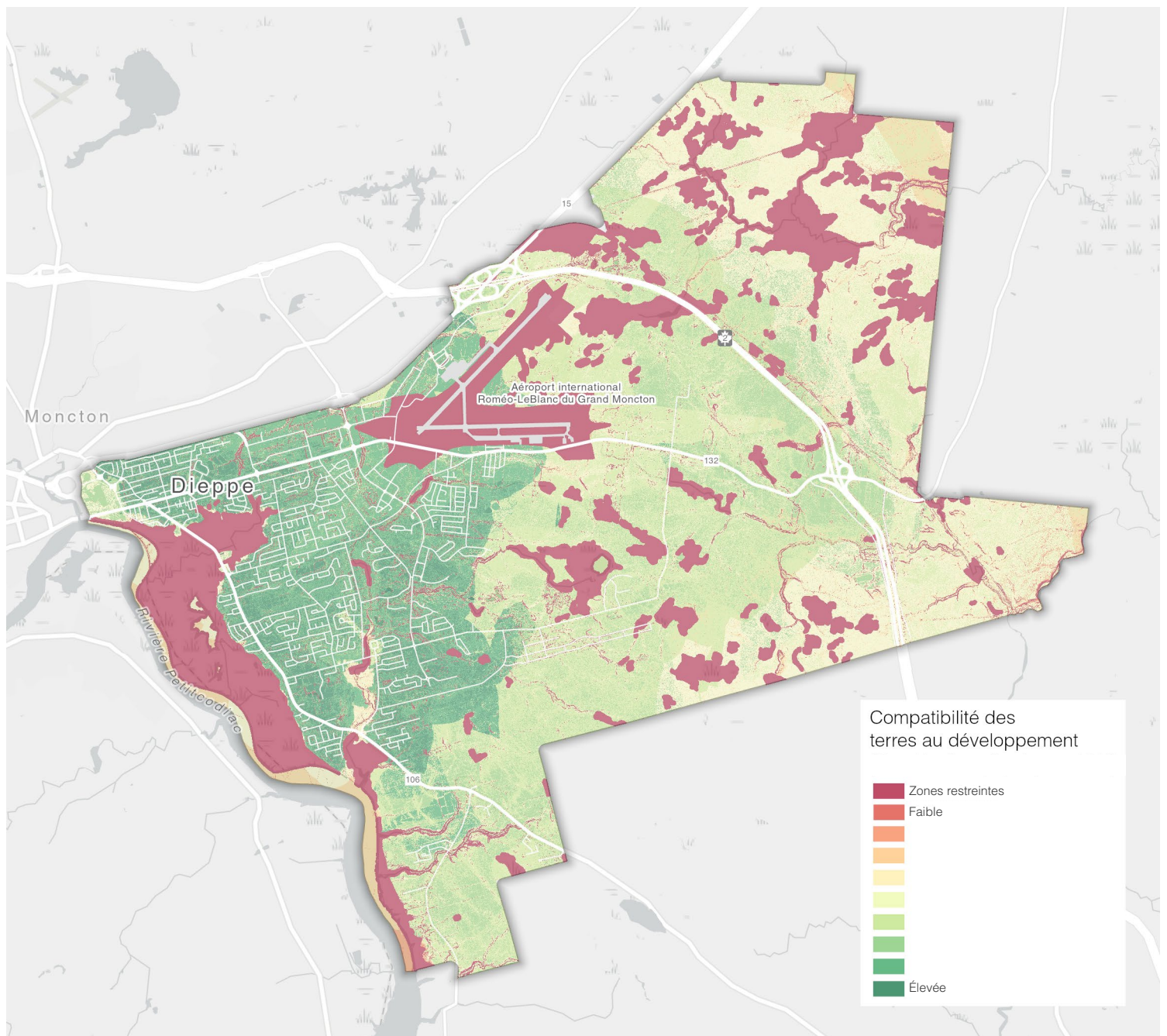


Figure 16: Représentation de la compatibilité des terres au développement résidentiel sur la base de facteurs essentiellement physiques (pondération de 60%).

Compatibilité au développement

Le modèle de compatibilité des terres utilisé dans cette analyse repose sur les considérations suivantes:

- + Facteurs physiques (pente du terrain, présence de zones humides et d'eau, drainage du sol, dommages environnementaux causés aux forêts matures, etc.)
- + Facteurs liés aux services (proximité des routes, des réseaux d'eau et d'égouts, taille des infrastructures à proximité)
- + Facteurs sociaux (proximité des équipements de loisirs, des parcs, des sentiers, etc.)

La carte ci-dessus présente les résultats du modèle basés principalement sur les facteurs physiques. Cela se traduit par une vaste zone classée comme « appropriée », car elle indique tous les emplacements où le développement serait théoriquement possible. La carte montre également deux grandes zones humides à éviter: à l'est de l'autoroute trans-canadienne et au sud de la sortie 474.

Il convient également de noter l'impact du bruit de l'aéroport à l'est des deux pistes d'atterrissage.

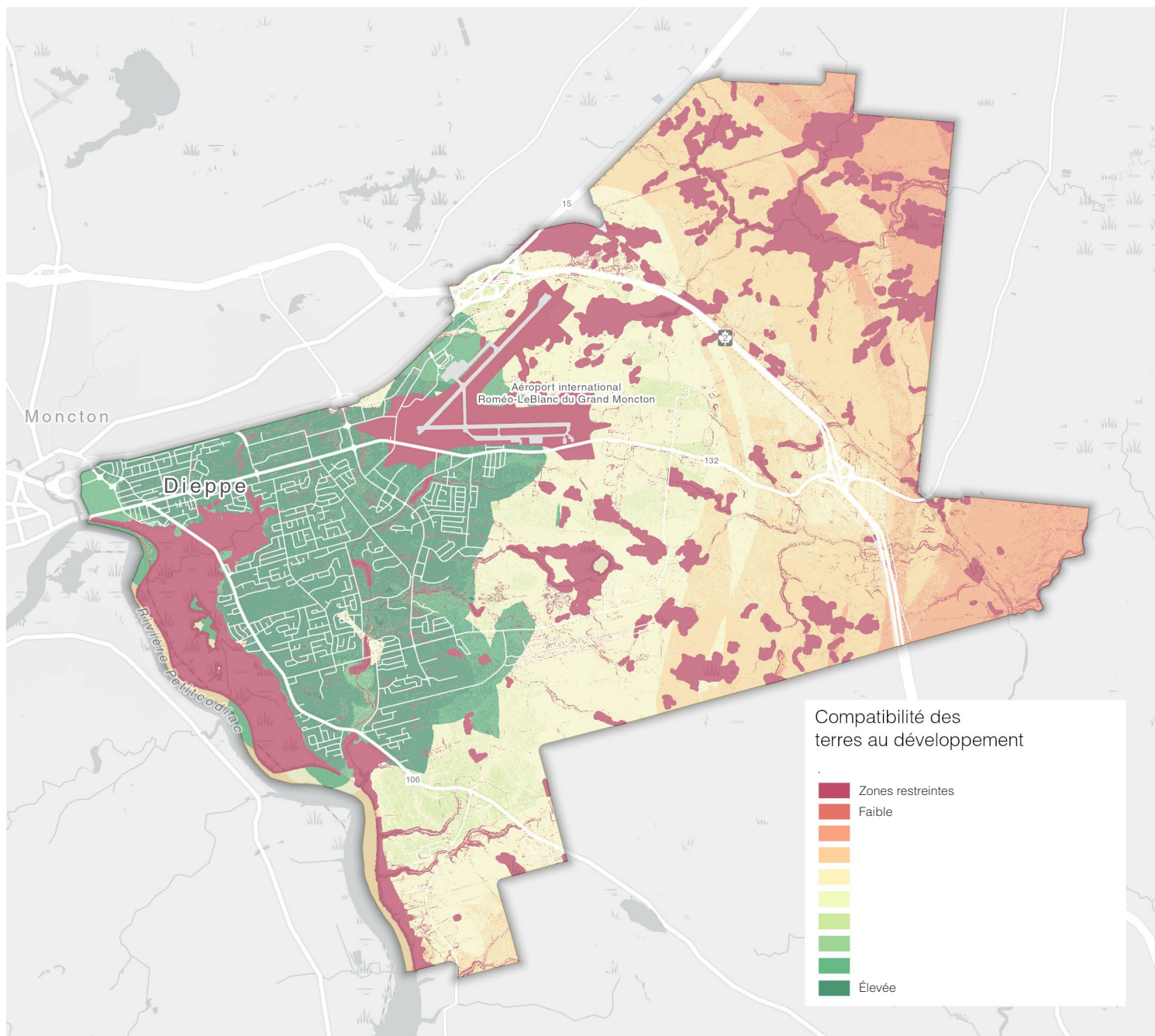


Figure 17: Représentation de la compatibilité des terres au développement résidentiel sur la base des facteurs sociaux (pondération de 60%)

Cette carte est principalement basée sur des facteurs sociaux et représente donc l'inverse de la carte précédente : elle montre la plus petite empreinte urbaine adaptée au développement par rapport à toutes les autres cartes.

En effet, les équipements de loisirs de la ville sont situés à des emplacements fixes et deviennent moins accessibles pour les habitants à mesure que la distance qui les sépare

de ceux-ci augmente. Il est bien sûr possible de remédier à cette situation en créant de nouveaux équipements de loisirs dans les zones nouvellement développées de la ville, mais la création de telles infrastructures a un coût.

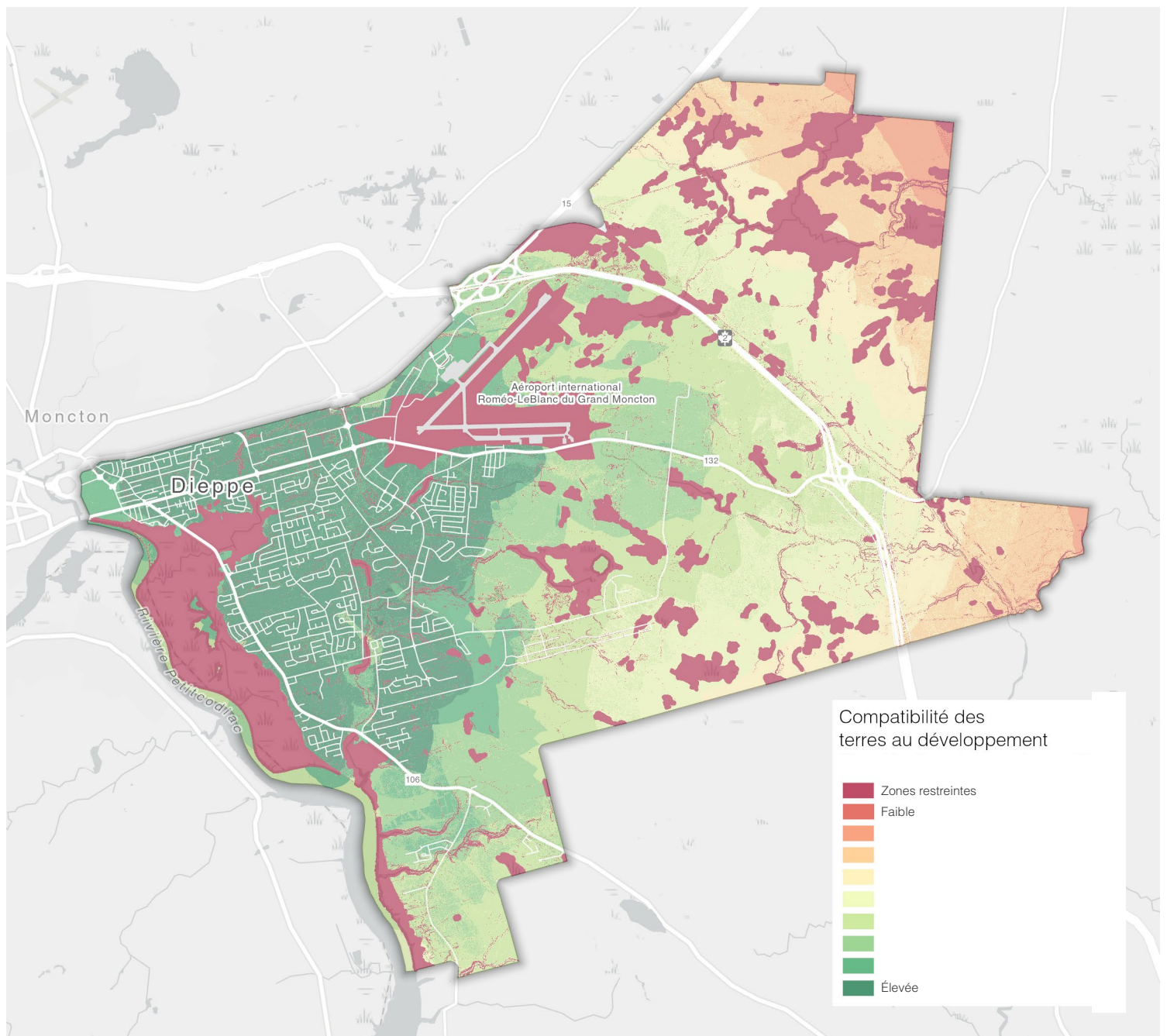


Figure 18: Représentation de la compatibilité des terres au développement résidentiel sur la base des services (pondération de 60%)

Cette carte montre la compatibilité des terres en fonction des facteurs liés aux services publics. Les zones présentant une compatibilité élevée sont situées à proximité de grandes canalisations d'eau et d'égouts existantes, ainsi que de rues généralement capables d'absorber des volumes de trafic plus importants.

Par conséquent, on observe une tendance claire à la diminution de la compatibilité des terres à mesure que la distance par rapport à la zone urbanisée existante augmente. L'emplacement des services d'urgence joue également un rôle dans la pondération des facteurs, ce qui explique pourquoi la zone du prolongement du boulevard Dieppe présente des niveaux d'aptitude plus élevés en raison de la récente installation d'une caserne de pompiers dans cette zone.

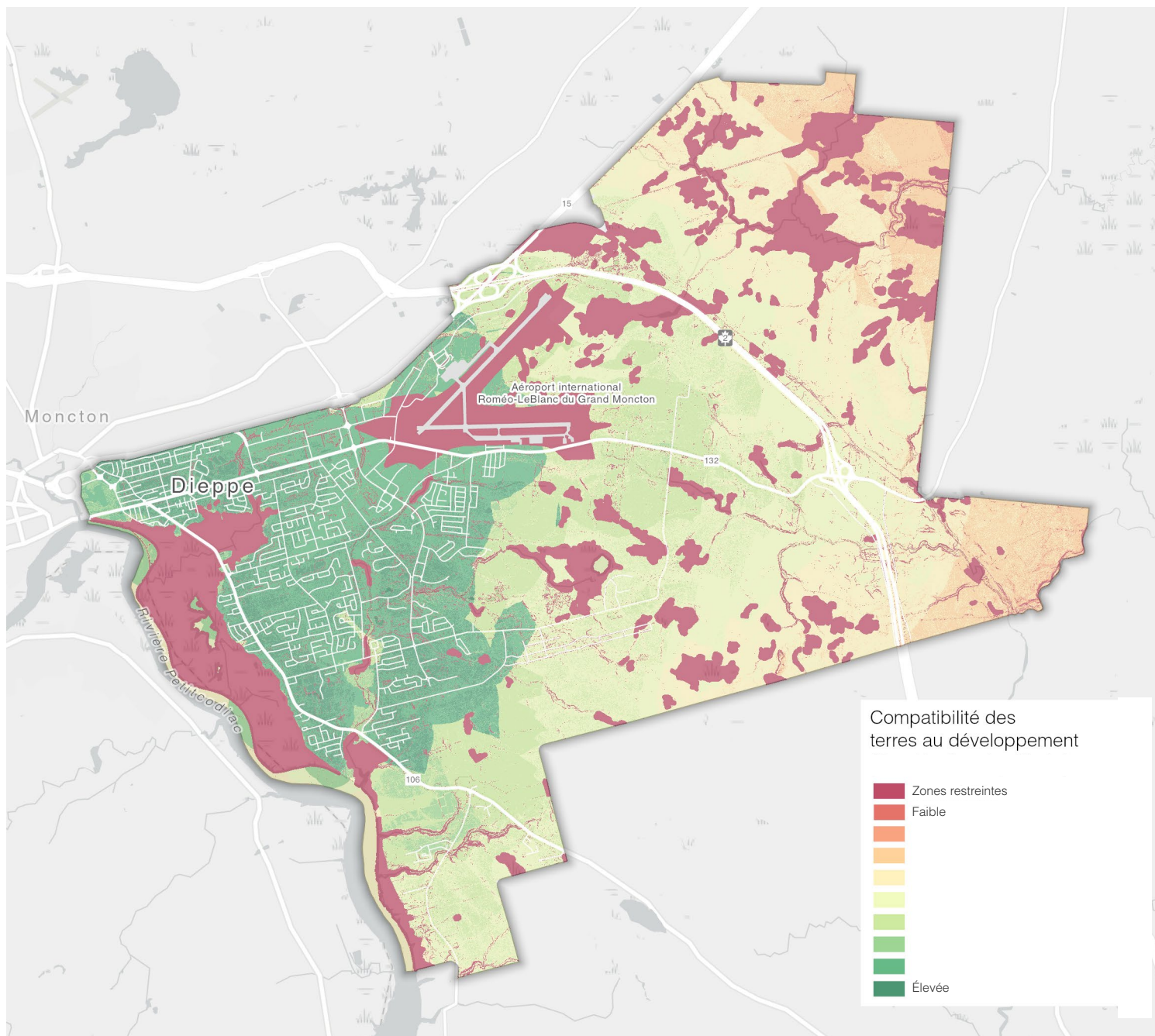


Figure 19: Représentation de la compatibilité des terres au développement résidentiel sur la base d'une pondération équilibrée

Lorsque les trois dimensions susmentionnées de compatibilité des terres sont pondérées de manière égale, la carte de compatibilité des terres ci-dessus apparaît. Cette approche permet une application équilibrée dans l'élaboration des scénarios, et a donc été choisie comme cadre directeur pour les scénarios de croissance présentés dans la section suivante.

Les résultats de cette pondération équilibrée de la carte sont similaires à ceux de la carte physique, mais montrent une zone nettement plus petite qui se prête au développement, concentrée principalement sur les terres situées à proximité de l'intersection de la rue Amirault et du chemin Dover, ainsi que de la route 132 et du chemin Melanson.

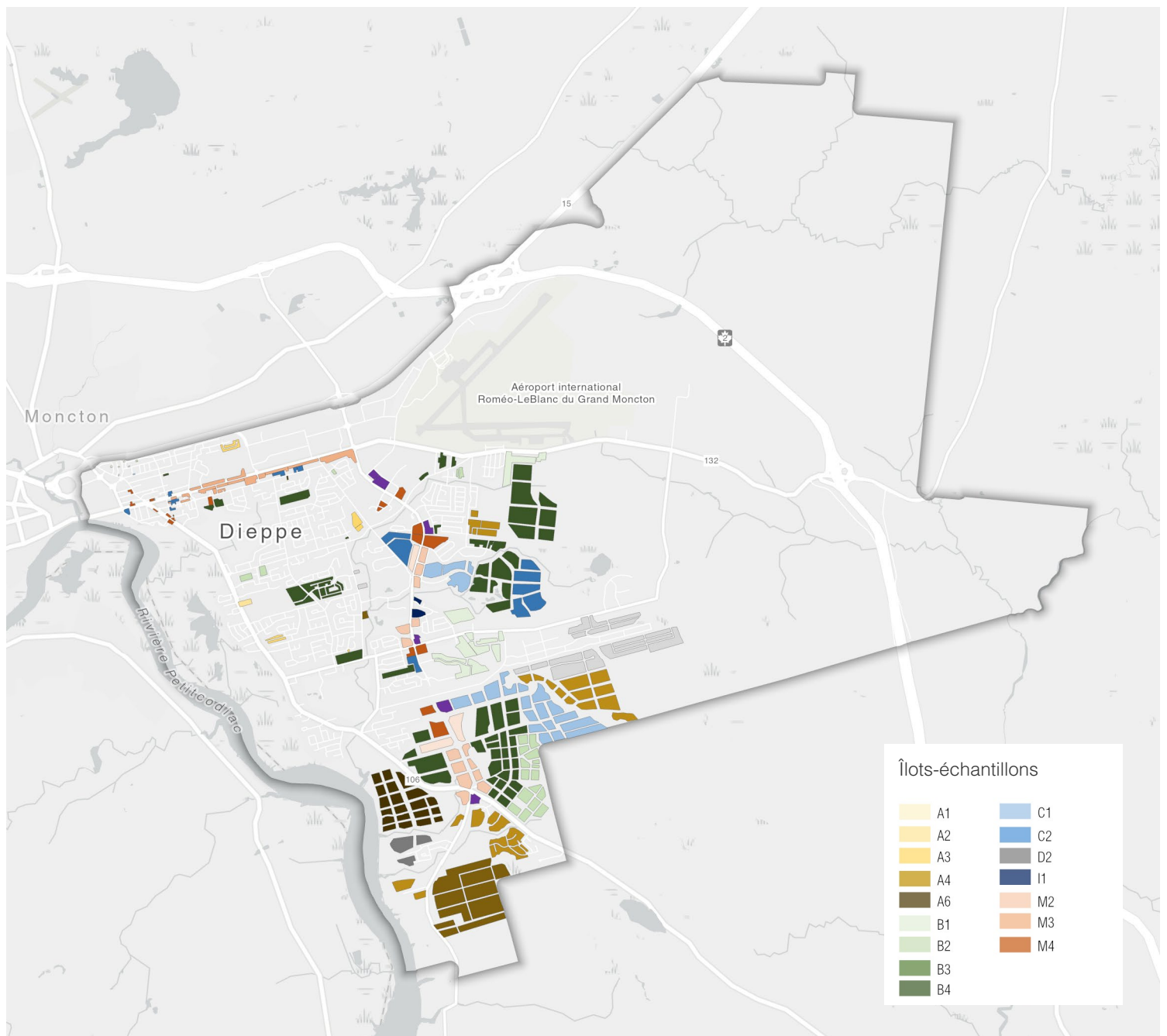


Figure 20: Représentation du scénario de croissance étalée basé sur la projection de croissance démographique moyenne (38 950 habitants de plus)

Scénario de croissance étalée

Cette page et la suivante montrent une représentation visuelle du scénario de croissance étalée. Ce scénario a été élaboré selon les hypothèses suivantes:

- + La croissance résidentielle se produit principalement dans des habitations à faible densité et les développements à plus forte densité restent limités.
- + Le développement commercial le long du boulevard Dieppe se fait de manière similaire à celui des anciens quartiers de la rue Champlain, où des petits bâtiments commerciaux sont entourés de parcs de stationnement.

- + Le maximum de densification que l'on peut raisonnablement attendre dans les zones déjà construites de Dieppe devrait être atteint d'ici 2056. Cela comprend une intensification de tous les îlots de la rue Champlain entre la rue Notre- Dame et le boulevard Dieppe.
- + Sur la base des statistiques historiques des permis de construction, on estime que 63 logements par an seront créés grâce à des projets de densification ordinaires, tels que l'ajout de logements accessoires, la conversion de maisons en petits appartements

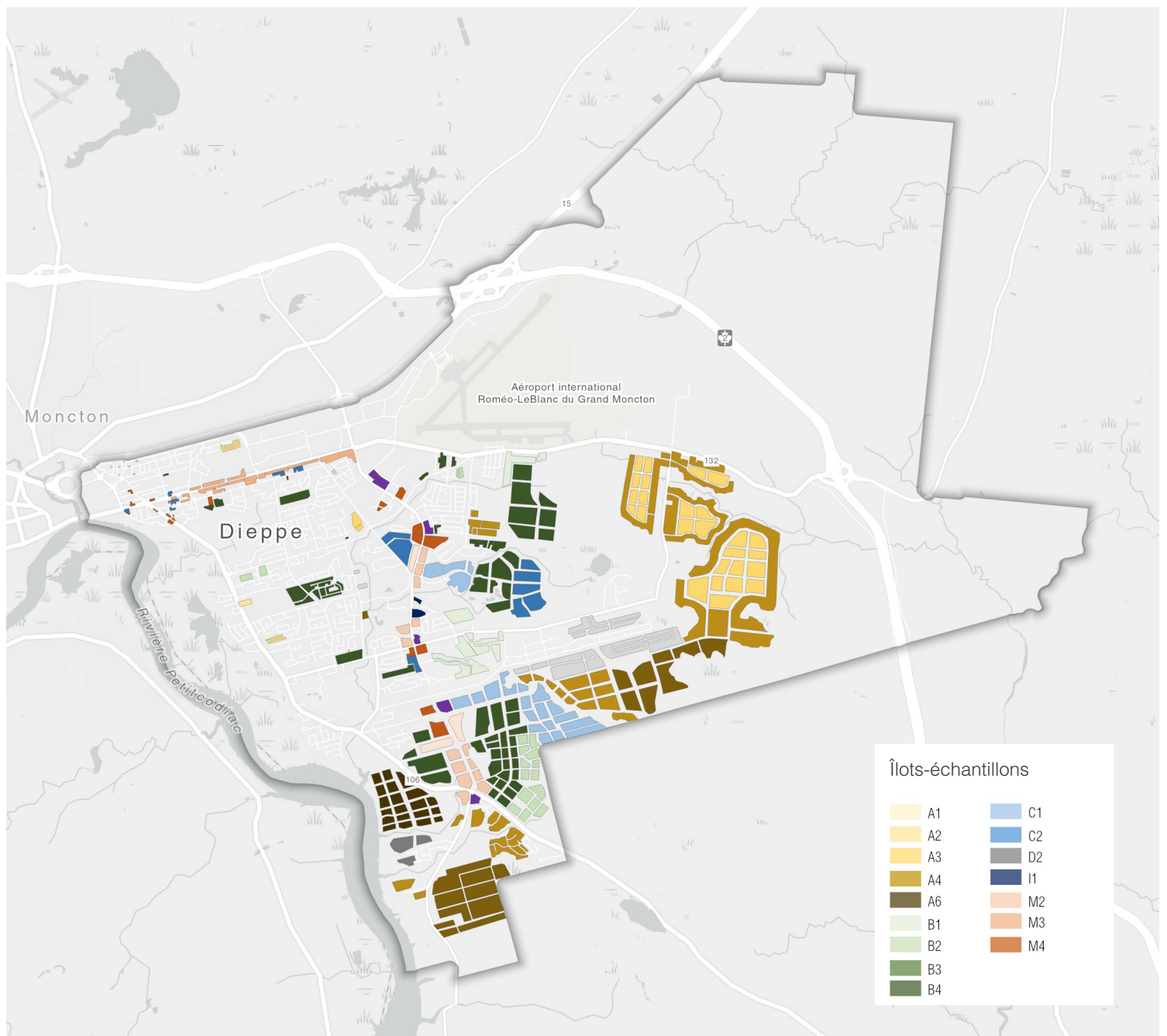


Figure 21: Représentation du scénario de croissance étalée basé sur la projection de croissance démographique forte (51 340 habitants de plus)

- + ou le lotissement de terrains plus grands (84 logements par an dans le scénario de forte croissance).

Sur la base de ces hypothèses, l'empreinte urbaine en 2056 couvrirait la plupart des zones entourant le prolongement du boulevard Dieppe ainsi que le chemin Dover. À l'est, le développement urbain s'étendrait jusqu'à l'ancienne communauté de Greater Lakeburn.

Lorsque la croissance démographique passe de 38 950 habitants (projection démographique moyenne) à 51 340 habitants (projection démographique élevée), le scénario de croissance étalée couvre de vastes zones du territoire de la ville de Dieppe.

Sous ce scénario, à l'exception des terrains situés à l'est des pistes de l'aéroport, qui seront plus adaptés au développement industriel ou à la conservation de la nature à l'est de la Transcanadienne, la plupart des autres terrains situés dans les limites de la ville seraient nécessaires pour le développement résidentiel.

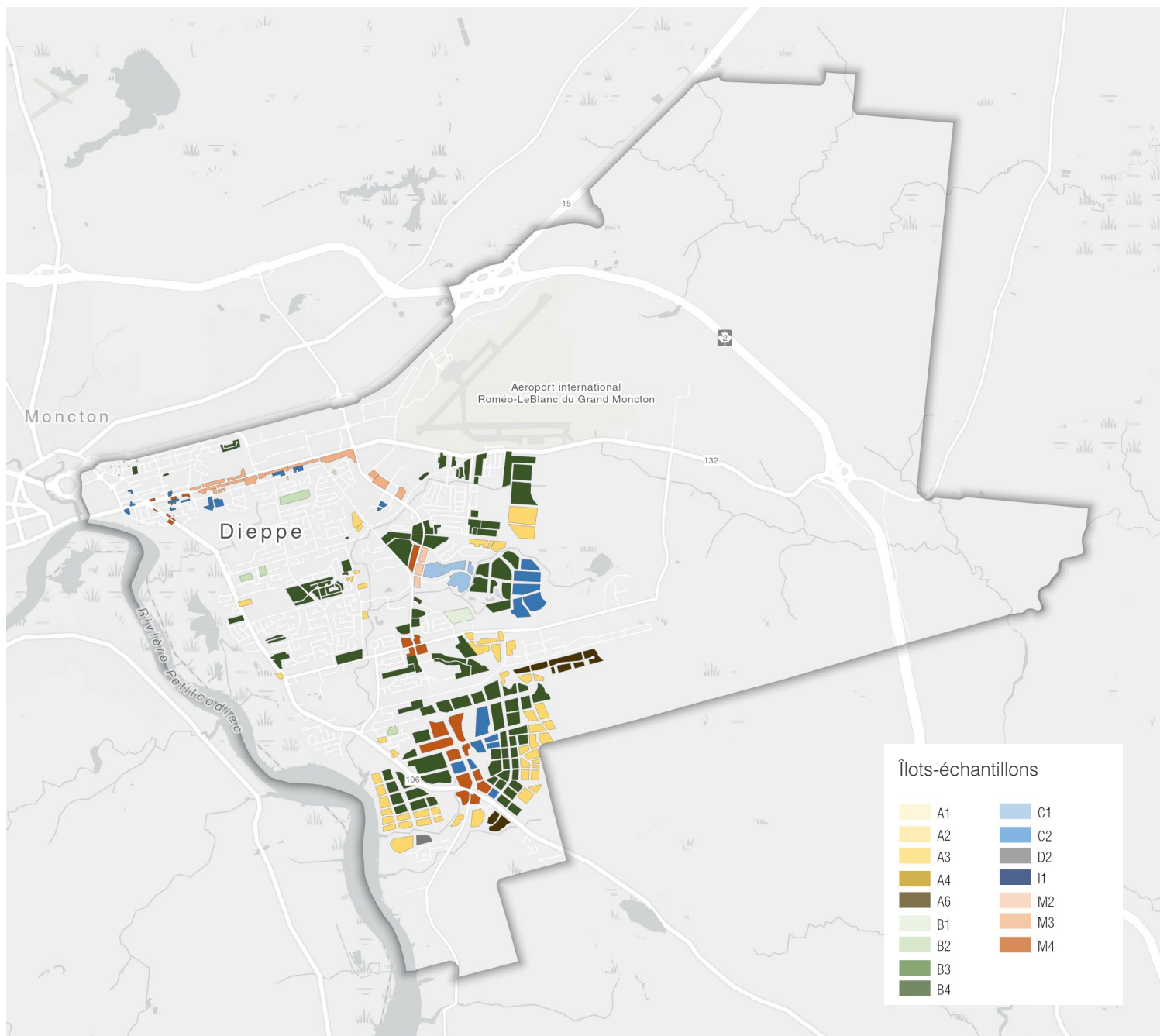


Figure 22: Représentation du scénario de croissance compacte basé sur la projection de croissance démographique moyenne (38 950 habitants de plus)

Scénario de croissance compacte

Cette page et la suivante montrent une représentation visuelle du scénario de croissance compacte. Ce scénario a été élaboré selon les hypothèses suivantes :

- + La croissance résidentielle se produit principalement dans des logements à forte densité, tandis que les aménagements à faible densité restent limités.
- + Le développement commercial le long du boulevard Dieppe se fait principalement sous forme de développement à usage mixte dans des immeubles de moyenne à grande hauteur.
- + Tout comme dans le scénario de croissance étalée, on suppose que le maximum de développement intercalaire qui peut raisonnablement être prévu dans les zones bâties existantes de Dieppe sera réalisé d'ici 2056. Cela comprend une densification de tous les îlots de la rue Champlain entre la rue Notre-Dame et le boulevard Dieppe.
- + Parallèlement au scénario de croissance étalée, on suppose que 63 logements par an seront créés grâce à des aménagements intercalaires ordinaires, tels que l'ajout de logements accessoires, la conversion de maisons

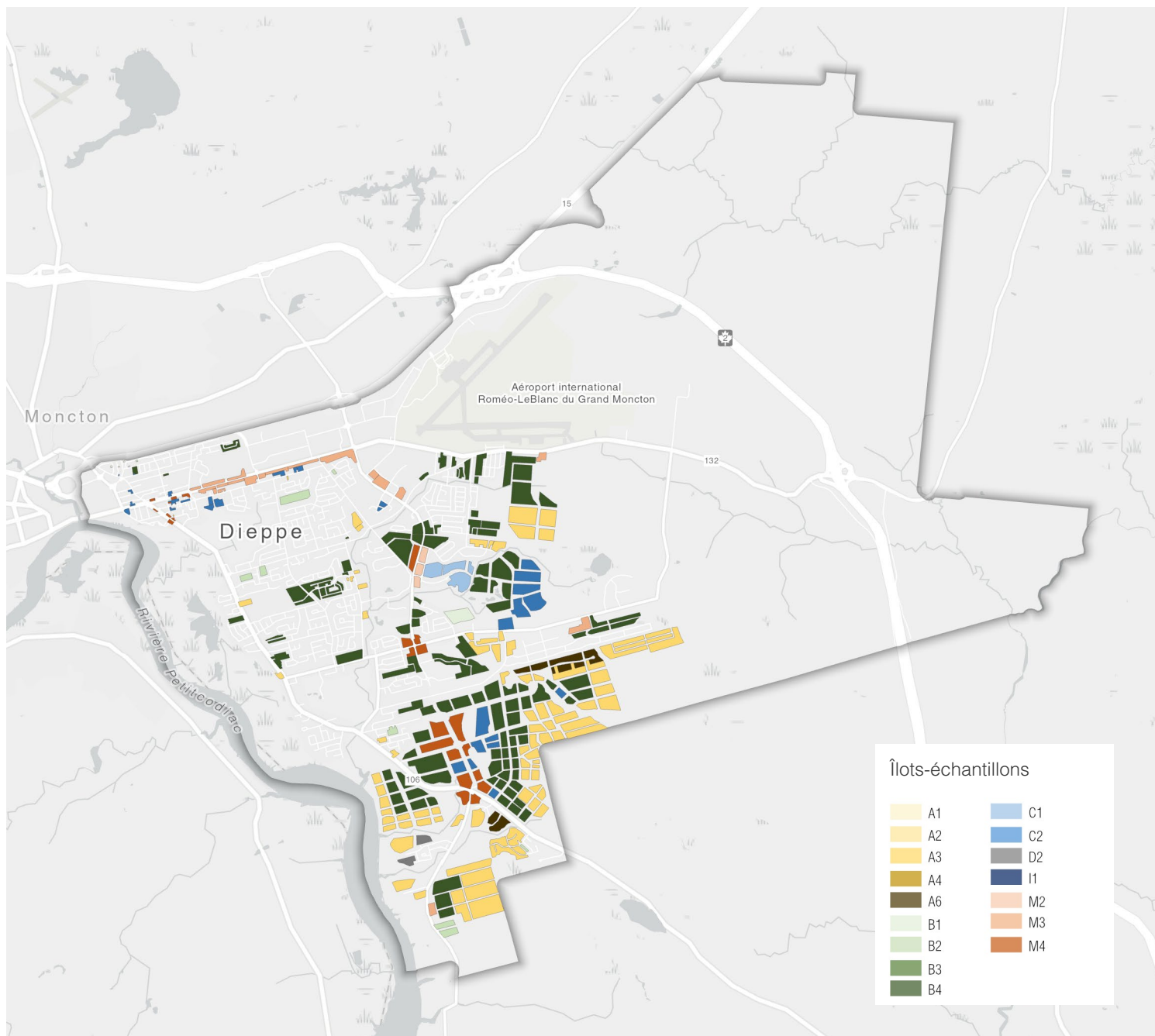


Figure 23: Représentation du scénario de croissance compacte basé sur la projection de croissance démographique forte (51 340 habitants de plus)

- + en petits appartements ou le lotissement de grands terrains (84 logements par an dans le scénario de forte croissance).

Afin d'accueillir les 38 950 habitants supplémentaires à Dieppe selon ces hypothèses, on suppose que la plupart des zones situées à proximité du boulevard Dieppe et de son prolongement devront être urbanisées. Cependant, l'empreinte est nettement plus petite que dans le scénario précédent et ne nécessite pas l'empiètement du développement le long du chemin Dover ou dans Greater Lakeburn.

Ces empiètements ne se produisent que si l'on tient compte d'une croissance démographique de 51 340 habitants. Avec cette croissance démographique plus élevée, l'empreinte urbaine s'étendrait davantage dans des zones non construites, mais serait plus comparable à l'étendue prévue dans le scénario de croissance démographique moyenne étalée.

Comparaison en chiffres des scénarios de croissance.

Étant donné que les scénarios de croissance sont basés sur des îlots-échantillons réels provenant de développements existants dans la ville de Dieppe, le modèle fournit des données de développement pour l'analyse et la comparaison des scénarios.

En utilisant la projection démographique élevée de 51 340 habitants supplémentaires, le scénario de croissance étalée utiliserait 360 hectares de plus que le scénario de croissance compacte. L'analyse d'autres indicateurs peint un tableau typique des comparaisons entre croissance étalée et croissance compacte.

Le scénario de croissance étalée entraîne une augmentation de l'évaluation foncière totale pour la ville. Il s'agit là d'une conséquence logique de la taille plus importante des terrains et de la valeur élevée des maisons individuelles utilisées pour accueillir le même nombre d'habitants.

Les recettes fiscales globales sont donc plus élevées dans le scénario de croissance étalée.

Les différences entre les scénarios deviennent plus intuitives lorsqu'on compare concrètement les coûts et les revenus fonciers. Bien qu'il ne soit pas possible de rendre compte de l'ensemble des coûts et des revenus fonciers liés au développement dans le cadre du présent document, le coût de la réfection et de l'entretien des rues peut être estimé pour chaque scénario.

Ce chiffre suffit généralement à lui seul pour illustrer la dynamique financière des différents types de croissance.

Les rues nécessitent un entretien lié au déneigement, à la fermeture des nids-de-poule, au maintien des lampadaires et à de nombreux autres travaux. En outre, les éléments de voirie doivent également être remplacés à intervalles

	Compacte - moyenne	Étalée - moyenne	Compacte - forte	Étalée - forte
Croissance totale de la population de Dieppe (2021-2056)	38 950	38 950	51 340	51 340
Densité moyenne de la population	58,8 par ha	43,6 par ha	56,4 par ha	40,4 par ha
Empreinte urbaine nouvelle créée	663 ha	894 ha	911 ha	1 271 ha
(Différence entre les empreintes)		(+ 231 ha)		(+ 360 ha)
Évaluations foncières	\$4 371 351 397	\$4 926 894 640	\$6 133 476 380	\$7 140 331 218
Prélèvement fiscal	\$91 707 465	\$94 431 011	\$120 429 538	\$122 692 885
Longueur des rues	146 km	171 km	202 km	248 km
Coût annuel de remplacement des rues	\$25 517 472	\$29 876 057	\$35 320 766	\$43 312 914
Coût annuel d'entretien des rues	\$3 962 728	\$4 639 593	\$5 485 127	\$6 726 266
Recettes fiscales moins coûts routiers (par année)	\$62 227 265	\$59 915 361	\$79 623 644	\$72 653 706

Tableau 11: Faits et chiffres des scénarios de croissance présentés

réguliers. Souvent, une réfection complète des rues est également nécessaire. Les intervalles de temps pour ces remplacements et les coûts associés sont bien connus des ingénieurs civils et ont été utilisés pour cette analyse. Les coûts d'entretien sont basés sur les chiffres du budget municipal.

Comme on peut le voir au tableau 11, la prise en compte des seuls coûts d'entretien et de remplacement des routes augmenterait les dépenses municipales de 6,9 millions de dollars par an en 2056 selon les projections de forte croissance démographique.



Figure 24: Divers types de développements résidentiels coexistent à Dieppe.

3.3 Atelier d'évaluation de scénarios

Programme de l'atelier

Le 12 mars 2025, les conseillers municipaux de Dieppe ainsi que les directeurs des différents services de la municipalité ont été invités à participer à un atelier afin de choisir la voie à suivre dans le cadre de la stratégie de croissance urbaine de la ville.

L'atelier a débuté par une série d'activités destinées à former les participants à l'utilisation des îlots-échantillons, de cartes de compatibilité des terres et de scénarios de croissance. Une partie du programme de l'atelier comprenait des exercices demandant aux participants d'examiner les typologies des îlots-échantillons et de répartir 10 000 habitants supplémentaires sur une carte imprimée de compatibilité des terres lors d'un exercice pratique.

À la fin de l'atelier, les principes directeurs de la croissance urbaine établis grâce à la consultation publique à ce projet

ont été présentés aux participants. Ceux-ci ont ensuite été invités à noter les différents scénarios de croissance urbaine en fonction des critères dérivés des principes directeurs.



Figure 25: Les participants à l'atelier examinent des types d'îlots-échantillons exposés.

	 CROISSANCE EQUILIBRÉE	 DIVERSITÉ DE LOGEMENT	 OPTIONS DE MOBILITÉ	 CAPITAL NATUREL	 VIE COMMUNAUTAIRE
Croissance moyenne compacte	3,9	3,1	4,0	3,6	4,0
Croissance forte compacte	3,7	2,8	4,0	3,2	3,8
Croissance moyenne étalée	3,0	3,7	2,7	3,1	3,3
Croissance forte étalée	2,3	3,6	2,4	2,5	3,3
Total					

Tableau 12: Notation moyenne des scénarios de croissance au cours de l'atelier (5 = bon ; 1 = mauvais)

Résultats de l'atelier

Les résultats montrent une nette préférence pour les scénarios de croissance compacte, qui obtiennent systématiquement des scores plus élevés dans toutes les catégories de principes directeurs pour le développement de la ville. La différence de pointages est particulièrement notable en ce qui concerne la « croissance équilibrée » et les « options de mobilité ». Les raisons en sont assez évidentes, car une empreinte urbaine réduite diminue les distances à parcourir et permet de les relier grâce à une diversité de modes de transport.

En ce qui concerne la « vie communautaire », les participants à l'atelier s'attendaient également à de meilleurs résultats avec un scénario de croissance compacte qu'avec un scénario de croissance étalée. Pour ce qui est du principe directeur « capital naturel », les participants à l'atelier ont observé que le scénario de croissance étalée dans le cadre d'une projection de croissance démographique moyenne consomme presque autant d'empreinte urbaine que le scénario de croissance compacte dans le cadre d'une croissance démographique élevée. Par conséquent, ces deux cartes ont obtenu des notes moyennes presque identiques. Sinon, ils ont attribué la note la plus élevée au scénario de croissance moyenne compacte, qui présente l'empreinte la plus faible, tandis que le scénario de croissance élevée et étalée a obtenu la note la plus basse.

La seule divergence dans les notes attribuées concerne la « diversité des logements ». Il s'agit du seul principe directeur pour lequel les scénarios de croissance étalée ont obtenu des notes plus élevées, les participants à l'atelier ayant estimé que l'éventail des options de logement était trop restreint dans les scénarios de croissance compacte. Les aspects suivants ont également été mentionnés par les participants à l'atelier comme points supplémentaires à prendre en considération :

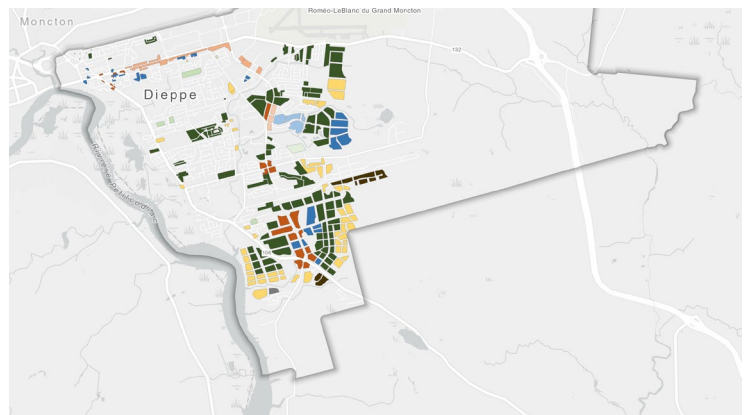
- + il faut davantage de îlots à usage mixte pour créer de nouveaux noyaux communautaires avec des commerces et services pour les habitants qui vivent loin du centre-ville ; et
- + la diversité des logements est importante et le type de logement acceptable dépend davantage de l'aménagement urbain que de la densité.



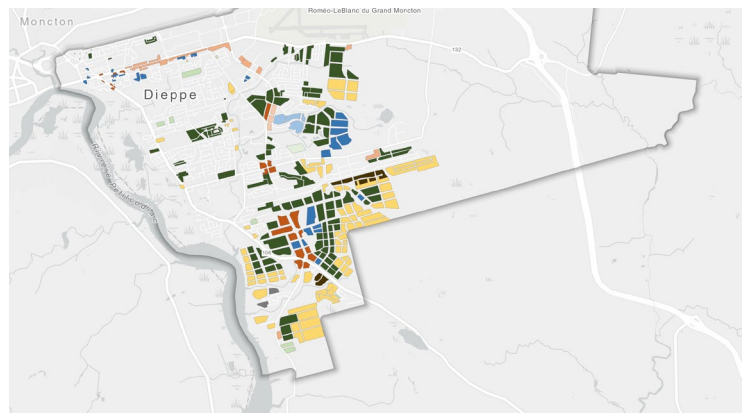
Croissance moyenne étalée



Croissance forte étalée



Croissance moyenne compacte



Croissance forte compacte

3.4 Scénario de croissance recommandé

Orientations issues du public et de l'atelier

Les habitants de Dieppe ont exprimé leur profonde appréciation de la nature et leur désir de préserver les espaces verts, les arbres matures et les zones naturelles. Il existe une volonté claire d'avoir davantage de sentiers, de parcs et d'équipements de plein air, ainsi qu'un meilleur accès à ceux-ci dans toute la ville. Les préoccupations environnementales ont été un thème majeur, de nombreux habitants se prononçant en faveur de l'utilisation des fonds publics pour protéger les écosystèmes.

Les transports ont également été un sujet important, avec des plaintes concernant les embouteillages et le manque d'options pratiques pour les piétons, les cyclistes et les usagers des transports en commun. Les habitants souhaitent de meilleures infrastructures, davantage de services tels que des écoles et des soins de santé, ainsi que des noyaux communautaires dynamiques en dehors du centre-ville.

Bien que le logement était légèrement moins prioritaire que la nature et les infrastructures, de nombreux habitants demeurent préoccupés par le manque de logements abordables et diversifiés, en particulier les petits logements tels que les maisons en rangée et les condominiums.

Les habitants de la ville accordent une grande importance à l'identité culturelle de Dieppe et souhaitent conserver un fort sentiment d'appartenance à une communauté francophone à mesure que Dieppe se développe. Les discussions avec les jeunes immigrants francophones ont montré que pour ce groupe d'habitants, qui a le potentiel de maintenir une culture communautaire francophone, les équipements urbains sont particulièrement importants. Ils ont souvent immigré de zones urbaines situées en dehors de l'Amérique du Nord, où l'accès aux équipements de base à distance de marche et à des options de transport en commun adéquates était pris pour acquis.



Figure 26: Travaux en cours le long du boulevard Dieppe

Un développement urbain compact semble être une réponse adéquate à cette rétroaction du public, car cela permet à la ville de se développer sans empiéter sur les espaces naturels. En encourageant la création de quartiers à forte densité et à usage mixte, Dieppe peut réduire l'étalement urbain, protéger les espaces verts et rendre la marche, le vélo et les transports en commun plus pratiques.

Cette approche favorise également le développement de types de logements plus petits et plus abordables, ce que souhaitent de nombreux habitants. Elle permet la création de multiples noyaux communautaires dynamiques offrant un accès facile aux services, aux commerces et aux espaces sociaux, contribuant ainsi à combler les lacunes en matière d'infrastructures et à renforcer les liens sociaux.

La rétroaction du public, les principes directeurs qui en découlent et, enfin, les résultats de l'atelier sur les scénarios de croissance, soulignent tous la nécessité d'un développement compact dans la ville de Dieppe.

Fondements du scénario recommandé

Maintenant que l'orientation stratégique est établie et vérifiée, une recommandation de scénario de croissance pour le développement de la ville peut être élaboré. Si les scénarios de croissance compacte serviront de point de départ, quelques éléments supplémentaires doivent être pris en compte pour le scénario de croissance final :

- + l'atelier avec le personnel et le Conseil a mis en évidence la nécessité d'un éventail plus large d'options de logement, qui pourrait inclure certaines zones à plus faible densité;
- + une étude environnementale menée en parallèle a identifié la présence d'une grande et importante terre humide tout juste à l'est du boulevard Dieppe;
- + afin de tenir compte des deux points précédents sans étendre inutilement l'empreinte urbaine, deux nouveaux « îlots-échantillons » ont été adoptés, dont la densité dépasse celles actuellement observées à Dieppe : l'îlot C3, avec une densité moyenne de 200 habitants par hectare, et l'îlot M3, qui représente des zones à usage mixte le long du boulevard Dieppe, avec 250 habitants par hectare;
- + l'accent a davantage été mis sur le développement de remplissage dans les zones urbaines existantes;
- + la prise en compte de la croissance industrielle et commerciale prévue dans le parc industriel complète le tableau d'ensemble du scénario final.



Figure 27: Rue Champlain

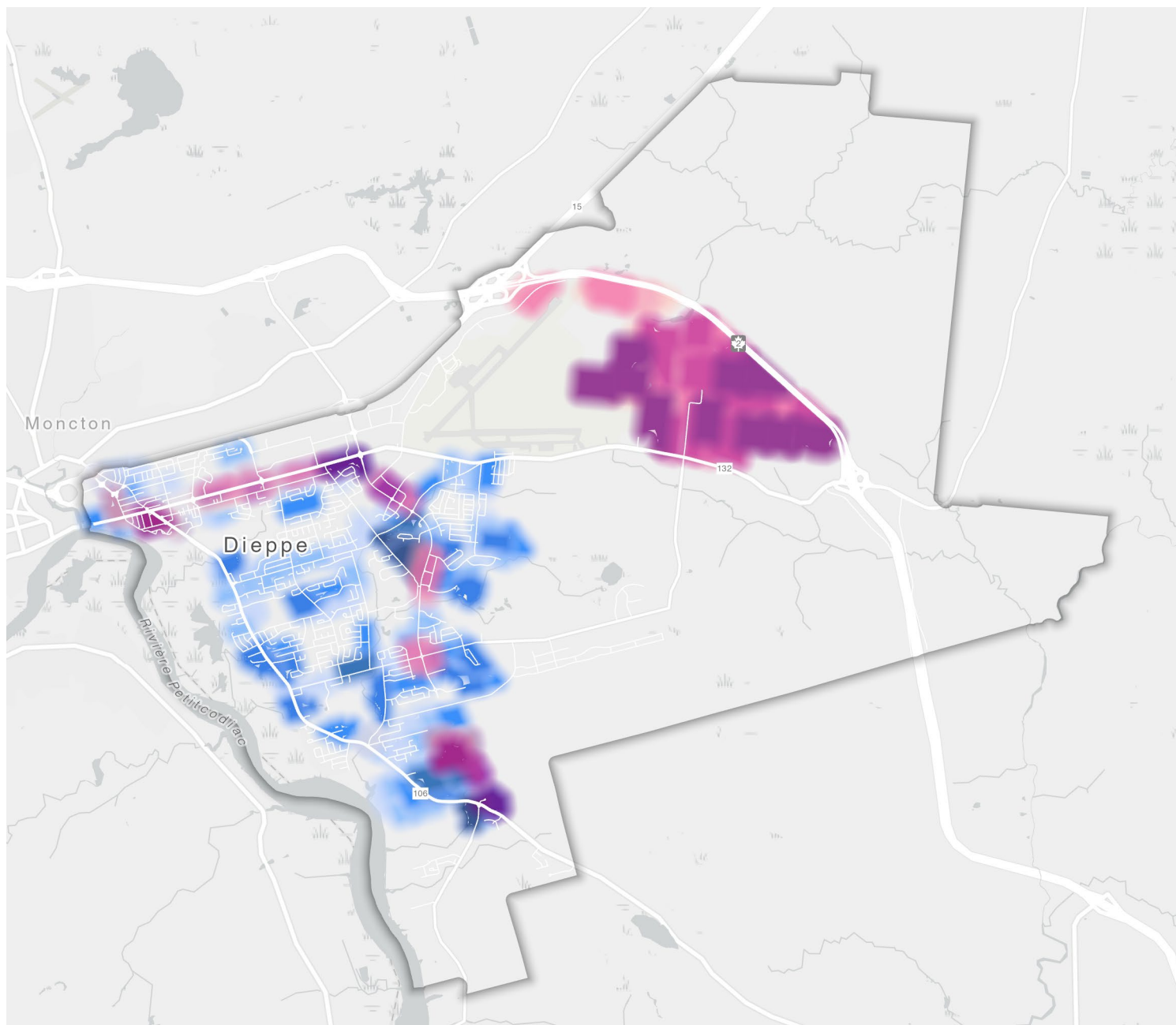


Figure 28: Représentation visuelle du scénario de croissance final basé sur la projection de croissance démographique moyenne (38 950 habitants supplémentaires). Les densités résidentielles sont représentées en bleu et les densités commerciales en rouge.

Scénario de croissance final

Ces deux pages illustrent une représentation visuelle du scénario de croissance recommandé, qui est le résultat final de cette stratégie de croissance. Ce scénario comprend respectivement 442 et 594 hectares d'empreinte urbaine pour les scénarios de croissance démographique moyenne et forte. Ces chiffres n'incluent pas le développement du parc industriel afin d'être comparables avec les scénarios de croissance alternatifs présentés précédemment.

Le scénario est toujours modélisé à partir des îlots-échantillons. Pour l'application future de la carte du scénario de données sous forme de « carte thermique » a été choisie.

Cela laissera une certaine marge de manœuvre pour le développement de la ville et permettra de ne pas mettre l'accent sur des propriétés individuelles.

Malgré une plus grande variété de types de logements, ce scénario de croissance final présente une forme de développement globalement plus compacte. Cela s'explique par l'accent mis sur le développement de remplissage urbain le long des routes artérielles et collectrices. Le boulevard Dieppe reste un pôle de croissance majeur, et la rue Champlain est également envisagée comme un corridor de croissance.

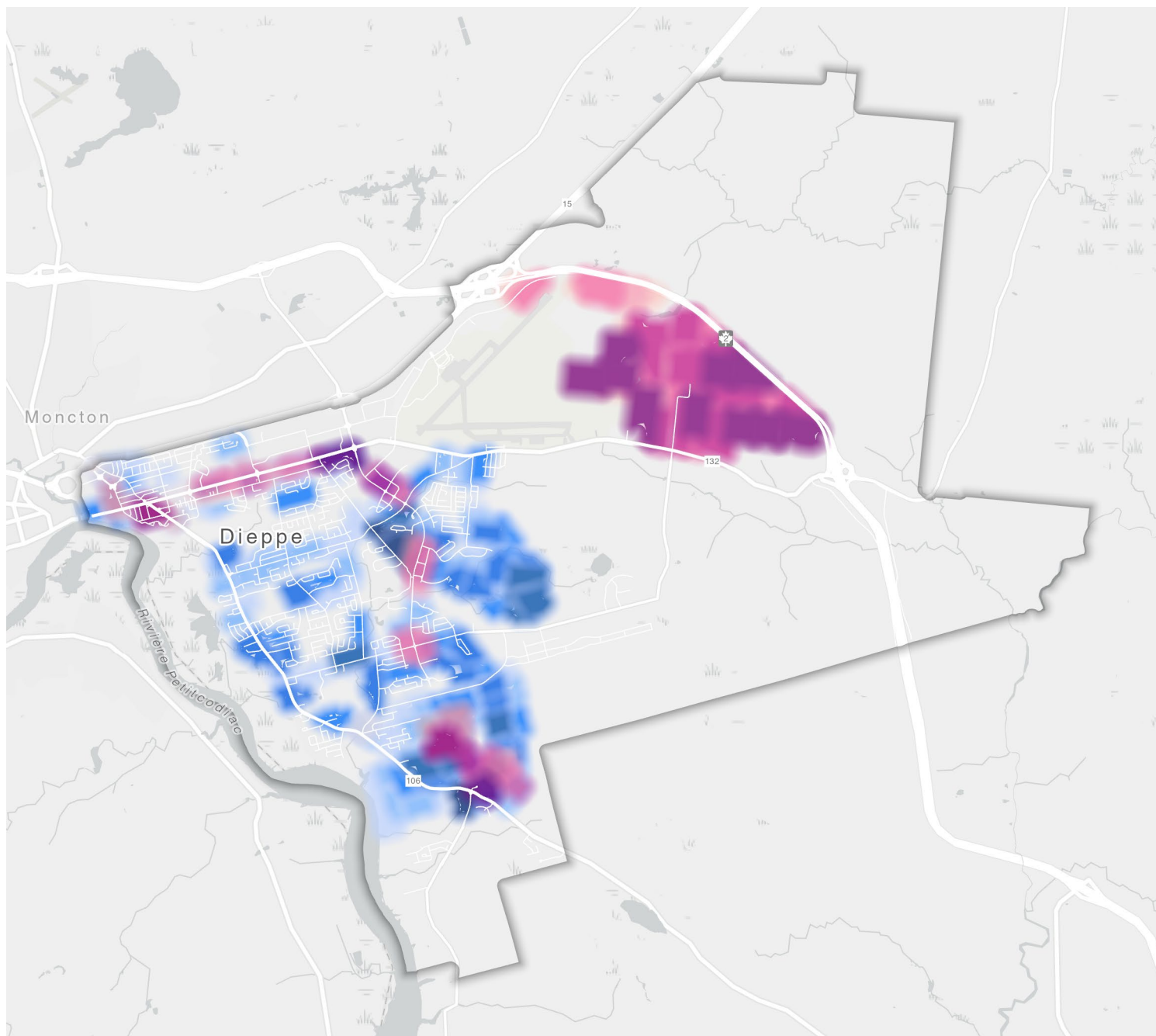


Figure 29: Représentation visuelle du scénario de croissance finale basé sur la projection de croissance démographique forte (51 340 habitants supplémentaires). Les densités résidentielles sont représentées en bleu et les densités commerciales en rouge.

Les projections relatives à la superficie commerciale et industrielle ont été réparties en partant du principe que les zones du parc industriel sont développés avec un taux de couverture de 40 % et que la moitié des aménagements comprennent des bâtiments d'un étage, l'autre moitié étant constituée de bâtiments de deux étages.

L'empreinte résultante du parc industriel couvre une grande partie de la zone située entre l'aéroport et la Transcanadienne, une zone bien positionnée pour ce type de développement, car la proximité des couloirs aériens rend improbable tout développement résidentiel à grande échelle sur ces terrains.

Dans le scénario de projection démographique élevée, l'éventail des types de logements est encore plus large, car davantage de logements de densité moyenne à faible sont prévus à la périphérie de la zone urbaine. Le pôle de croissance autour de l'extension vers le sud du boulevard Dieppe arrive à maturité, en particulier à l'est.

Dans l'ensemble, le scénario de forte croissance offre une vision de la manière dont la population de Dieppe pourrait plus que doubler, tout en n'ajoutant qu'environ 20 % de superficie entièrement urbanisée à la zone développée de la ville.

4. Fiches sectorielles



Objectif et démarche

Afin de faciliter l'interprétation et l'application du scénario de croissance final dans les décisions politiques quotidiennes pour les zones plus ciblées de la ville, cette section de la stratégie de croissance urbaine présente des « fiches sectorielles » pour 18 secteurs spécifiques de Dieppe. Dans ces 18 secteurs, ces fiches d'information traduisent la vision globale en objectifs plus spécifiques pour chaque partie de Dieppe.

Chaque fiche d'information reflète une approche plus granulaire de la croissance urbaine, fondée sur les priorités identifiées dans le cadre du processus plus large de planification. Bien qu'elles soient adaptées au contexte unique de chaque

secteur, elles restent fermement ancrées dans le scénario de croissance recommandé qui a émergé grâce à une large participation du public, à la collaboration avec le personnel municipal et aux orientations du conseil municipal.

Les fiches d'information identifient les principaux paramètres de développement pour chaque zone, tels que les populations et densités cibles, les superficies consacrées au commerce et aux équipements collectifs, la couverture des transports en commun, les ratios de transport actif et la couverture forestière.

Ces indicateurs fournissent des orientations claires pour guider les décisions d'urbanisme, contribuant ainsi à garantir que chaque zone évolue de manière à soutenir la vision à long terme de la ville, qui est celle d'une communauté compacte, connectée et complète. En faisant le lien entre la stratégie globale et la mise en

œuvre locale, ces fiches d'information constituent des outils pratiques pour orienter la croissance d'une manière à la fois communautaire et conforme aux valeurs et aux aspirations de Dieppe pour les années à venir.

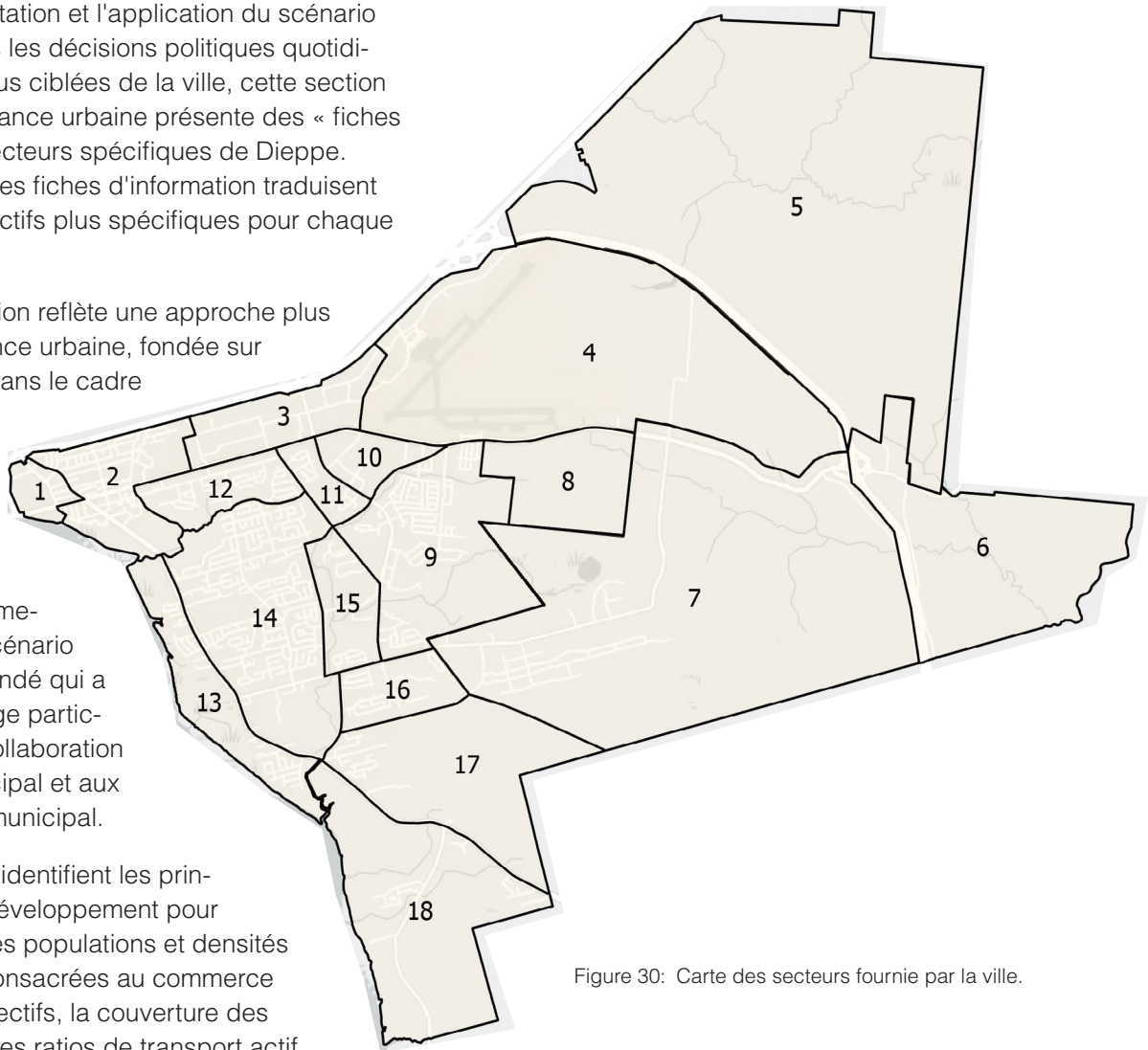


Figure 30: Carte des secteurs fournie par la ville.

Glossaire des fiches sectorielles

Estimations actuelles

Les valeurs actuelles des points de données tels que l'espace commercial, la couverture des transports en commun ou les terrains municipaux sont tirées des données SIG fournies par la ville. Les estimations démographiques actuelles sont basées sur les données de la ville qui tiennent compte de plusieurs sources, notamment les permis de construction. Cette estimation est datée du 1er janvier 2026.

Valeurs cibles

L'horizon temporel pour chaque valeur cible indiquée dans les fiches d'information est fondé sur les scénarios de croissance et est donc aligné sur les projections de croissance. Par conséquent, toutes les valeurs cibles se rapportent à l'année 2056, soit 30 ans après le recensement de 2026.

Couverture des transports en commun

Cette valeur représente le rapport entre la surface polygonale formée par des cercles de 400 mètres de rayon à partir de chaque arrêt de bus existant dans la ville et la superficie totale du secteur.

Espaces institutionnels

Empreinte de tous les bâtiments principalement utilisés par les autorités fédérales, provinciales ou municipales, par des organismes sans but lucratif ou tout autre bâtiment principalement destiné à un usage public.

Couvert forestier

Pourcentage des terres ombragées par des arbres feuillus pendant les mois d'été. Les valeurs cibles pour le couvert forestier seront affectées par les résultats à venir du plan de gestion de la foresterie urbaine.

Pourcentage de terrains municipaux

Cette valeur est calculée en divisant la superficie totale de tous les terrains appartenant à la ville dans un secteur par la superficie totale de l'ensemble du secteur. Les emprises routières appartenant à la ville sont exclues de cette valeur. Ce chiffre exclut également tous les terrains appartenant à d'autres organismes officiels, tels que la province ou Expansion Dieppe.

Espace commercial

Empreinte de tous les bâtiments dont la combinaison des valeurs de la classe fiscale et du crédit d'impôt issues des évaluations foncières indique une activité commerciale. Filtrée et ajustée manuellement, en particulier dans les cas où plusieurs étages sont utilisés à des fins commerciales.

Ratio de km du réseau cyclable au km du réseau routier

Distance linéaire cumulée de tous les segments de sentiers multifonctionnels, pistes cyclables et infrastructures cyclables partagées divisée par la longueur totale du réseau routier dans le même secteur.

Ratio de km du réseau piéton au km du réseau routier

Distance linéaire cumulative de tous les segments de trottoirs, sentiers pédestres et sentiers multifonctionnels dans le secteur, divisée par la longueur totale du réseau routier dans le même secteur.

Les segments sont comptés individuellement. Par exemple : lorsqu'une rue comporte un trottoir de chaque côté, le ratio pour cette partie de la rue est de 2:1, car la longueur des trottoirs est double de la longueur de la rue.



Secteur°1 - Place Champlain—Rue Paul



4.1 Place Champlain—Rue Paul

Objectifs du secteur

L'extrémité ouest de Dieppe, centrée autour de la rue Paul, est caractérisée par des commerces et le centre commercial Place Champlain, qui est le plus grand centre commercial du Canada Atlantique en termes de superficie. Le stationnement de surface occupent une grande partie de ce secteur, ce qui le rend idéal pour des projets de densification qui bénéficieraient des nombreux commerces de détail présents dans les environs.

Le secteur est également bien desservi par les transports en commun et abrite actuellement le seul terminal de transport en commun de la ville. Certains projets résidentiels ont déjà vu le jour dans le quartier, notamment un immeuble résidentiel à logements multiples récemment construit le long de la rue Sunset. La circulation est difficile dans ce secteur, car il comprend deux des trois liaisons routières vers Moncton.

Indicateurs clés

Population

Densité de population (par hectare)

Pourcentage de terrains municipaux

m² d'espace commercial

m² d'espace institutionnel

Couverture des transports en commun (400 m d'un arrêt de bus)

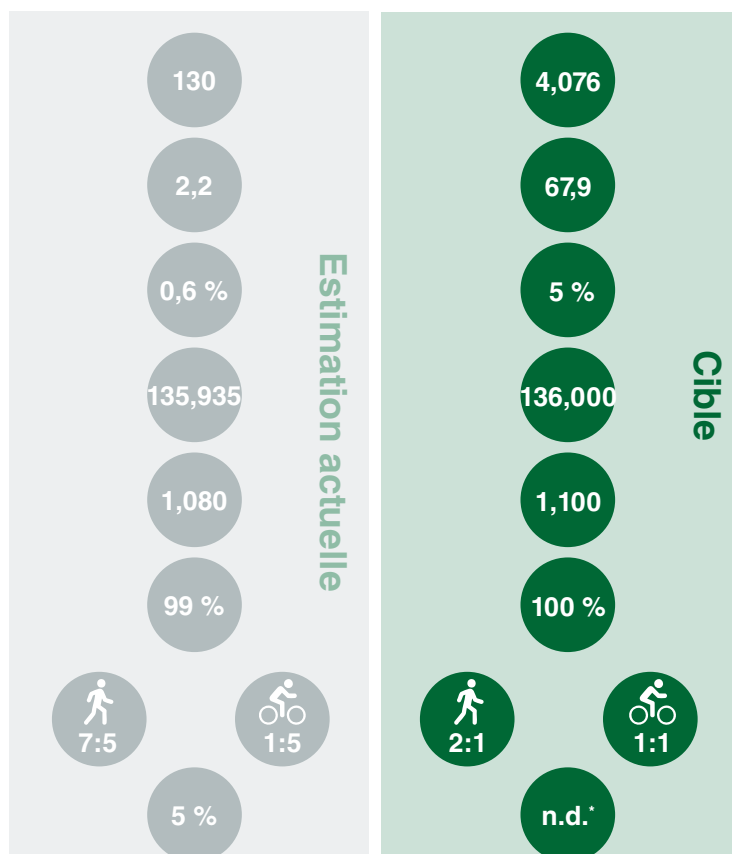
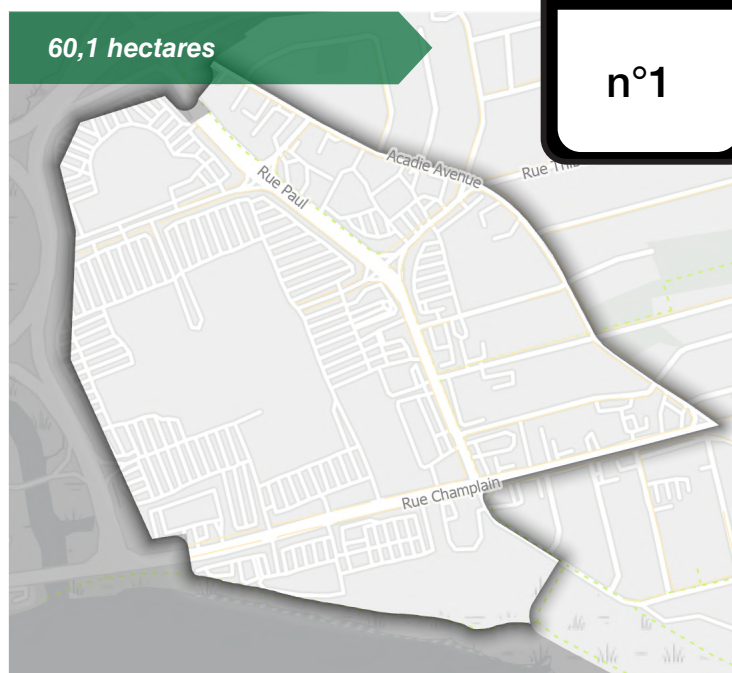
Ratio de km de transport actif au km de rue

Pourcentage de couvert forestier

60,1 hectares

Secteur

n°1



* Cible à déterminer dans le cadre du futur plan de gestion de la foresterie urbaine



Zones d'intensification

Les terrains situés le long de l'avenue Acadie et de la rue Champlain sont idéaux pour la densification en raison de leur proximité avec des commerces et les transports en commun. Ces zones pourraient voir le développement d'immeubles résidentiels et à usage mixte qui absorberaient une part importante de la croissance de redéveloppement. Il est important que ces nouveaux bâtiments soient conçus en mettant l'accent sur les rues piétonnes et l'esthétique, afin de créer un tissu urbain cohérent à l'entrée de Dieppe.

La congestion routière restera un problème dans le secteur, mais les solutions à ce problème se trouveront principalement à l'extérieur du secteur. Les problèmes de circulation dans cette partie de la ville sont symptomatiques de la circulation générale dans la ville et de la faible part des modes de transport en commun et actifs. Les initiatives de transport à l'échelle de la ville auront également des répercussions positives sur la circulation dans ce secteur.

Usages commerciaux

La Place Champlain et les autres grands commerces de détail existants dans ce secteur constituent un moteur économique essentiel non seulement pour Dieppe, mais aussi pour toute la région. Si la densification de la zone favorisera et stimulera l'activité économique, le caractère commercial de ce secteur restera largement inchangé.

Contraintes environnementales

Bien que la zone se prête particulièrement bien à une intensification fondée sur les utilisations existantes, certaines contraintes environnementales doivent être prises en compte dans les projets de développement futurs. De vastes zones de ce secteur sont situées en basse élévation et considérées comme des zones inondables. Des mesures d'adaptation au changement climatique doivent donc être au cœur des projets de développement dans cette zone.



Secteur°2 - Centre-ville de Dieppe

4.2 Centre-ville de Dieppe

Objectifs du secteur

Le centre-ville de Dieppe est en pleine transition, passant d'un modeste centre municipal à un centre moderne à usage mixte, dédié aux affaires et à la communauté. Autour de l'intersection de la rue Champlain et de l'avenue Acadie, le quartier comprend un mélange d'activités commerciales, culturelles et récréatives, ainsi que des bâtiments municipaux. Cette zone connaît une augmentation de la densité résidentielle, avec quelques nouveaux complexes d'appartements de plusieurs étages.

Ce type de développement est également favorisé par la présence de transports en commun et l'accès à des sentiers récréatifs. Les zones situées au nord de la rue Champlain sont des quartiers résidentiels bien établis, composés principalement de maisons unifamiliales et de quelques institutions importantes tels que le CCNB, l'Uniplex et les Écoles Ste-Thérèse, Mathieu-Martin et Carrefour de l'Acadie.

Indicateurs clés

Population

Densité de population (par hectare)

Pourcentage de terrains municipaux

m² d'espace commercial

m² d'espace institutionnel

Couverture des transports en commun
(400 m d'un arrêt de bus)

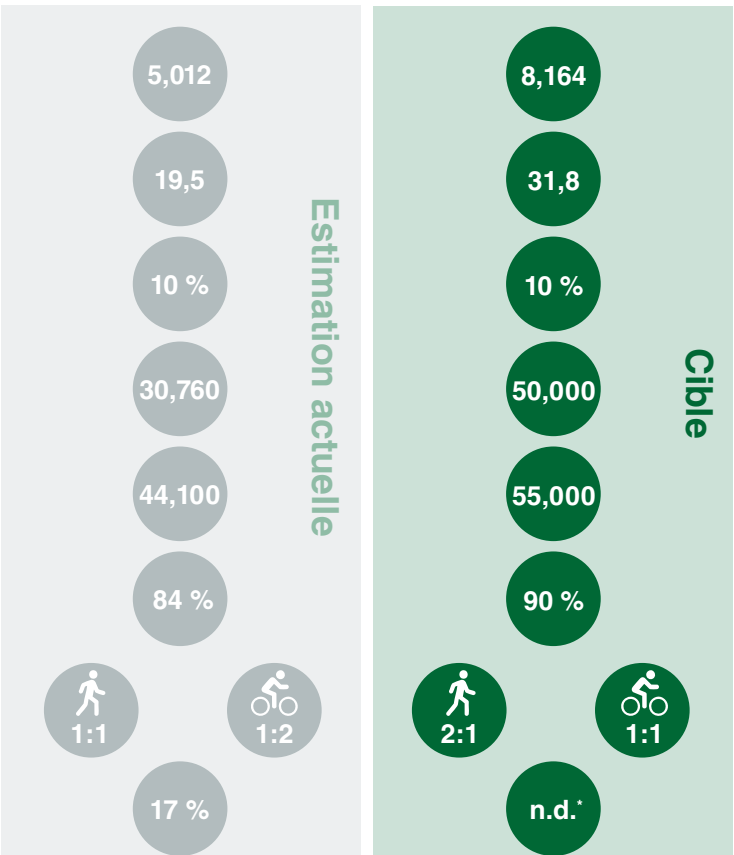
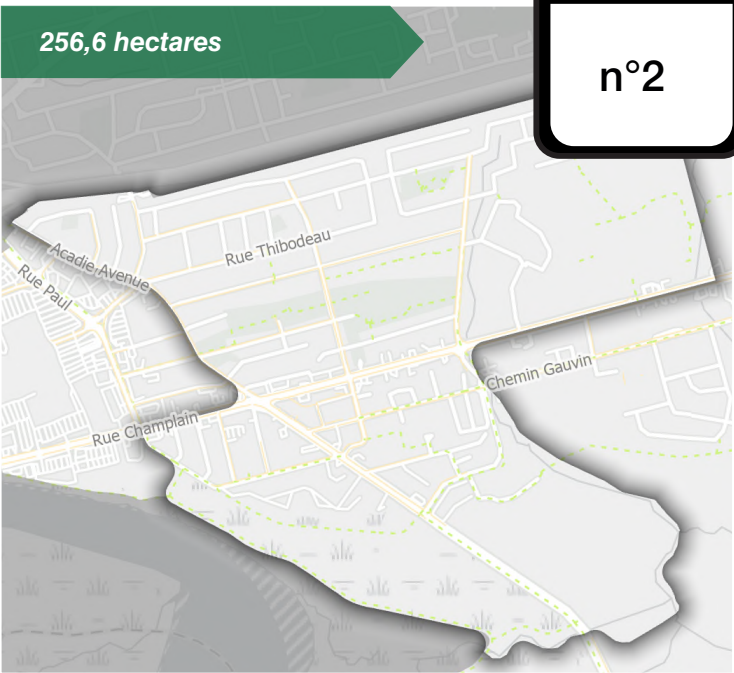
Ratio de km de transport actif au km de rue

Pourcentage de couvert forestier

256,6 hectares

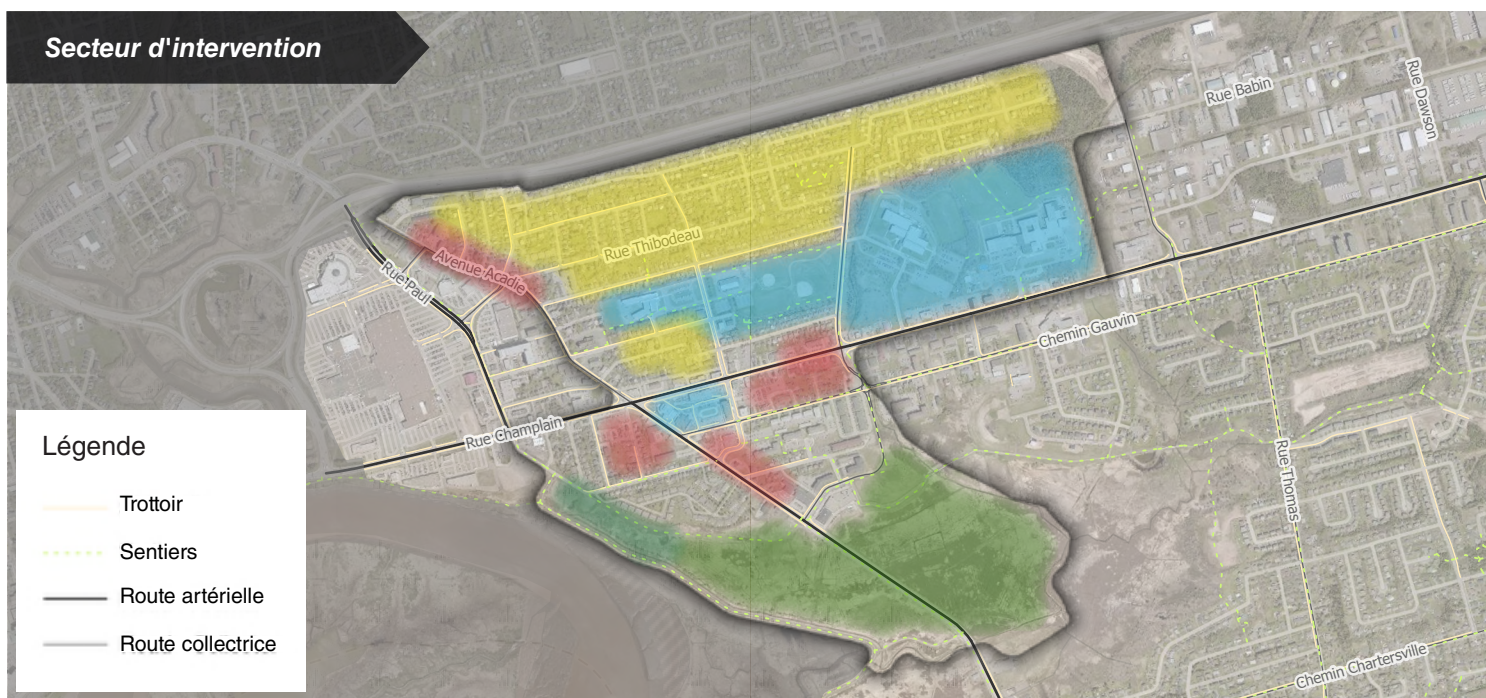
Secteur

n°2



* Cible à déterminer dans le cadre du futur plan de gestion de la foresterie urbaine

Secteur d'intervention



Légende

- Trottoir
- ... Sentiers
- Route artérielle
- Route collectrice

Zones d'intensification

Les zones situées le long de la rue Champlain et de l'avenue Acadie se prêtent particulièrement bien à la densification, car elles offrent un accès facile aux infrastructures de transport, aux installations récréatives et communautaires ainsi qu'aux zones commerciales. L'aménagement mixte de ce secteur contribuera à l'essor du centre-ville en offrant une variété d'options de logement et de possibilités commerciales et de vente au détail. Il convient de noter que l'intersection de la rue Champlain et de l'avenue Acadie est la plus achalandée de Dieppe. La réduction de la congestion dans cette zone dépendra des initiatives de gestion du transport à l'échelle de la ville.

Nord de la rue Champlain

Ce quartier résidentiel bien établi et à faible densité devrait rester en grande partie inchangé. Quelques projets d'aménagement intercalaire de faible hauteur sont possibles dans le secteur, et ce quartier bénéficiera de la croissance des quartiers adjacents du centre-ville de Dieppe.

Terres humides

Les terres humides situées au sud du quartier du centre-ville ne feront l'objet d'aucun aménagement ni développement afin de protéger ces actifs environnementaux sensibles. Ces zones constituent une ressource naturelle précieuse pour la ville. Il est possible d'y créer un parc riverain qui offrirait des installations récréatives de grande valeur pour le secteur et relierait le centre-ville à la rivière Petitcodiac.

Installations communautaires

Ces zones constituent un important centre d'équipements collectifs et institutionnels, notamment des écoles primaires et secondaires, le collège communautaire, l'Uniplex, le site MusiquART, la Place 1604, le marché, l'hôtel de ville, la bibliothèque et le Centre des arts. Ces équipements sont des pôles d'activité dans le quartier et contribueront à la croissance et au développement futurs de ce secteur.



Secteur°3 - Parc industriel



4.3 Parc industriel

Objectifs du secteur

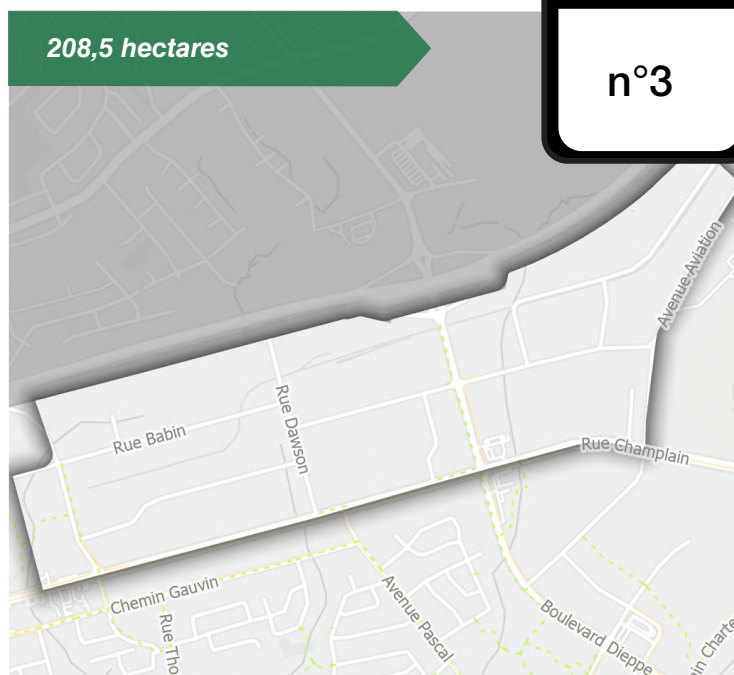
Au nord de la rue Champlain se trouve le principal secteur industriel et d'affaires de Dieppe. Cette zone comprend principalement des industries légères, des entrepôts et des bureaux, ainsi que quelques commerces. Elle dispose de grands stationnements et est conçu pour faciliter la circulation des poids lourds.

Le secteur devrait rester tel quel, avec un potentiel de croissance dans les secteurs industriel et d'affaires, afin de continuer à répondre aux besoins économiques et commerciaux de la ville.

208,5 hectares

Secteur

n°3



Indicateurs clés

Population

Densité de population (par hectare)

Pourcentage de terrains municipaux

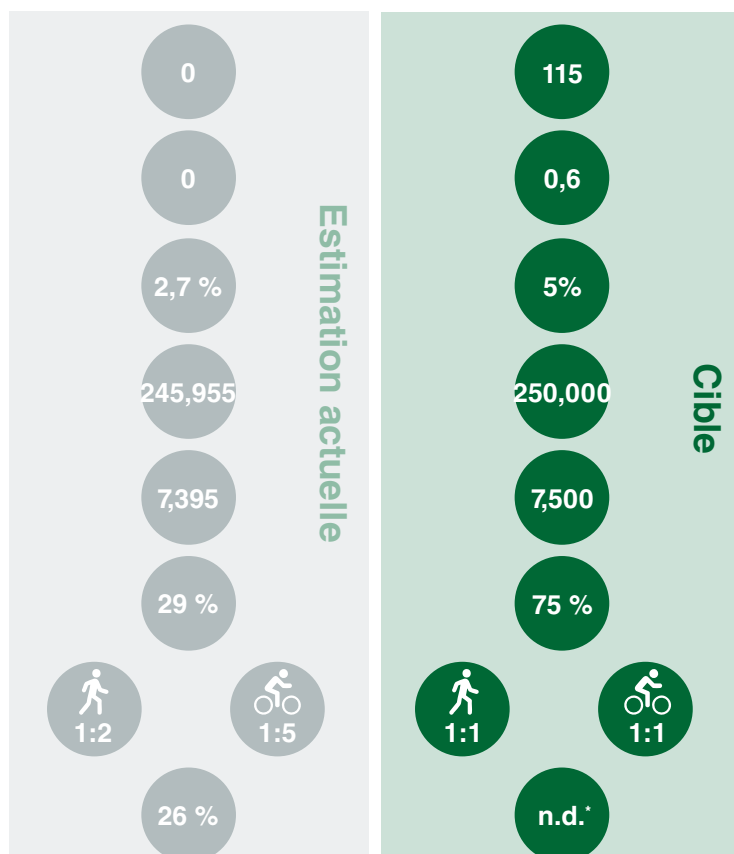
m² d'espace commercial

m² d'espace institutionnel

Couverture des transports en commun
(400 m d'un arrêt de bus)

Ratio de km de transport actif au km de rue

Pourcentage de couvert forestier



* Cible à déterminer dans le cadre du futur plan de gestion de la foresterie urbaine



Secteur°4 - Aéroport YQM

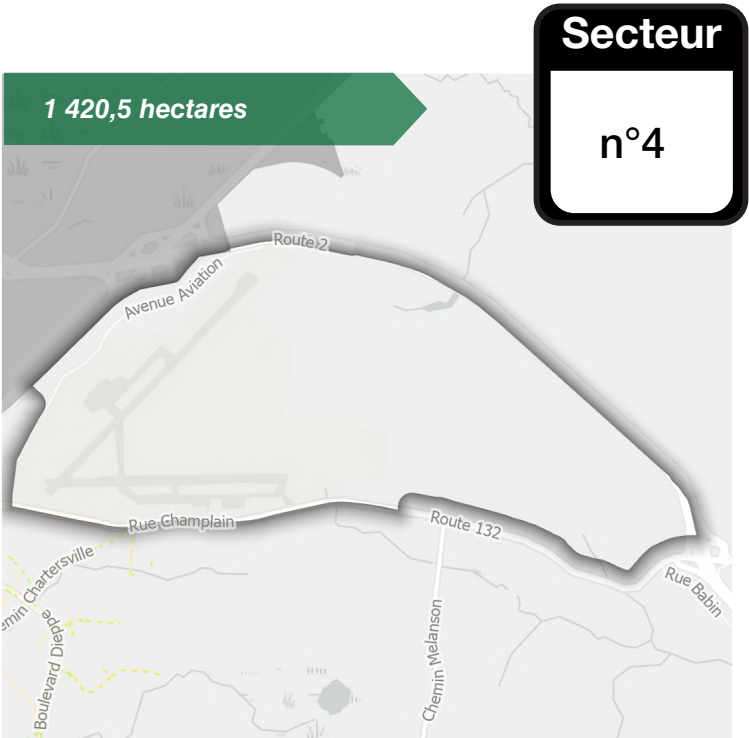


4.4 Aéroport YQM

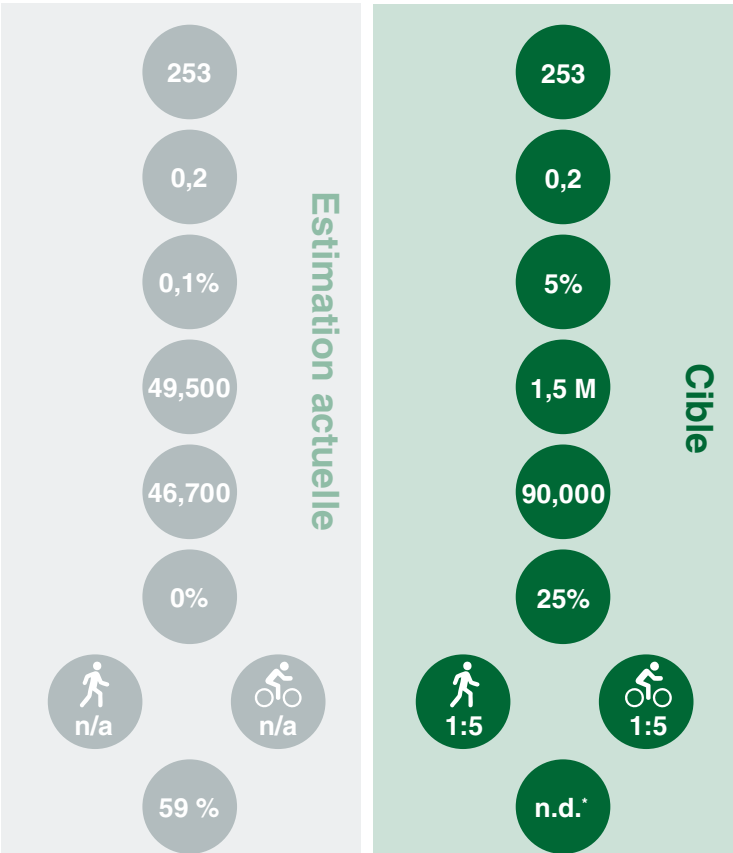
Objectifs du secteur

Niché dans le coin nord-est de la zone urbaine de la ville, le long de l'autoroute transcanadienne, se trouve l'aéroport international du Grand Moncton. Une grande partie de ce secteur est couverte par les vastes pistes d'atterrissage de l'aéroport. Outre le terminal passagers et le terminal de fret, l'avenue Aviation est le principal pôle de développement industriel de la ville. Le long de la piste sud et face à la rue Champlain, des entreprises liées à l'aviation et des sociétés de logistique bordent l'aéroport.

La vision principale pour cette zone est de devenir un pôle de transport et de logistique, grâce à une importante expansion du parc industriel à l'est de l'aéroport.



Indicateurs clés



* Cible à déterminer dans le cadre du futur plan de gestion de la foresterie urbaine

Secteur d'intervention



Extension du parc industriel

La région métropolitaine de Moncton s'est révélée être un endroit attrayant pour les entreprises industrielles et logistiques, et la demande de terrains industriels ne faiblit pas. Les projections indiquent un besoin continu de terrains pour accueillir des entreprises qui s'installent généralement dans des parcs d'affaires.

La zone située à l'est de l'aéroport est un emplacement logique pour l'extension d'un tel parc industriel. Comme la plupart de ces terrains sont situés directement sous l'approche est de la piste 11/29, il est préférable d'éviter d'y implanter de nouveaux développements résidentiels ou communautaire en raison du bruit de la circulation aérienne. Cependant, l'emplacement présente de nombreux avantages pour le développement industriel : à proximité immédiate de l'autoroute transcanadienne, de l'aéroport et du chemin de fer, trois modes de transport sont accessibles, ce qui contribue à l'attrait de l'emplacement pour la logistique, l'entreposage et d'autres applications industrielles.

Développement des infrastructures

Plusieurs projets d'infrastructure sont à divers stades de planification et de construction afin de doter les zones industrielles prévues à l'est de l'aéroport d'infrastructures de transport, d'eau et d'égouts. La construction d'une boucle reliant l'avenue Aviation à la rue Champlain, y compris les conduites d'eau principales, a récemment été achevée.

À moyen terme, une sortie supplémentaire de l'autoroute transcanadienne aux environs du kilomètre 471 pourrait être nécessaire pour permettre un accès direct au parc industriel. Si un viaduc de ce genre est envisagé, il conviendrait également d'étudier la possibilité d'un accès ferroviaire à l'extension du parc industriel. Cette sortie pourrait également créer un nouvel itinéraire entre les quartiers sud en développement de Dieppe et Shédiac via le chemin Melanson.



Secteur°5 - Réserve foncière de Painsec



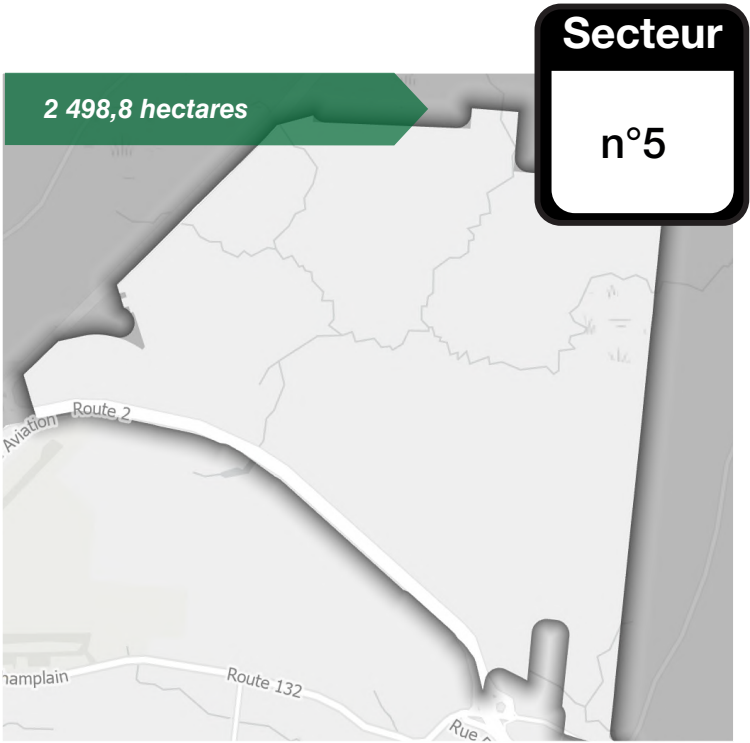
4.5 Réserve foncière de Painsec

Objectifs du secteur

Cette partie non développée de Dieppe est l'un des plus grands trésors naturels de la ville. Abritant d'importantes terres humides, cette zone est un corridor naturel important qui assure la connectivité entre les écosystèmes de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick grâce à l'isthme de Chignecto situé à proximité. La ville souhaite étudier les atouts écologiques de cette zone et déterminer les utilisations futures appropriées des terres ainsi que les moyens de protection.

Situé au nord de l'autoroute transcanadienne et à l'est de la route 15, ce secteur abrite également deux emprises ferroviaires : la ligne ferroviaire active du CN reliant le Nouveau-Brunswick à la Nouvelle-Écosse, ainsi qu'une voie ferrée abandonnée menant au parc industriel de Scoudouc et plus loin à Shediac. Cette dernière est actuellement envisagée pour être convertie en sentier régional.

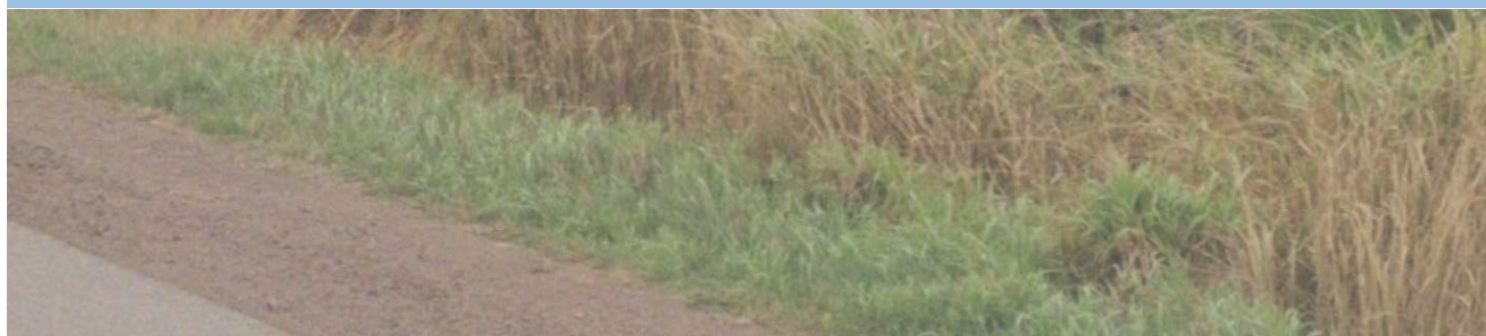
Indicateurs clés



* Cible à déterminer dans le cadre du futur plan de gestion de la foresterie urbaine



Secteur°6 - Meadow Brook—Calhoun



4.6 Meadow Brook—Calhoun

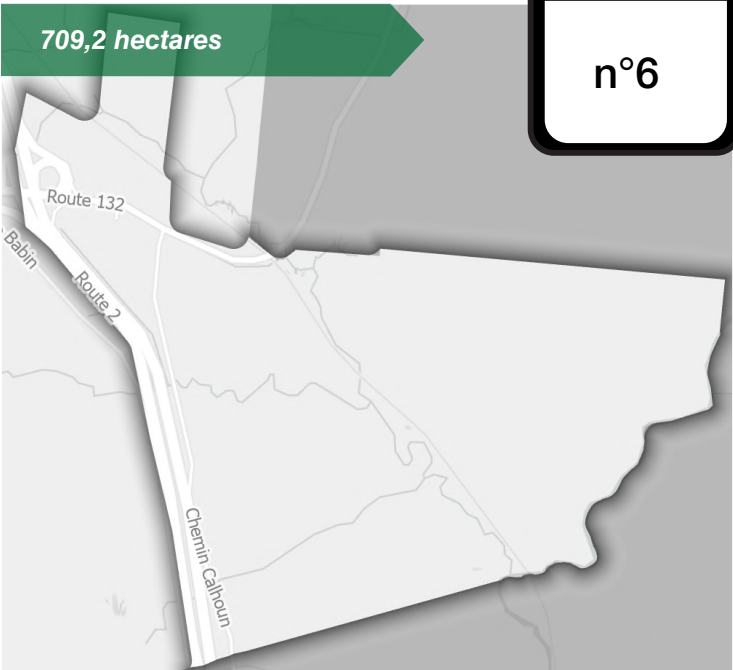
Objectifs du secteur

Ce secteur a un caractère rural, avec quelques maisons et activités agricoles dispersées, ainsi que des espaces ouverts comprenant des champs et des boisés. La zone devrait rester rurale, séparée du reste de Dieppe par l'autoroute 2.

709,2 hectares

Secteur

n°6



Indicateurs clés

Population

Densité de population (par hectare)

Pourcentage de terrains municipaux

m² d'espace commercial

m² d'espace institutionnel

Couverture des transports en commun
(400 m d'un arrêt de bus)

Ratio de km de transport actif au km de rue

Pourcentage de couvert forestier

129

0,2

0 %

25

0

0 %

n/a

n/a

83 %

Estimation actuelle

129

0,2

5%

25

0

0 %

n/a

n/a

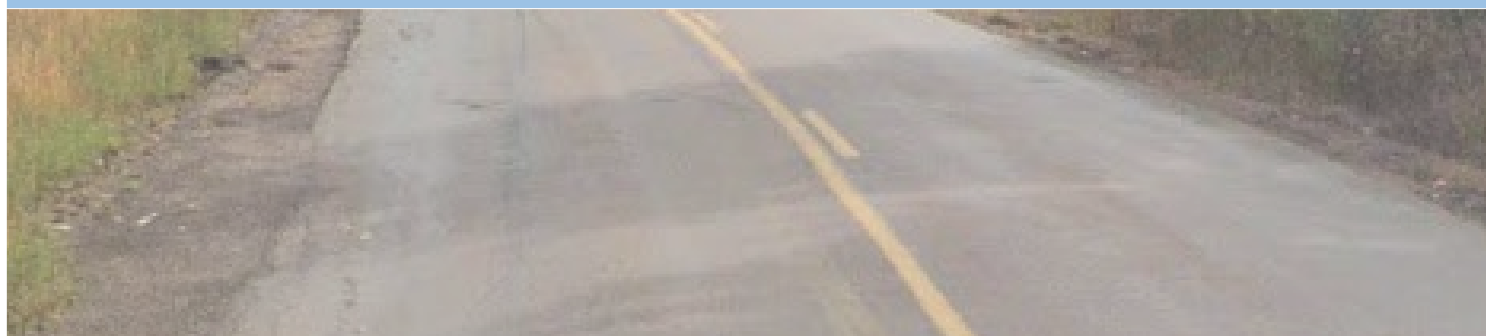
n.d.*

Cible

* Cible à déterminer dans le cadre du futur plan de gestion de la foresterie urbaine



Secteur°7 - Greater Lakeburn



4.7 Greater Lakeburn

Objectifs du secteur

Jusqu'à récemment, ce secteur était situé à l'extérieur des limites municipales de la ville et n'a été ajouté au territoire municipal qu'en 2023. La zone est entièrement rurale et ne dispose d'aucun service municipal. Elle comprend l'accès le plus à l'est de la ville à l'autoroute transcanadienne.

De nombreux obstacles d'infrastructures et administratifs devront être surmontés avant de permettre le développement de la zone, tels que la clarification de la propriété et de l'entretien des routes, ainsi que la création d'un plan de desserte. Par conséquent, cette zone ne devrait pas accueillir une population importante et pourrait contribuer à la préservation des atouts naturels à l'intérieur des limites de la ville (par exemple, grâce à la création d'un grand parc). Un certain prolongement du lotissement rural près du chemin Melanson est prévue, ce qui entraînera une légère augmentation de la population.

Indicateurs clés

Population

Densité de population (par hectare)

Pourcentage de terrains municipaux

m² d'espace commercial

m² d'espace institutionnel

Couverture des transports en commun
(400 m d'un arrêt de bus)

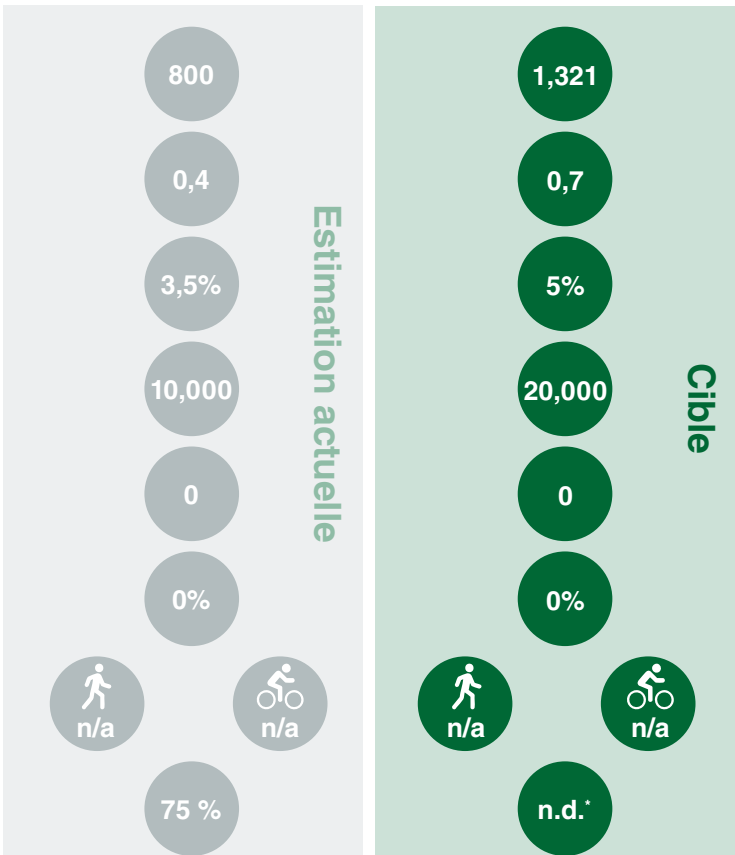
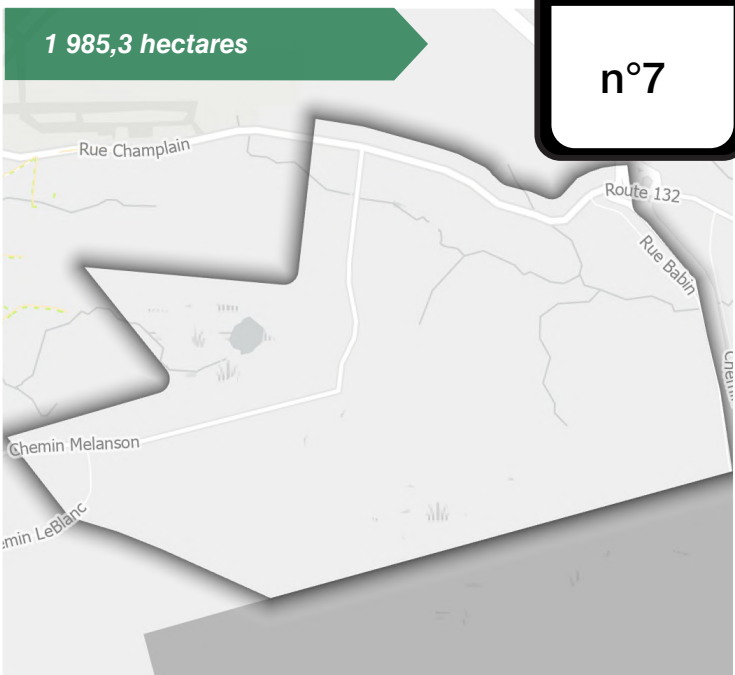
Ratio de km de transport actif au km de rue

Pourcentage de couvert forestier

1 985,3 hectares

Secteur

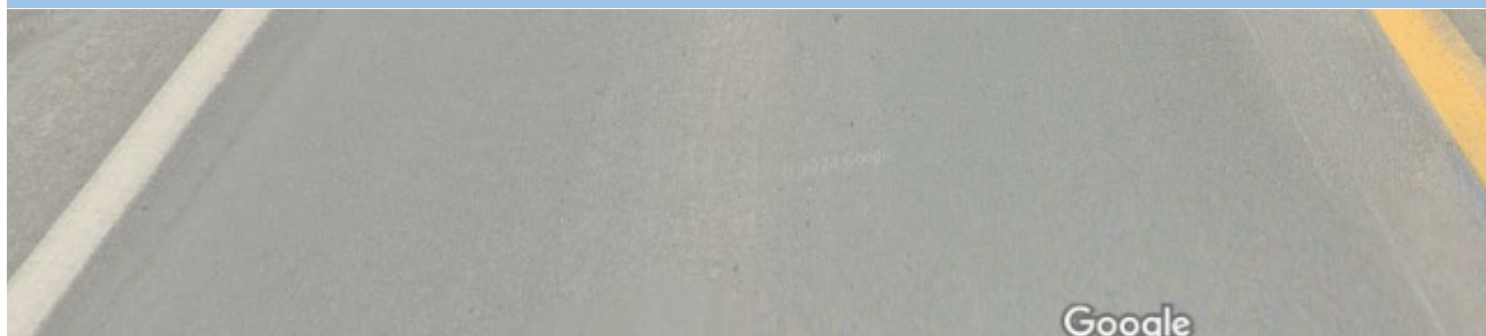
n°7



* Cible à déterminer dans le cadre du futur plan de gestion de la foresterie urbaine



Secteur°8 - Champlain est



4.8 Champlain est

Objectifs du secteur

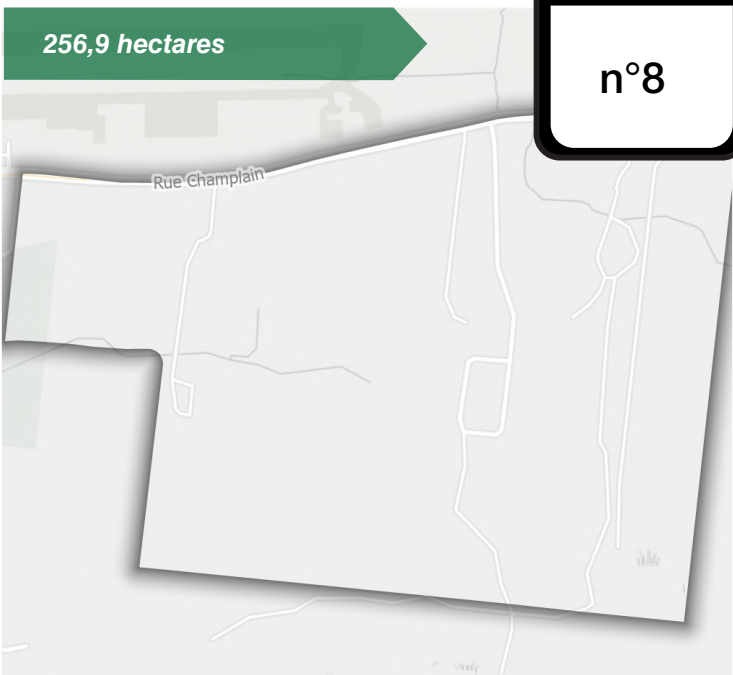
Située à la limite de la zone desservie par la ville et tout juste au sud de l'aéroport, cette zone comprend un mélange d'usages résidentiels, commerciaux et communautaires. Les résidences individuelles le long de la rue Champlain, une décharge municipale pour la neige et quelques entreprises industrielles légères dans les environs font toutes partie de cette zone éclectique.

À long terme, le secteur devrait pouvoir accueillir de nouveaux locaux commerciaux, notamment liés à l'industrie ou aux services de soutien à l'aéroport. Il semble également souhaitable de préserver certains espaces naturels dans la partie sud du secteur afin de créer un vaste habitat naturel contigu entre la rue Champlain et le chemin Melanson.

256,9 hectares

Secteur

n°8



Indicateurs clés

Population

Densité de population (par hectare)

Pourcentage de terrains municipaux

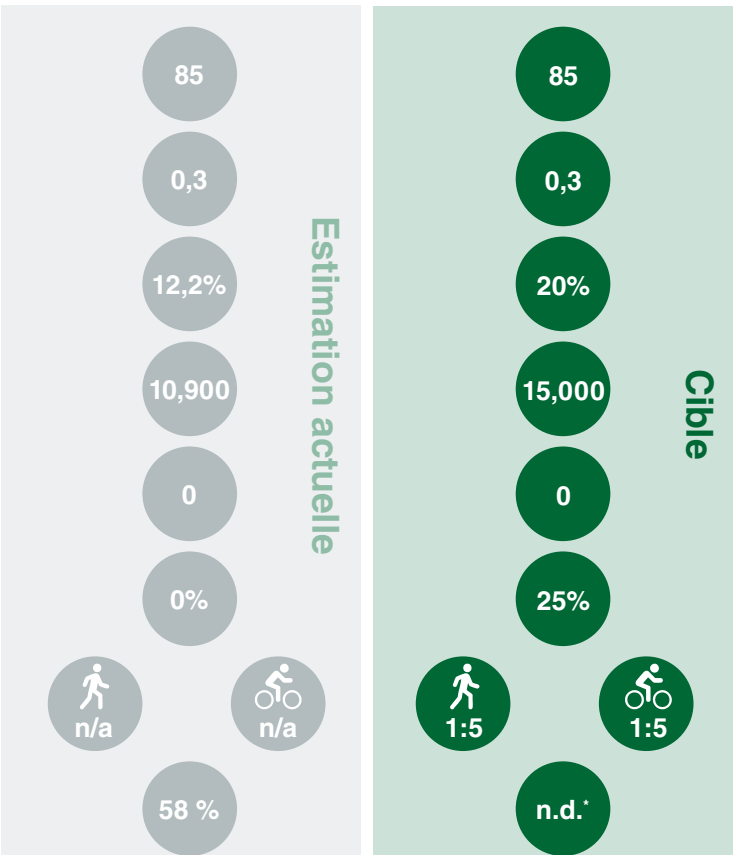
m² d'espace commercial

m² d'espace institutionnel

Couverture des transports en commun
(400 m d'un arrêt de bus)

Ratio de km de transport actif au km de rue

Pourcentage de couvert forestier



* Cible à déterminer dans le cadre du futur plan de gestion de la foresterie urbaine



Secteur°9 - Boulevard Dieppe—centre

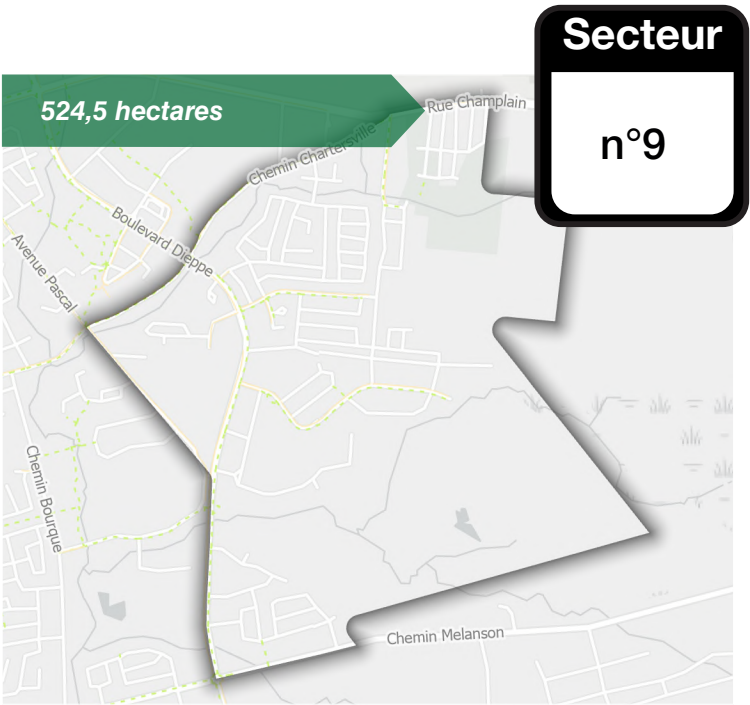


4.9 Boulevard Dieppe—centre

Objectifs du secteur

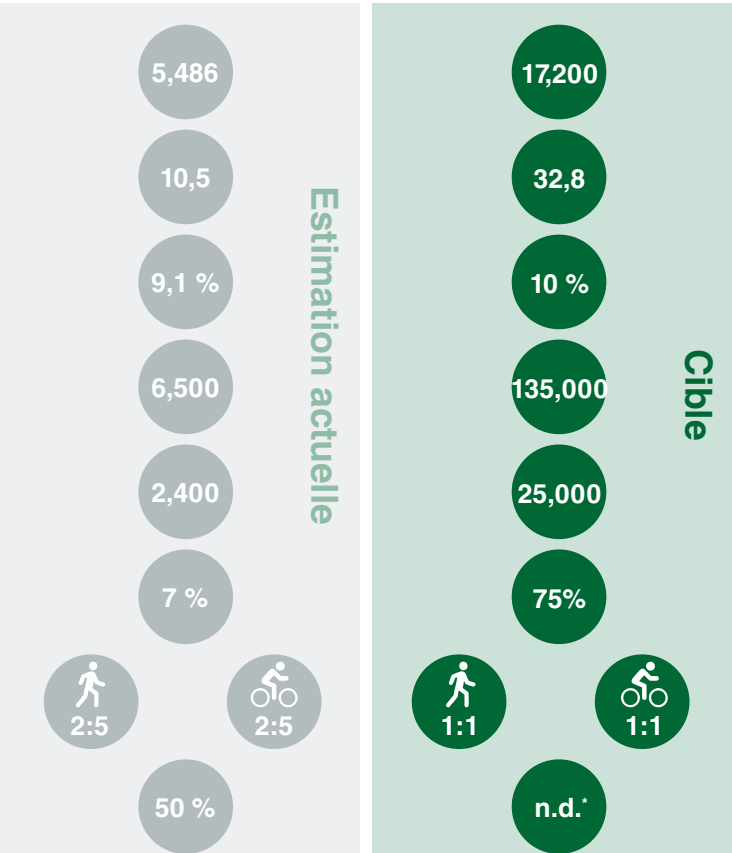
La partie centrale du boulevard Dieppe a été achevée en 2007. La zone urbaine autour de la rue arrive à maturité et absorbe très rapidement les nouveaux développements. Les terrains privés vacants offrent un énorme potentiel de développement à court terme.

La population de cette zone pourrait tripler au cours des 30 prochaines années. Les zones résidentielles principales se situent entre le boulevard Dieppe et chemin Keith à l'ouest, ainsi qu'entre la rue Yvonne et le terrain de golf à l'est.

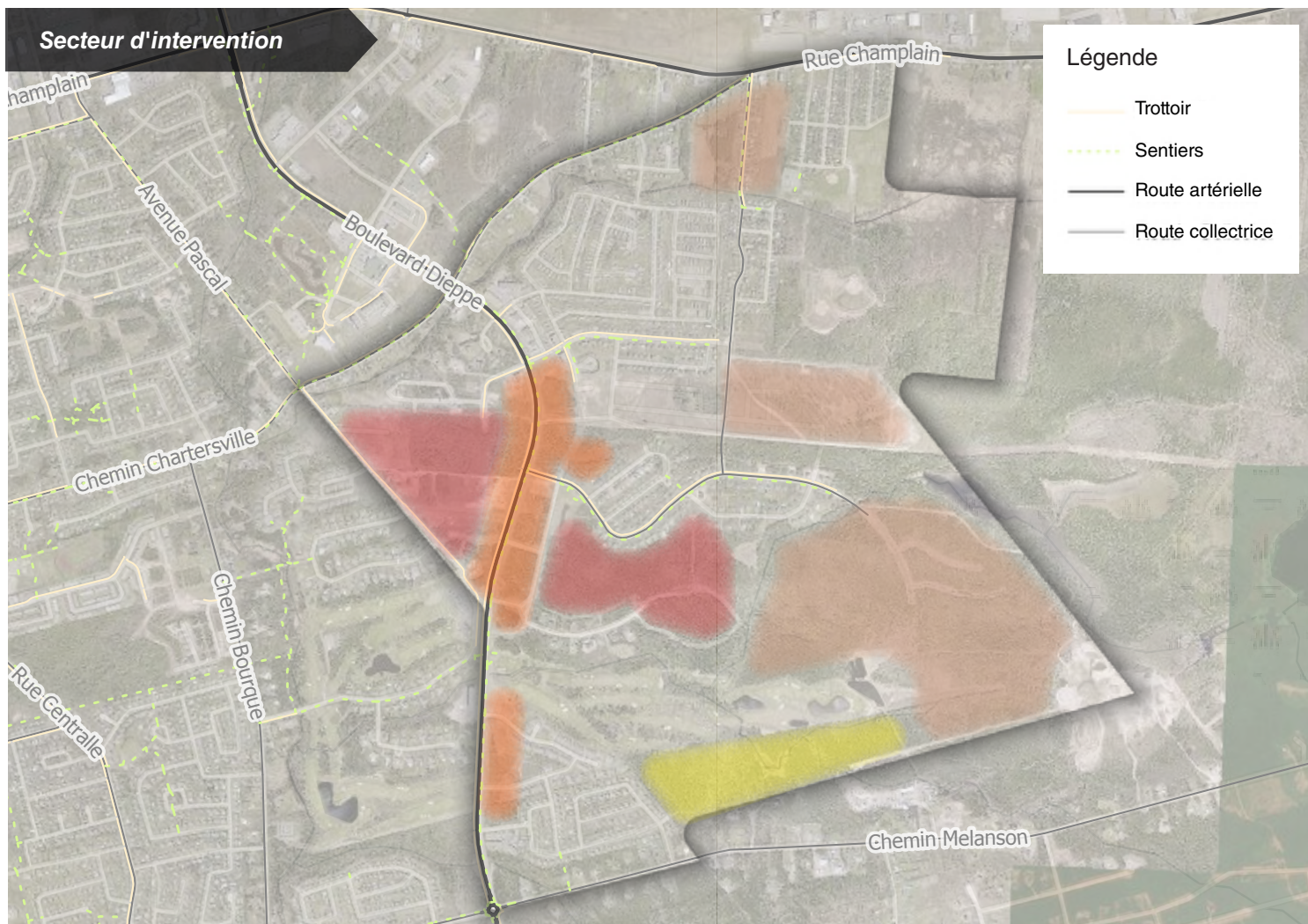


Indicateurs clés

- Population
- Densité de population (par hectare)
- Pourcentage de terrains municipaux
- m² d'espace commercial
- m² d'espace institutionnel
- Couverture des transports en commun (400 m d'un arrêt de bus)
- Ratio de km de transport actif au km de rue
- Pourcentage de couvert forestier



* Cible à déterminer dans le cadre du futur plan de gestion de la foresterie urbaine



Boulevard Dieppe

Bien que le boulevard Dieppe soit une artère importante, cette section de la route aura plutôt le caractère d'une rue principale résidentielle. L'accent sera mis sur les zones résidentielles, avec quelques services d'appoint intégrés aux usages de la zone. Le paysage urbain du boulevard devrait être large et refléter un style «campus».

Résidentiel de moyenne densité

Les zones peuvent être développées à l'aide d'un mélange de bâtiments de faible et moyenne hauteur. Leur densité pourrait se situer entre celle d'un développement intensif et celle d'un développement intercalaire. L'utilisation locale de terrains à des fins commerciales serait utile pour compléter ces nouveaux aménagements.

Zone d'intensification

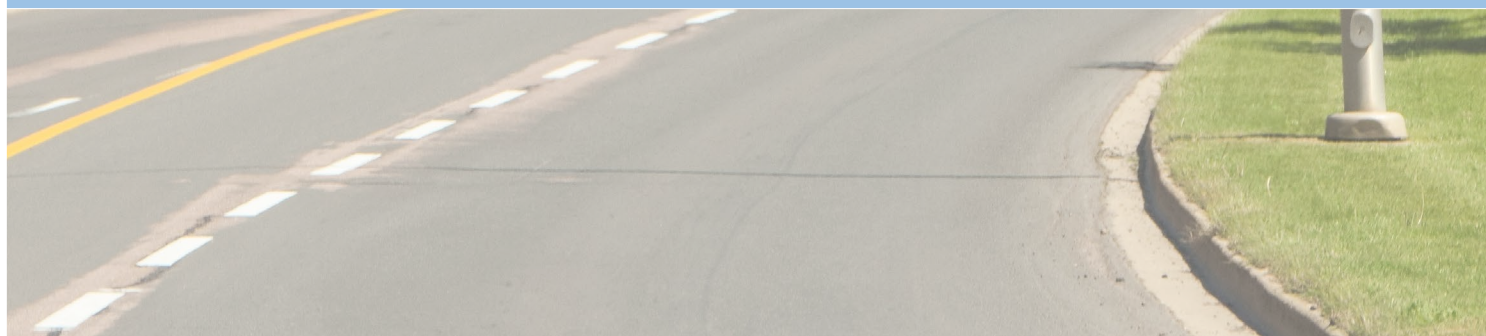
Les zones en développement situées entre le boulevard Dieppe et le chemin Keith, ainsi qu'au sud de la rue Yvonne, accueilleront un important quartier résidentiel. En raison de la proximité de certaines zones résidentielles à faible densité, la hauteur des bâtiments dans cette zone de densification visera à assurer une transition harmonieuse avec les quartiers existants. Néanmoins, grâce à des formes d'aménagement plus denses, ces zones ont le potentiel d'accueillir un nombre important de logements.

Croissance intercalaire

Les terrains vacants dans le tissu urbain de cette zone sont considérés comme propices à un développement résidentiel à faible densité, notamment des maisons en rangée et des petits immeubles multilogements.



Secteur°10 - Parc d'affaires

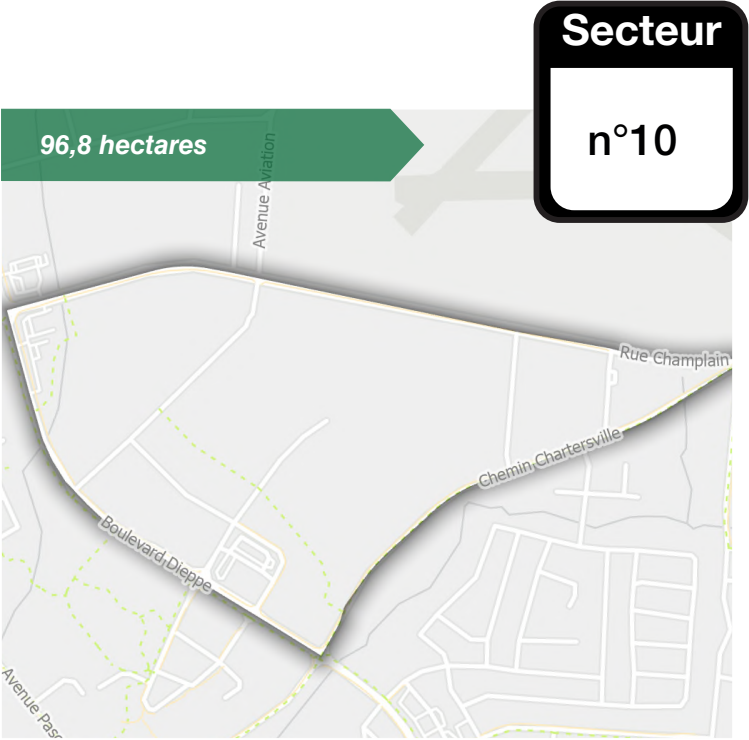


4.10 Parc d'affaires

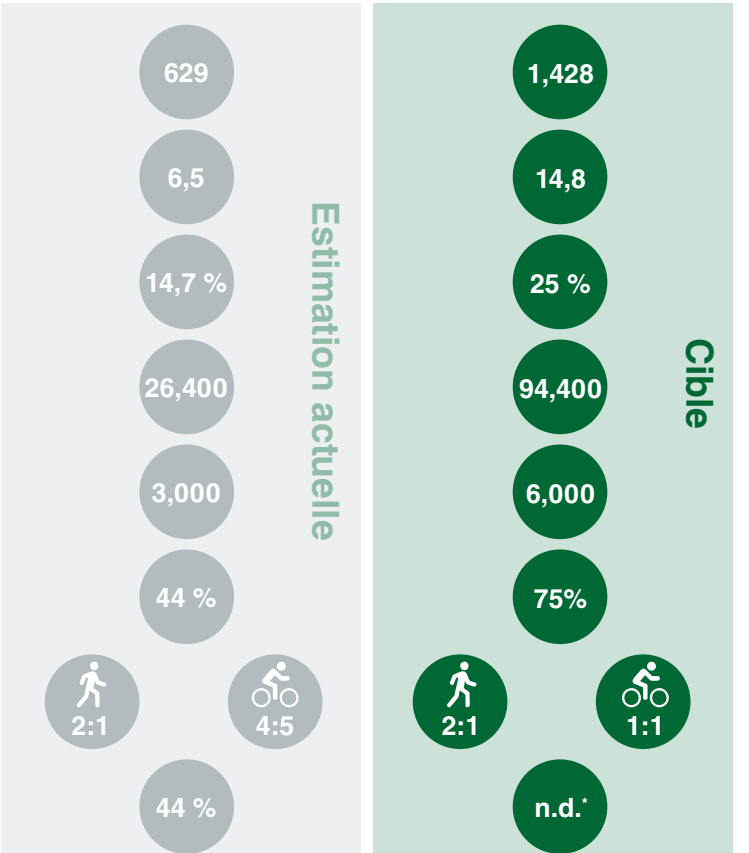
Objectifs du secteur

À l'ouest de l'intersection entre la rue Champlain et le chemin Chartersville, on trouve un triangle où les utilisations du sol sont éclectiques, avec des zones résidentielles près de l'intersection, des commerces de détail le long du côté nord du boulevard Dieppe et diverses utilisations commerciales dans le reste du secteur. Le cœur commercial est formé par des entreprises informatiques et technologiques.

Le caractère du quartier est largement défini et le principal potentiel de développement réside dans l'aménagement des terrains vacants entre les bâtiments existants. Deux sentiers traversent le quartier et la Ville pourrait éventuellement conserver ou acquérir certains terrains adjacents à ces sentiers afin de créer des espaces récréatifs plus vastes.



Indicateurs clés



* Cible à déterminer dans le cadre du futur plan de gestion de la foresterie urbaine



Boulevard Dieppe

Les zones situées au nord du boulevard Dieppe ont un caractère essentiellement commercial. Elles constituent le noyau commercial pour une grande partie de Dieppe et sont indispensables dans cette fonction. Il existe un potentiel limité pour y ajouter des logements. Toutefois, il serait important que ces logements soient très bien insonorisés, car cette zone est située à l'extrémité de la piste 06/24 de l'aéroport YQM.

Remplissage du parc d'affaires

Les propriétés situées sur les rues Champlain, Englehart et Rufin sont utilisées à des fins commerciales et industrielles légères, notamment pour accueillir le centre des opérations de la ville. Afin d'assurer la cohérence de l'utilisation des sols et en raison de la proximité de la piste de l'aéroport, cette zone est susceptible d'être exploitée au mieux de son potentiel si son développement se poursuit dans le style d'un parc d'affaires.

Croissance intercalaire

Les terrains vacants dans le tissu urbain de cette zone sont considérés comme propices à un développement résidentiel à faible densité, notamment des maisons en rangée et des petits immeubles multilogements.

Secteur°11 - Haute-ville



4.11 Haute-ville

Objectifs du secteur

Il s'agit d'un secteur mature de la ville où la plupart des fonctions d'utilisation des sols sont clairement définies. Le tiers nord du secteur comprend des lotissements à faible densité, le tiers central est principalement constitué de terrains récréatifs appartenant à la ville, avec le centre aquatique et le parc adjacent, et le tiers sud du secteur comprend le secteur à usage mixte connu sous le nom de Haute-ville.

Les terrains vacants restants dans ce tiers sud du secteur présentent un certain potentiel de développement, tout comme certaines parcelles sous-utilisées bordant la rue Champlain au nord. Ce secteur pourrait également accueillir un terminal de transport en commun situé au centre de la Haute-ville. Sinon, la plupart des modèles de développement sont déjà établis et il y a peu de possibilités de changements importants.

Indicateurs clés

Population

Densité de population (par hectare)

Pourcentage de terrains municipaux

m² d'espace commercial

m² d'espace institutionnel

Couverture des transports en commun (400 m d'un arrêt de bus)

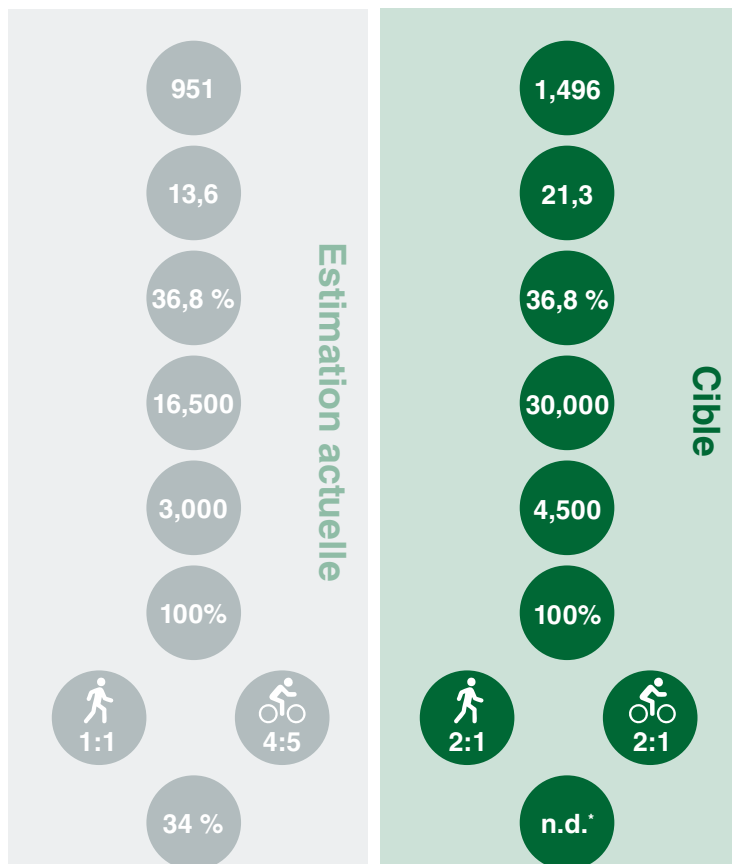
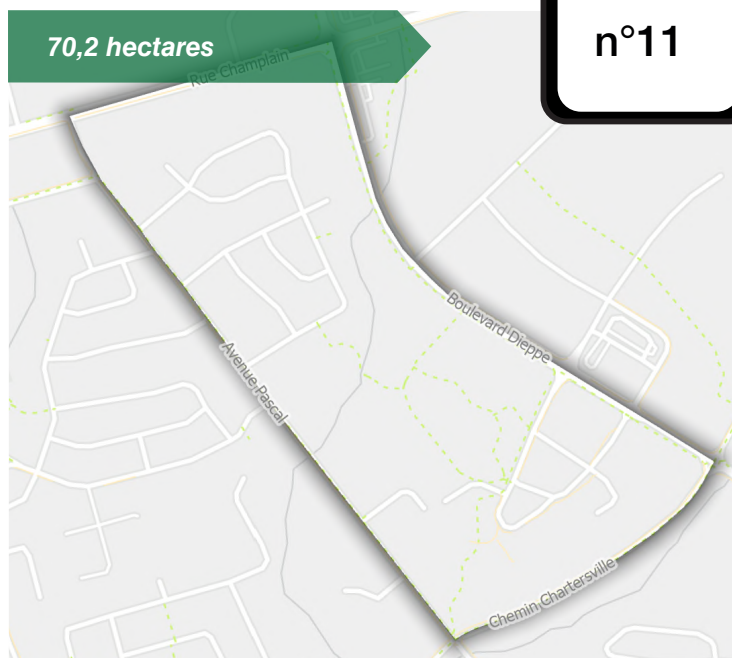
Ratio de km de transport actif au km de rue

Pourcentage de couvert forestier

Secteur

n°11

70,2 hectares



* Cible à déterminer dans le cadre du futur plan de gestion de la foresterie urbaine



Secteur°12 - Chemin Gauvin



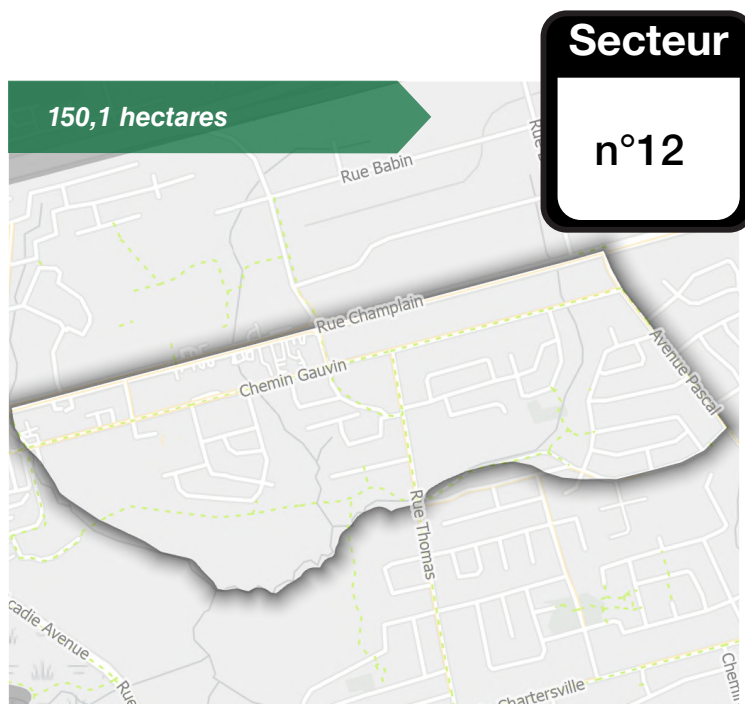
4.12 Chemin Gauvin

Objectifs du secteur

Ce secteur, situé au sud de la rue Champlain et centré sur le chemin Gauvin, est un quartier principalement résidentiel en transition. Sa proximité du centre-ville de Dieppe et des infrastructures de transport a entraîné un développement intercalaire soutenu et une augmentation du nombre d'immeubles multilogements, en particulier le long de la rue Champlain et du chemin Gauvin.

Cependant, une grande partie de ce secteur comprend des quartiers bien établis où se côtoient des maisons unifamiliales et jumelées.

La croissance et le développement de ce secteur pourraient inclure l'amélioration de la connectivité entre la rue Champlain et le chemin Gauvin (en particulier pour les piétons), par exemple dans le bloc entre la rue Lafrance et l'avenue Pascal.



Indicateurs clés

Population

Densité de population (par hectare)

Pourcentage de terrains municipaux

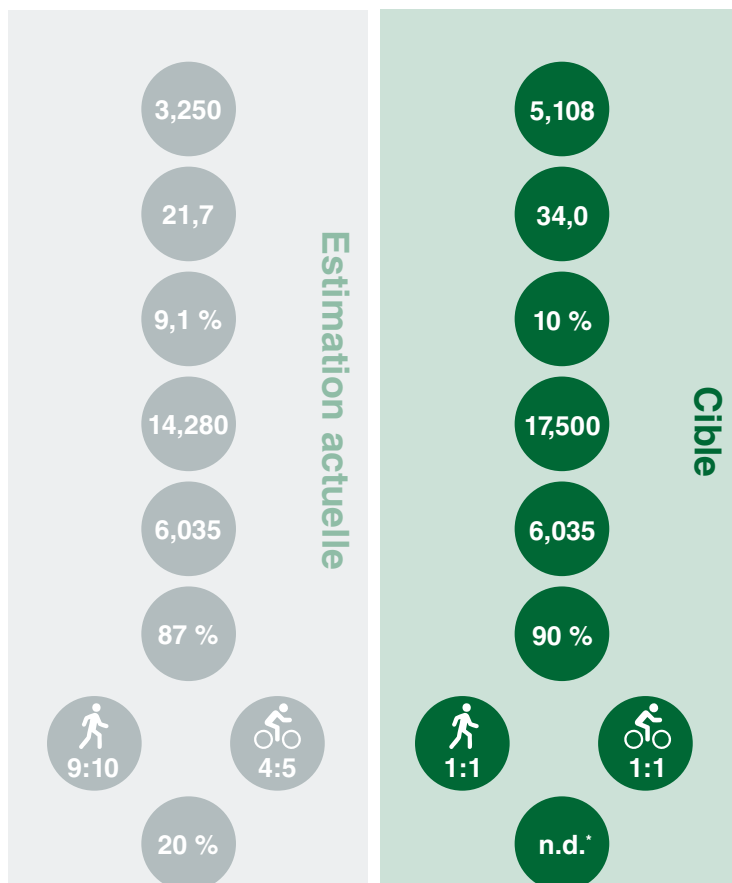
m² d'espace commercial

m² d'espace institutionnel

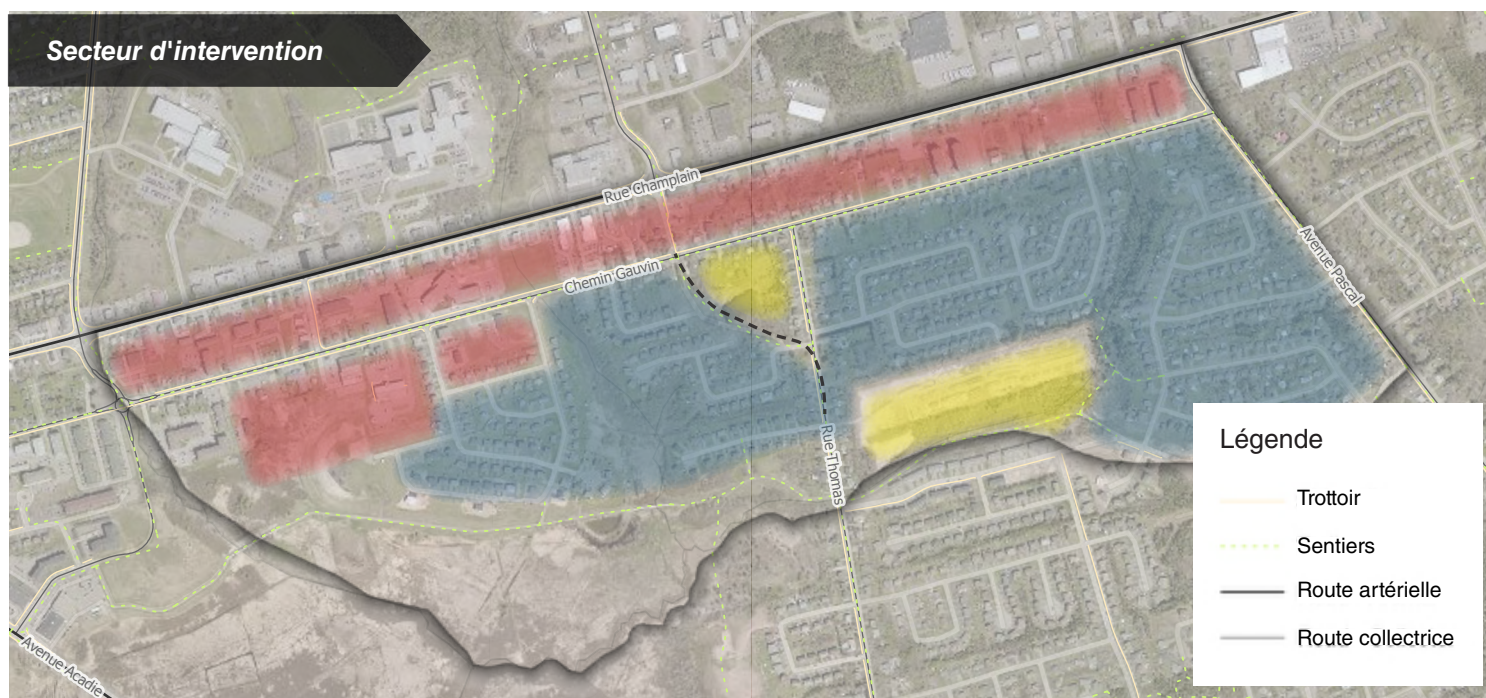
Couverture des transports en commun (400 m d'un arrêt de bus)

Ratio de km de transport actif au km de rue

Pourcentage de couvert forestier



* Cible à déterminer dans le cadre du futur plan de gestion de la foresterie urbaine



Zones d'intensification

Les zones situées le long de la rue Champlain et du chemin Gauvin devraient continuer de se développer, avec un fort potentiel pour des aménagements à usage mixte et une densité résidentielle élevée. Cette croissance viendra compléter et soutenir celle du centre-ville adjacent, et est favorisée par l'accès aux infrastructures de transport, aux transports en commun et aux pôles d'emploi et d'éducation.

Un bloc entre la rue Champlain et le chemin Gauvin abrite également l'école Lou MacNarin, un bâtiment important pour le quartier.

Le réaménagement de la partie nord de la rue Thomas vise à améliorer la circulation vers et depuis la zone située au sud du chemin Gauvin et crée un bloc triangulaire susceptible d'être densifié.

Sud du chemin Gauvin

Cette zone devrait rester en grande partie inchangée et servir de transition entre le centre-ville à forte densité et les quartiers résidentiels moins denses situés au sud.

Croissance intercalaire

Les terrains vacants dans le tissu urbain de cette zone sont considérés comme propices à un développement résidentiel à faible densité, notamment des maisons en rangée et des petits immeubles multilogements.



Secteur°13 - Amirault - Rivière Petitcodiac



4.13 Amirault - Rivière Petitcodiac

Objectifs du secteur

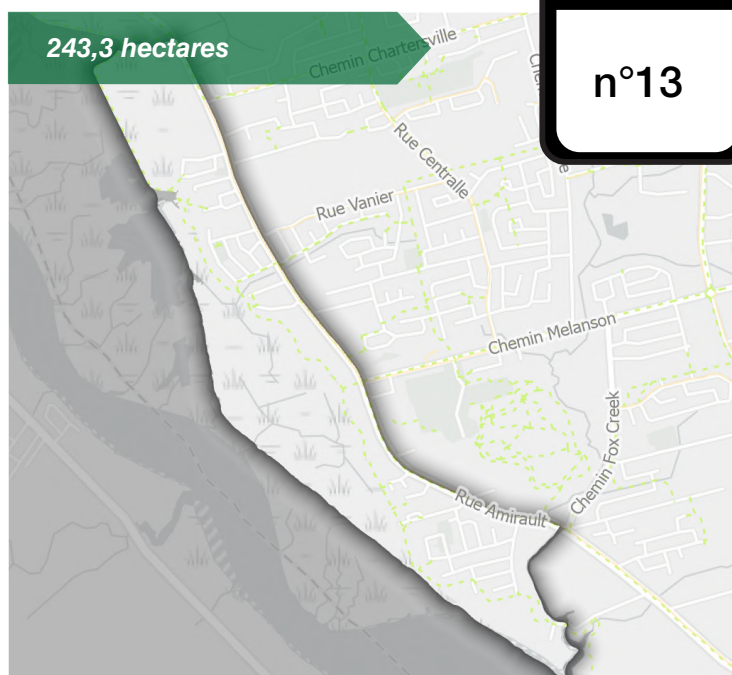
À l'ouest de la rue Amirault, ce secteur comprend de grands espaces ouverts et des sentiers récréatifs le long de la rivière Petitcodiac. Le développement dans ce secteur est limité afin de protéger les terres humides et la rive soumis aux marées de la rivière.

Par conséquent, bien qu'une certaine intensification et un certain développement intercalaire soient possibles le long de la rue Amirault, les quelques quartiers de maisons unifamiliales présents dans ce secteur ne devraient pas s'étendre.

Secteur

n°13

243,3 hectares



Indicateurs clés

Population

Densité de population (par hectare)

Pourcentage de terrains municipaux

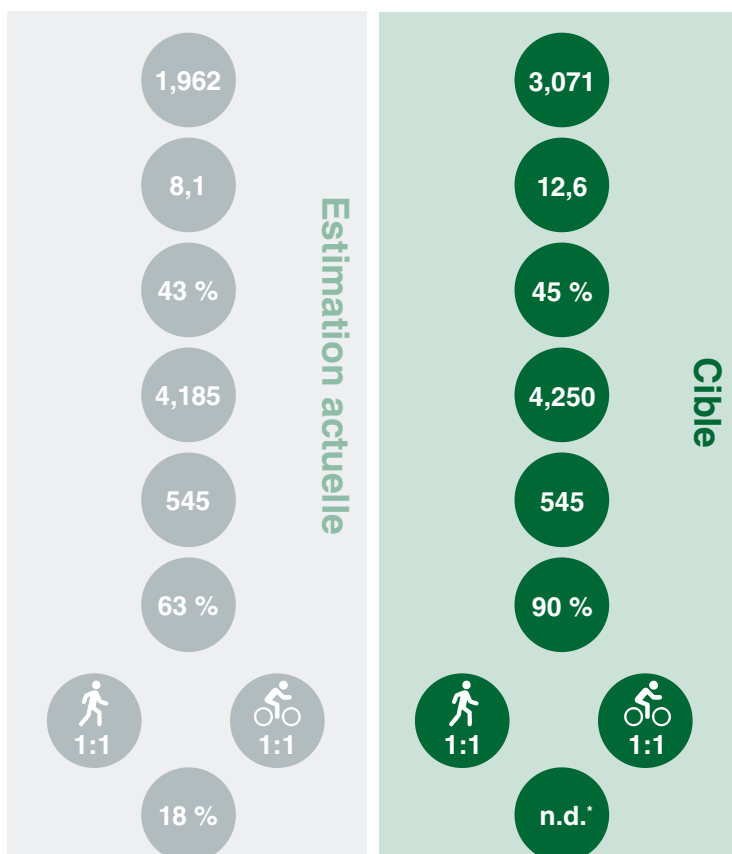
m² d'espace commercial

m² d'espace institutionnel

Couverture des transports en commun
(400 m d'un arrêt de bus)

Ratio de km de transport actif au km de rue

Pourcentage de couvert forestier



* Cible à déterminer dans le cadre du futur plan de gestion de la foresterie urbaine

Secteur d'intervention



Légende

- Trottoir
- ... Sentiers
- Route artérielle
- Route collectrice

Corridor Amirault

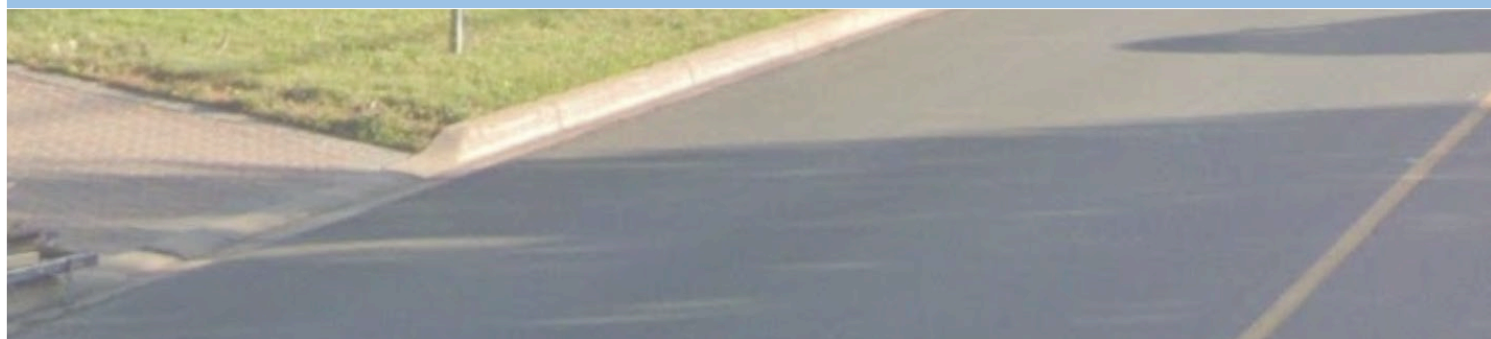
La zone autour de l'intersection du chemin Chartersville et de la rue Amirault présente un fort potentiel d'intensification, avec un accès facile aux services et aux commodités du centre-ville. Une certaine intensification est également possible autour de l'intersection avec le chemin Melanson. Une densification modérée est possible sur toute la longueur de la rue Amirault. Les intersections de la rue Amirault avec d'autres rues artérielles ou collectrices se prêtent bien à un développement à usage mixte qui viendrait compléter les commodités commerciales locales de la zone.

Terres humides et espaces verts

Cette zone devrait rester en grande partie inchangée afin de protéger les terres humides d'importance provinciale le long de la rivière Petitcodiac et le flux des marées.



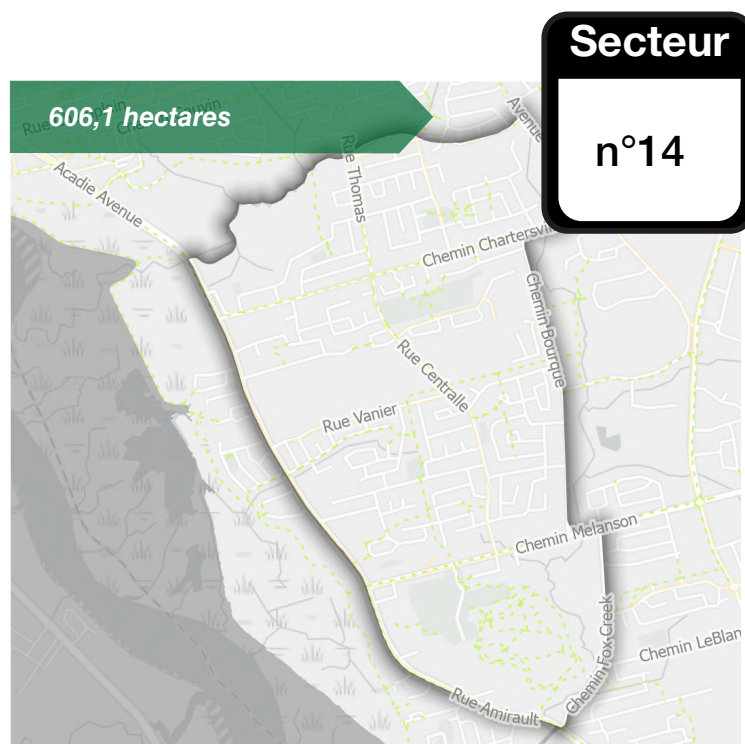
Sector°14 - Chartersville—Saint-Anselme



4.14 Chartersville—Saint-Anselme

Objectifs du secteur

Il s'agit d'un quartier résidentiel bien établi, composé principalement de maisons unifamiliales et de quelques maisons en rangée. Un grand nombre de sentiers permettent de se déplacer à pied dans tout le secteur, dont l'extrémité sud est délimitée par le parc St-Anselme, un précieux espace récréatif pour l'ensemble de la ville. Malgré que le secteur soit bien établi comme quartier à faible densité, il existe des possibilités de développement intercalaire à faible hauteur, notamment de nouvelles maisons unifamiliales et des logements accessoires (pavillons-jardin). Quelques commerces de proximité, tels que des petits magasins de quartier, pourraient également être implantés dans ce secteur afin de faciliter l'accès des résidents aux services de base. Le quartier compte deux écoles : l'école Amirault et l'école Anna-Malenfant.



Indicateurs clés

Population

Densité de population (par hectare)

Pourcentage de terrains municipaux

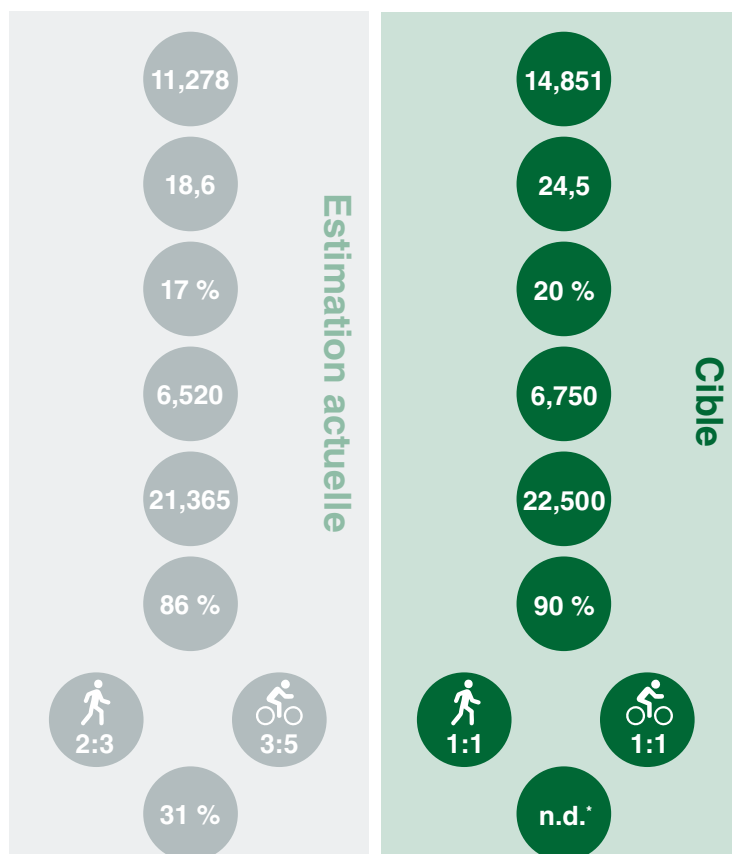
m² d'espace commercial

m² d'espace institutionnel

Couverture des transports en commun (400 m d'un arrêt de bus)

Ratio de km de transport actif au km de rue

Pourcentage de couvert forestier



* Cible à déterminer dans le cadre du futur plan de gestion de la foresterie urbaine



Légende

- Trottoir
- ... Sentiers
- Route artérielle
- Route collectrice

Corridor Amirault

La zone autour de l'intersection du chemin Chartersville et de la rue Amirault présente un fort potentiel d'intensification, avec un accès facile aux services et aux commodités du centre-ville. Une densification modérée est possible sur toute la longueur de la rue Amirault.

Les intersections entre la rue Amirault et les routes collectrices offrent un potentiel pour une gamme de commodités commerciales, en particulier sur les propriétés à usage mixte.

Croissance intercalaire

Il existe des possibilités de densification à faible hauteur dans tout le secteur, avec un fort potentiel pour la construction de maisons en rangée qui s'harmonisent avec le caractère du quartier existant. Les zones particulièrement propices à la densification comprennent le chemin Chartersville et la rue Amirault, ainsi que la zone située à l'est du cimetière Notre-Dame du Calvaire.

Quartiers existants

Une grande partie de ce secteur est constituée de quartiers résidentiels bien établis, composés principalement de maisons individuelles. Bien que quelques aménagements mineurs, tels que des pavillons-jardin, soient possibles, ces zones devraient rester globalement inchangées.

Parc Rotary Saint-Anselme

Ce parc est une ressource communautaire inestimable pour la ville et restera un espace vert. Il existe un certain potentiel d'amélioration de la connectivité avec les quartiers adjacents le long des chemins Fox Creek et Melanson, qui pourrait s'intégrer à un projet d'aménagement intercalaire autour du parc.

Commerce local

Il existe un potentiel pour quelques petits projets de commerces, tels que des dépanneurs, dans ce secteur. Ceux-ci seront bien accueillis par les habitants du quartier et permettront aux résidents de faire leurs achats courants sans avoir à se déplacer trop loin.



Secteur°15 - Rue du Golf



4.15 Rue du Golf

Objectifs du secteur

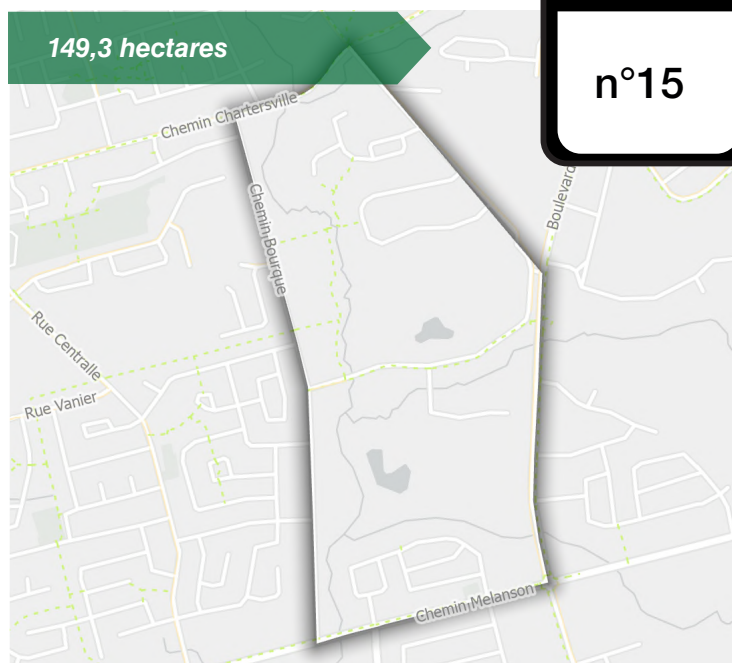
Ce secteur se caractérise par un mélange de maisons individuelles sur de grands terrains entourant l'extrémité ouest du club de golf Fox Creek, ainsi que par quelques lotissements de maisons en rangée. Une grande partie de ce secteur est occupée par le terrain de golf lui-même. Une série de sentiers traversant la zone offre également des possibilités de loisirs.

Le prolongement du boulevard Dieppe devrait entraîner une augmentation de l'activité dans la région et, par conséquent, offrir des possibilités de croissance à l'extrémité sud de ce secteur, à l'intersection du chemin Melanson et du boulevard Dieppe. Une meilleure desserte entre le chemin Keith et la rue du Golf et le boulevard Dieppe sera essentielle pour le transport dans cette zone.

149,3 hectares

Secteur

n°15



Indicateurs clés

Population

Densité de population (par hectare)

Pourcentage de terrains municipaux

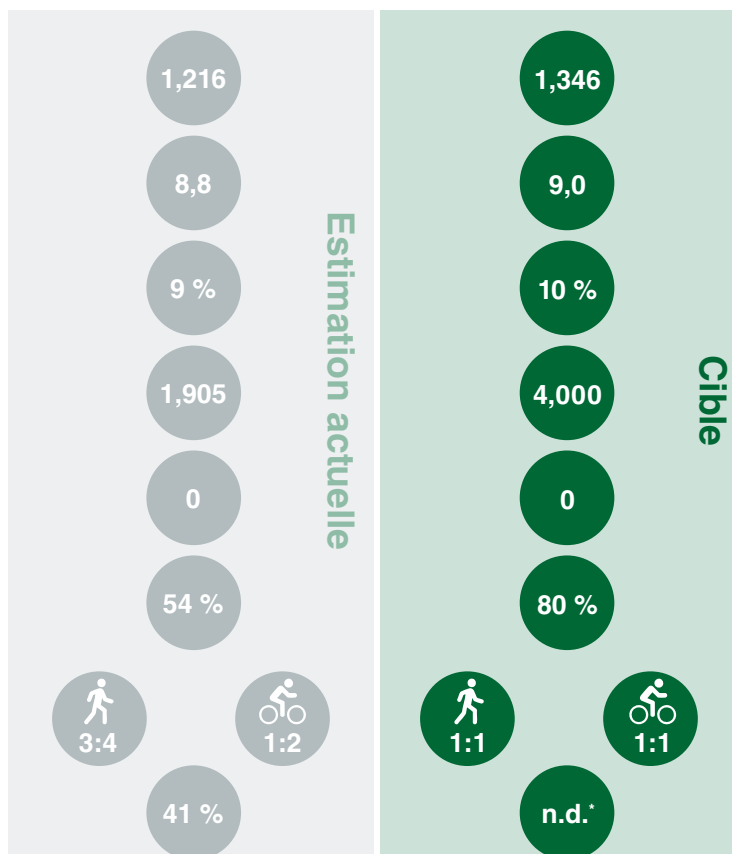
m² d'espace commercial

m² d'espace institutionnel

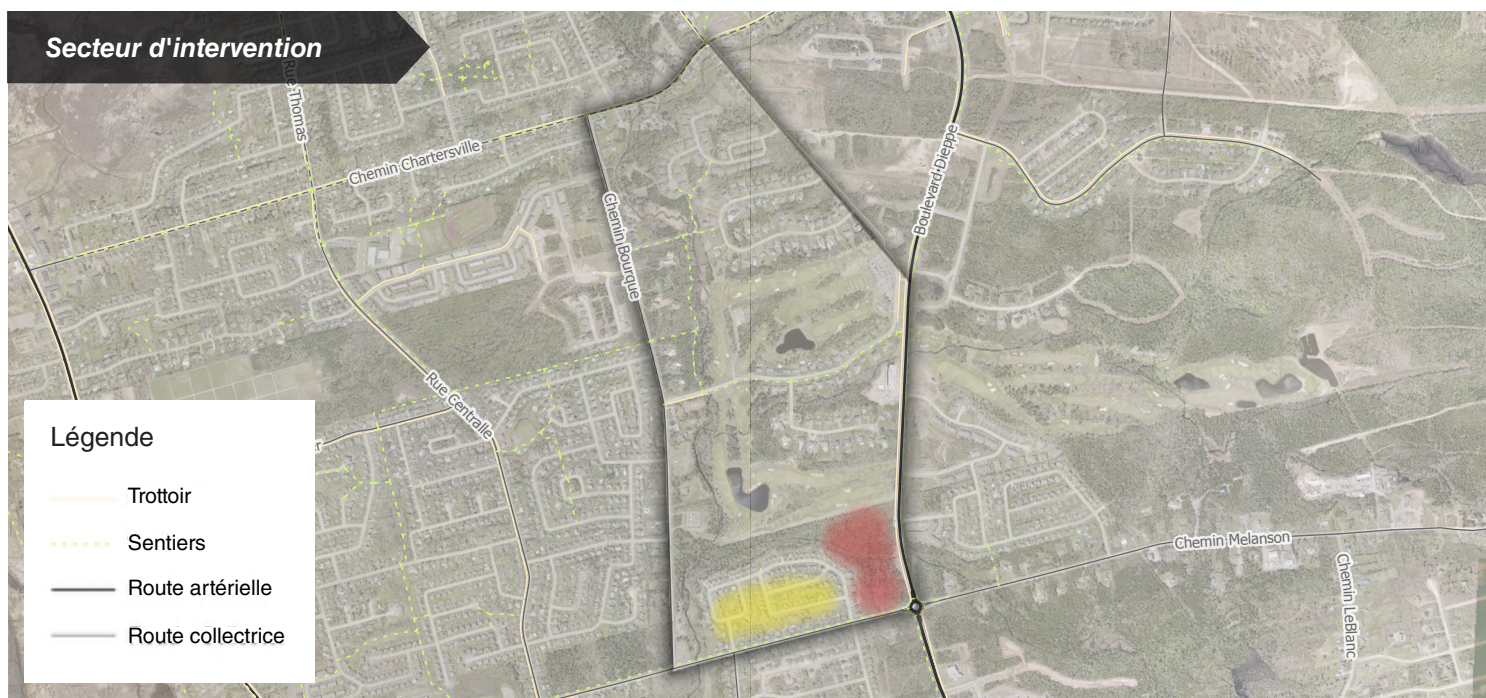
Couverture des transports en commun
(400 m d'un arrêt de bus)

Ratio de km de transport actif au km de rue

Pourcentage de couvert forestier



* Cible à déterminer dans le cadre du futur plan de gestion de la foresterie urbaine



Zones d'intensification

Une intensification est possible à l'intersection du chemin Melanson et du boulevard Dieppe, ce qui pourrait créer un pôle dense offrant des logements, des commerces et des services à la population locale. Le prolongement du boulevard Dieppe favorisera ce développement en créant d'excellentes liaisons avec d'autres quartiers de la ville.

Croissance intercalaire

Une certaine densification est possible le long du chemin Melanson, en particulier pour les maisons en rangée. Cette densification sera favorisée par l'accès au parc Rotary St. Anselme et aux infrastructures de transport de la région.



Secteur°16 - Boulevard Dieppe – Antonine-Maillet



4.16 Boulevard Dieppe – Antonine-Maillet

Objectifs du secteur

La partie centrale du boulevard Dieppe est un quartier résidentiel en transition. Alors que certains lotissements plus anciens de ce secteur se caractérisent par un environnement essentiellement suburbain, les terrains situés le long du boulevard Dieppe font l'objet d'une densification et créent un environnement urbain. Ce petit secteur abrite également des bâtiments institutionnels importants, notamment une caserne de pompiers ainsi que les écoles Antonine-Maillet et Le Marais, récemment construites.

Les terrains de ce secteur sont principalement résidentiels, mais certaines utilisations commerciales limitées sont souhaitables dans les bâtiments à usage mixte le long du boulevard Dieppe.

140,8 hectares

Secteur

n°16

Indicateurs clés

Population

Densité de population (par hectare)

Pourcentage de terrains municipaux

m² d'espace commercial

m² d'espace institutionnel

Couverture des transports en commun
(400 m d'un arrêt de bus)

Ratio de km de transport actif au km de rue

Pourcentage de couvert forestier

2,250

15,9

7,9 %

335

10,950

23,2 %

1:2

1:4

49 %

Estimation actuelle

2,900

20,6

10 %

5,000

15,000

75%

1:1

1:1

n.d.*

Cible

* Cible à déterminer dans le cadre du futur plan de gestion de la foresterie urbaine



Secteur d'intervention

Légende

- Trottoir
- - - Sentiers
- Route artérielle
- Route collectrice

Zones d'intensification

Les terrains situés près de l'intersection du boulevard Dieppe et du chemin Melanson devraient accueillir la majeure partie de la densité résidentielle et du développement commercial dans ce secteur. La proximité des infrastructures de transport existantes et des écoles Antonine-Maillet et Le Marais en fait un endroit idéal pour un tel développement.

Chemin Leblanc

Cette route rurale entièrement aménagée devrait rester inchangée. Les terrains situés le long du chemin Leblanc serviront de zone tampon entre les zones achalandées du boulevard Dieppe et réduiront la couverture de lot moyenne dans le secteur.

La faible densité résidentielle le long du chemin Leblanc permettra également la création d'un corridor de transport actif.

Croissance intercalaire

Les terrains vacants dans le tissu urbain de cette zone sont considérés comme propices à un développement résidentiel à faible densité, notamment des maisons mitoyennes et des petits immeubles d'habitation.



Secteur°17 - Prolongement du boulevard Dieppe

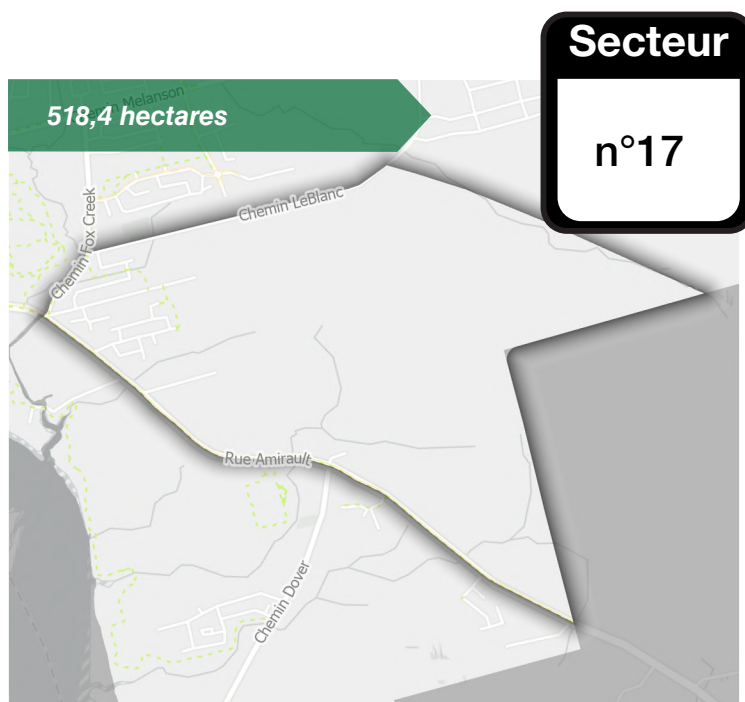


4.17 Prolongement du boulevard Dieppe

Objectifs du secteur

Bien que la grande majorité des terrains y soient encore non-développés, le prolongement du boulevard Dieppe améliorera considérablement l'accès aux terrains situés au cœur du secteur. Il est important de tirer le meilleur parti de cette expansion de l'empreinte urbaine, dans le but de créer une communauté complète capable d'absorber une grande partie de la croissance résidentielle et commerciale prévue dans la ville. Étant donné qu'une grande partie de la croissance globale de la ville devrait se produire ici, il est important que de nouveaux bâtiments institutionnels, notamment des écoles, y soient construits à moyen terme.

À l'heure actuelle, la plupart des aménagements dans ce secteur prennent la forme de lotissements à faible densité près du chemin Fox Creek. Il y a également une bande de maisons le long de la rue Amirault, qui rappelle encore une route rurale.



Secteur

n°17

Indicateurs clés

Population

Densité de population (par hectare)

Pourcentage de terrains municipaux

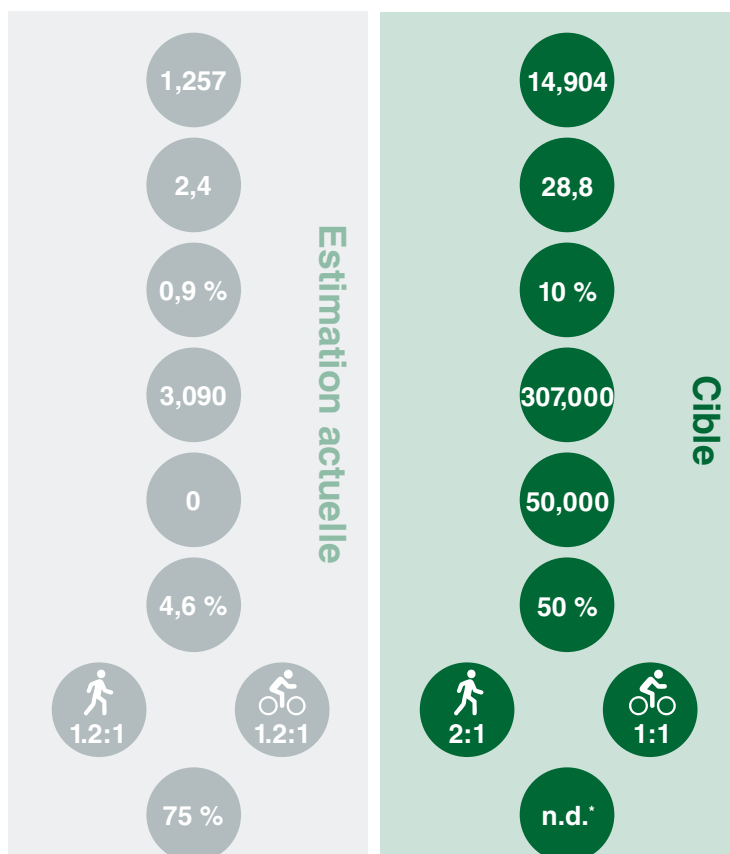
m² d'espace commercial

m² d'espace institutionnel

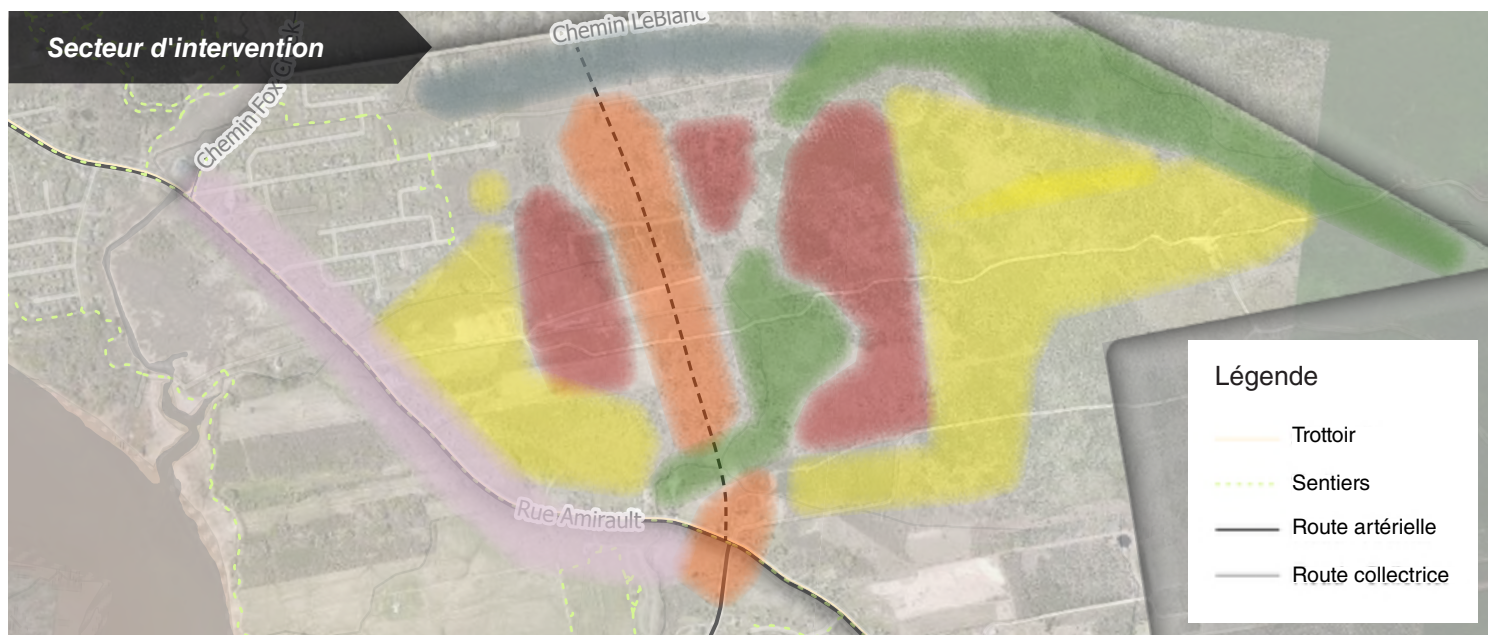
**Couverture des transports en commun
(400 m d'un arrêt de bus)**

Rapport entre le km AT et le km routier

Pourcentage de couvert forestier



* Cible à déterminer dans le cadre du futur plan de gestion de la foresterie urbaine



Boulevard Dieppe

La ville souhaite que le boulevard Dieppe devienne la rue principale desservant le nouveau quartier émergeant. Celui-ci devrait offrir des façades de bâtiment dynamiques et un large éventail de commerces et services.

Nœuds de croissance

Les pôles de croissance sont destinés à accueillir les plus fortes densités de population à Dieppe et pourraient comprendre des immeubles résidentiels de grande hauteur. La densité de développement augmentera généralement à proximité du boulevard Dieppe et diminuera dans les zones plus proches des quartiers à faible densité. Un certain développement commercial est également à prévoir dans cette zone, en particulier au rez-de-chaussée des bâtiments.

Zone d'intérêt écologique

Zones d'intérêt naturel où des mesures de protection des habitats doivent être envisagées dans le cadre de la planification future.

Croissance intercalaire

Les terrains vacants dans le tissu urbain de cette zone sont considérés comme propices à un développement résidentiel à faible densité, notamment des maisons en rangée et des petits immeubles d'habitation.

Corridor Amirault

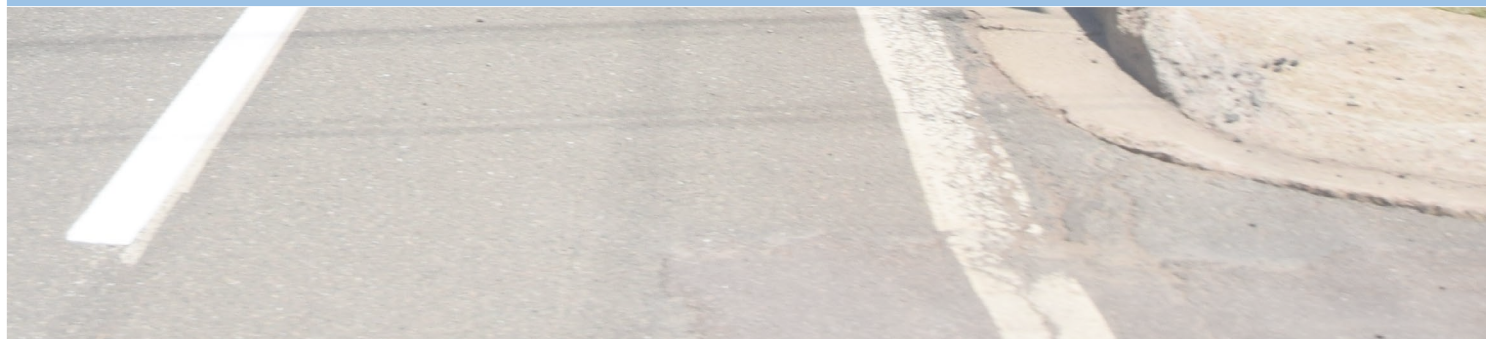
La rue Amirault a été pendant des siècles la route reliant Moncton à Memramcook. Avec la croissance de Dieppe, des maisons rurales et suburbaines ont commencé à apparaître sur cette rue, lui conférant un charme rural unique. Bien qu'une partie de la rue Amirault soit très proche de zones urbaines densément peuplées, en particulier dans la section près du chemin Fox Creek, tout projet d'aménagement sur cette rue devra respecter l'échelle et l'apparence rurales du corridor.

Chemin Leblanc

Cette route rurale entièrement aménagée devrait rester inchangée.



Secteur°18 - Dover



4.18 Dover

Objectifs du secteur

Ce secteur, le plus au sud de Dieppe, est limitrophe de la communauté de Memramcook et présente un caractère essentiellement rural. La plupart des nouveaux lotissements devraient voir le jour dans le coin nord-ouest du secteur et à proximité d'où la rue Amirault rejoint la limite est de la ville.

La rue Amirault présente un contexte particulier, car elle est l'une des quelques routes artérielles de la ville tout en étant composée d'un cadre rural. Si les constructions plus anciennes de cette rue ont un charme rural, il existe un potentiel de densification en harmonie avec les maisons existantes. Le chemin Dover a un caractère encore plus rural et est très isolé. Le développement le long de ce chemin sera donc limité dans un avenir prévisible, même s'il pourrait être stimulé par la nouvelle tour d'eau.

650,7 hectares

Secteur

n°18

Indicateurs clés

Population

Densité de population (par hectare)

Pourcentage de terrains municipaux

m² d'espace commercial

m² d'espace institutionnel

Couverture des transports en commun
(400 m d'un arrêt de bus)

Rapport entre le km AT et le km routier

Pourcentage de couvert forestier

1,080

1,7

1,9 %

4,800

700

2,1 %



1:2



1:1

59 %

Estimation actuelle

3,863

5,9

10 %

20,000

2,000

25 %



1:1



1:1

n.d.*

Cible

* Cible à déterminer dans le cadre du futur plan de gestion de la foresterie urbaine

Secteur d'intervention



Boulevard Dieppe

À la nouvelle extrémité sud du boulevard Dieppe, l'intersection avec la rue Amirault et le chemin Dover devrait accueillir un aménagement à usage mixte, mais à une densité moindre que dans le reste du boulevard Dieppe. Cette intersection peut être considérée comme une porte d'entrée vers la partie urbaine de la municipalité.

Croissance intercalaire

Les terrains vacants dans le tissu urbain de cette zone sont considérés comme propices à un développement résidentiel à faible densité, notamment des maisons mitoyennes et des petits immeubles d'habitation. Cette vision s'étend également au chemin Dover. Bien qu'il s'agisse d'une artère entièrement desservie, le chemin Dover se trouve dans un coin peu connecté au reste de la ville et ne se prête pas à une augmentation de la densité.

Corridor Amirault

La rue Amirault a été pendant des siècles la route reliant Moncton à Memramcook. Avec la croissance de Dieppe, des maisons rurales et suburbaines ont commencé à apparaître sur cette rue, lui conférant un charme rural unique. Bien qu'une partie de la rue Amirault soit très proche de zones urbaines densément peuplées, en particulier dans la section près du chemin Fox Creek, tout projet d'aménagement sur cette rue devra respecter l'échelle et l'apparence rurales du corridor.

Zone d'intérêt écologique

Zones d'intérêt naturel où des mesures de protection des habitats doivent être envisagées dans le cadre de la planification future.

5. Mise en œuvre



5.1 Résumé et recommandations

Après un examen approfondi des caractéristiques socioéconomiques et des infrastructures pertinentes de la ville, le document quantifie les chiffres attendus en matière de population et de surface commerciale sur la base de projections. À partir de ces chiffres et d'échantillons du tissu urbain existant dans la ville, la stratégie a ensuite élaboré des scénarios de croissance qui indiquent la superficie nécessaire pour accueillir les niveaux de croissance attendus d'ici à 2056.

Grâce à des indicateurs quantifiables, les scénarios de croissance ont fourni des données qui ont permis aux décideurs municipaux d'évaluer ces scénarios et de définir une vision recommandée pour la croissance, qui se manifeste dans le scénario de croissance final. La vision de ce scénario recommandé est ensuite décomposée et opérationnalisée dans les fiches sectorielles.

Une fois cette vision claire établie, la section « Mise en œuvre » de la stratégie de croissance urbaine présente certaines considérations supplémentaires nécessaires pour concrétiser cette vision. Alors que les fiches sectorielles

se concentrent sur les recommandations en matière de politique de développement au niveau des quartiers, cette section identifie les investissements dans les infrastructures ainsi que les mises à jour des politiques municipales et les changements réglementaires nécessaires pour soutenir la croissance de manière coordonnée et durable. Des besoins en matière de transport et de services aux ajustements du zonage et aux politiques de développement, chaque recommandation vise à permettre la mise en place du type de forme urbaine compacte et connectée prévue dans la stratégie.

Il est important de noter que la mise en œuvre n'est pas considérée comme un effort en un temps, mais plutôt comme un processus continu. Ces mesures sont conçues pour être permanentes et permettre à la Ville de s'adapter aux changements tout en restant ancrée dans l'orientation stratégique établie dans le scénario de croissance recommandé. Ensemble, elles constituent une feuille de route pour transformer les principes de planification en résultats concrets qui profiteront à tous les résidents de Dieppe.



Figure 31: Construction d'appartements sur le chemin Gauvin.

5.2 Recommandations relatives aux égouts sanitaires

5.2.1 Description du système

Le réseau d'égouts sanitaires de la ville de Dieppe comprend quatre grands bassins d'égouts, tels que désignés dans le plan directeur des égouts (RVA, 2012), qui couvre toutes les zones situées à l'intérieur des limites du périmètre de développement des services établi par la Commission du district de planification du Grand Moncton. Ces bassins d'égouts sont résumés comme suit :

- + **Bassin versant du ruisseau Babineau** : Ce bassin versant est principalement collecté par l'égout principal du ruisseau Babineau et représente la zone
 - + située au nord du chemin Chartersville. Il englobe les aménagements le long de la rue Champlain et les terrains entourant l'aéroport.
- + **Bassin versant de l'avenue Virginia**: Ce petit bassin versant représente le centre-ville de la municipalité et se déverse directement dans la station de pompage de l'avenue Virginia.
- + **Bassin versant du ruisseau Fox Creek**: Ce bassin versant est délimité approximativement par le

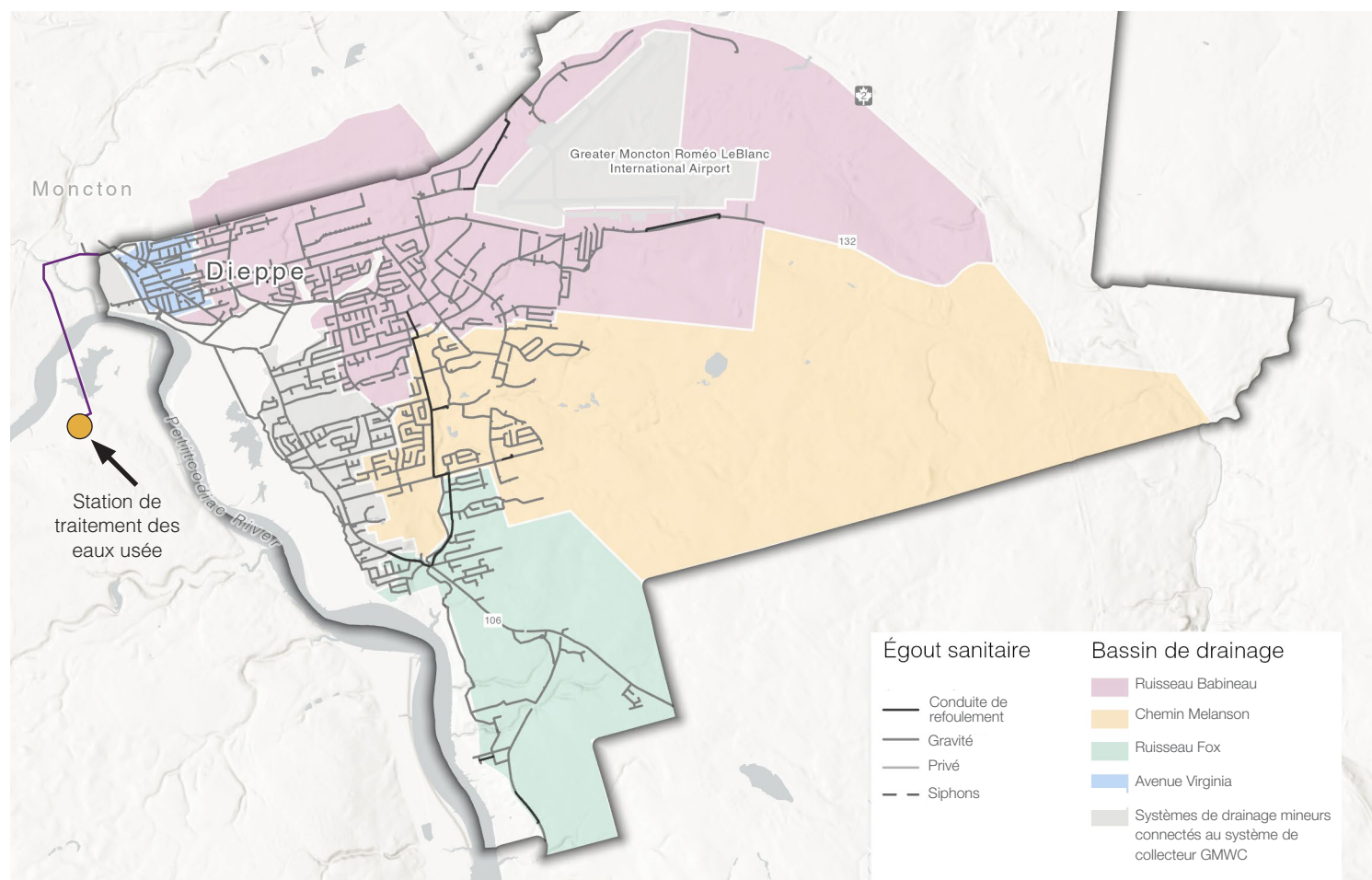


Figure 32: Plan du réseau d'égouts municipal

ruisseau Fox Creek à l'ouest et le chemin Melanson au nord. Il est collecté par un égout principal de TransAqua, qui longe la rivière Petitcodiac jusqu'à la station de pompage Fox Creek.

- + **Bassin versant de chemin Melanson:** Ce bassin versant relativement petit dessert principalement le terrain de golf Fox Creek et les lotissements environnants. Il est finalement collecté par l'égout principal de Fox Creek, qui se jette dans la station de pompage Fox Creek au sud.

Le plan directeur de 2012, qui est la dernière analyse de la capacité des infrastructures d'égouts de Dieppe, a établi une projection de croissance de 3 % par an. Le recensement de

2011 a dénombré 23 310 habitants à Dieppe. Le scénario de croissance élevée estime que la population sera de 36 660 habitants en 2026, soit une croissance annuelle d'environ 3% sur une période de 15 ans, ce qui confirme l'estimation du plan directeur de 2012. Le scénario de forte croissance prévoit un taux de croissance similaire pour la prochaine période de cinq ans (2026-2031), avec un ralentissement de la croissance pour atteindre environ 2,3 % par an à la fin de la période de planification (2056).

Compte tenu de la croissance importante enregistrée depuis 2012, date à laquelle le dernier plan directeur du réseau d'égouts a été achevé, la ville devrait envisager une mise à jour de ce plan afin de refléter les dernières projections de croissance et les priorités en matière de développement.



Figure 33: Station de pompage des eaux usées Fox Creek, rue Amirault

5.2.2 Bassin de drainage du ruisseau Babineau

Voici les implications les plus importantes identifiées pour ce bassin d'égouts selon le scénario de croissance élevée :

- + **Expansion du parc industriel:** Une importante zone de croissance du parc industriel est prévue à l'est de l'aéroport, ce qui, selon des études antérieures, nécessitera l'extension et la modernisation du collecteur principal du ruisseau Babineau.

Les recommandations supplémentaires suivantes ont été formulées dans le plan directeur de 2012 pour ce bassin d'égouts, qui serait touché par le développement prévu :

- + Moderniser la conduite d'égout de 525 mm de diamètre en raison de défauts de pente, depuis l'égout principal du marais jusqu'au bas de la rue du Collège, à l'intersection de la rue Champlain.
- + L'égout collecteur de 300 mm en aval du boulevard Dieppe (du boulevard Dieppe à l'avenue Pascal) a été identifié comme un goulot d'étranglement nécessitant une modernisation.

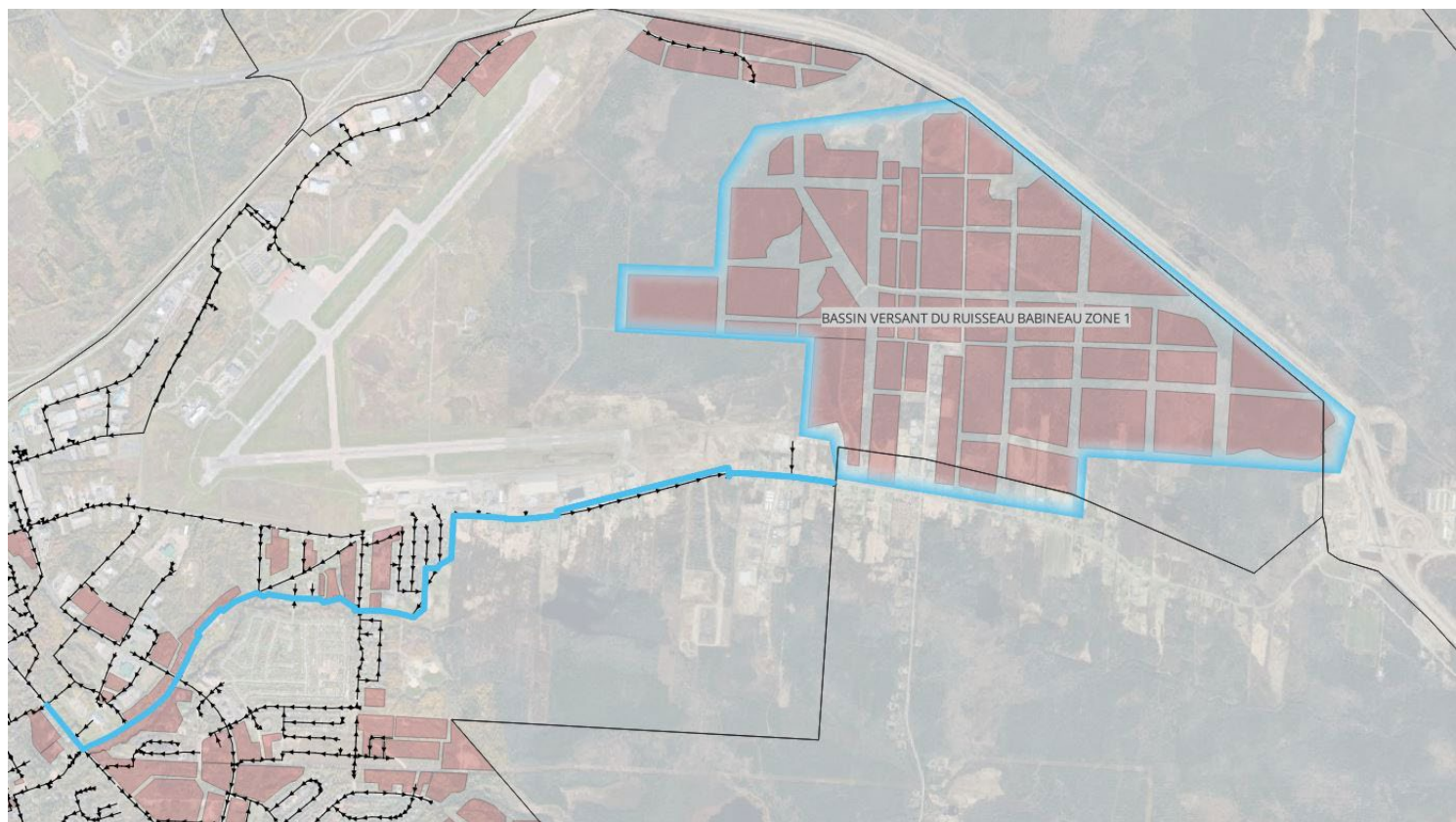


Figure 34: Zone 1 du bassin du ruisseau Babineau (parc industriel Est, polygones du scénario de croissance en rouge)

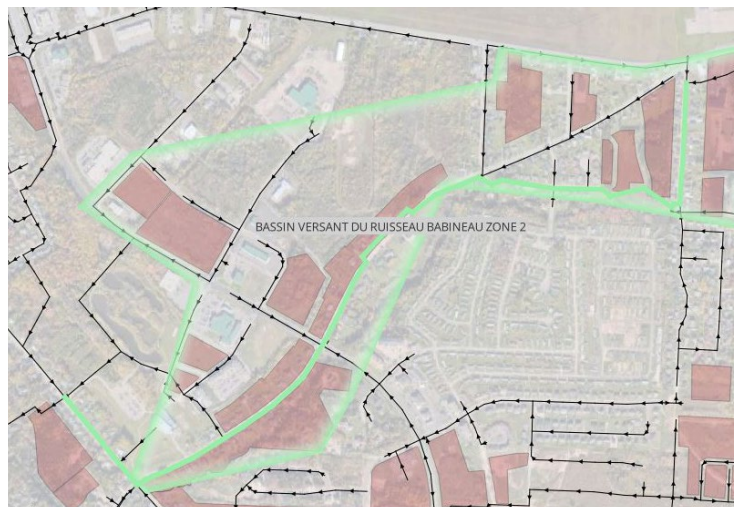
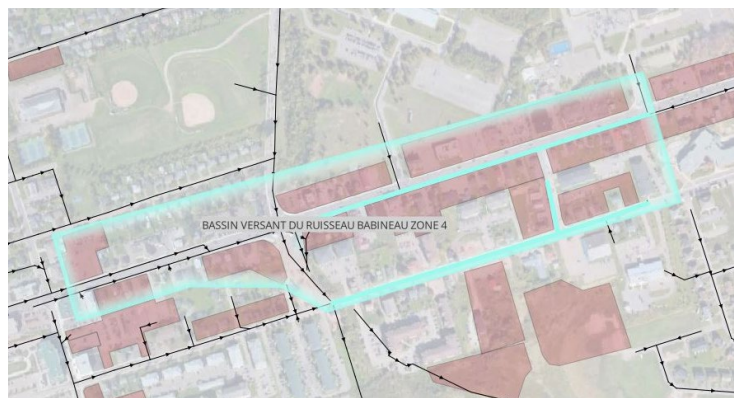


Figure 35: Zones clés nécessitant une modernisation des infrastructures d'égouts dans le bassin versant du ruisseau Babineau.

- + L'égout du chemin Chartersville, près de rue Gorveatte, a été signalé comme étant parfois surchargé lors des épisodes pluvieux. Des investigations supplémentaires ont été recommandées afin d'identifier les apports ou infiltrations excessifs.
- + Les zones mises en évidence à la figure 35 montrent le développement prévu (scénario de croissance finale) dans le bassin versant du ruisseau Babineau, qui pourraient devoir être réexaminées lors de la prochaine mise à jour du plan directeur des égouts sanitaires.

5.2.3 Bassin de drainage du ruisseau Fox Creek

Voici les implications les plus importantes identifiées pour ce bassin d'égouts selon le scénario de croissance élevée :

- + **Prolongement du boulevard Dieppe:** Une vaste zone de développement est prévue le long du prolongement du boulevard Dieppe, environ entre le chemin Leblanc et la rue Amirault. Ce développement ouvrira un vaste bassin versant qui devrait se déverser vers le réseau existant de la rue Amirault. Une conception préliminaire a été réalisée en 2018 pour un nouvel égout collecteur qui interceptera cette zone et la raccordera directement à l'égout collecteur de TransAqua (égout collecteur de Dover) en raison des contraintes de capacité de la rue Amirault. Le tracé et le dimensionnement proposés dans cette étude devraient être revus à la lumière des dernières projections de développement.
- + **Station de pompage Fox Creek:** Cette zone de développement sera finalement drainée vers la station de pompage Fox Creek (TransAqua) via l'égout collecteur TransAqua le long de la rivière Petitcodiac. Les conditions d'écoulement de cette station de pompage critique devraient être examinées afin de confirmer si la capacité disponible est suffisante.
- + La surveillance du débit de l'égout de la rue Amirault a été proposée afin de confirmer la capacité de réserve disponible de cette section.
- + Le rapport a souligné la nécessité d'ajouter une section supplémentaire d'égout en aval de la station de pompage de Dover pour permettre le déversement de la conduite de refoulement afin de répondre aux besoins du bassin d'égouts une fois le développement terminé.
- + Le plan directeur souligne également certaines discontinuités dans le réseau de collecte de TransAqua (Commission des eaux usées du Grand Moncton). Aucune modification spécifique n'a été identifiée, ce qui indique que des discussions et des études supplémentaires seront nécessaires.

Les recommandations supplémentaires suivantes ont été identifiées dans le plan directeur de 2012 pour ce bassin d'égouts, qui serait touché par le développement prévu :

- + Surveiller complètement le débit de l'égout principal de Fox Creek entre la station de pompage Fox Creek et le chemin Melanson. Cet égout était estimé être proche de sa capacité maximale et connaît des augmentations importantes de débit par temps pluvieux.



Figure 36: Principaux besoins en infrastructures dans le bassin de Fox Creek.

5.2.4 Bassin de drainage du chemin Melanson

Voici les implications les plus importantes identifiées pour ce bassin d'égouts selon le scénario de croissance élevée :

- + **Rue Yvonne et rue Caleb:** Un développement important est proposé pour la zone délimitée approximativement par la rue Yvonne au nord et le chemin Melanson au sud. Cette zone est divisée en deux bassins d'égouts principaux, environ la moitié du développement devant être drainée vers l'ouest en direction du boulevard Dieppe, et l'autre moitié vers une nouvelle station de pompage des eaux usées près du chemin Melanson.
- + **Bassin d'égouts est:** Cette zone aura un impact sur les débits du boulevard Dieppe et de la station de relèvement de la rue du Golf, dont la capacité a déjà été identifiée comme limitée.
- + **Bassin versant ouest/sud:** Cette zone nécessitera une nouvelle station de relèvement, ce qui aura des répercussions sur le service dans une zone plus vaste à l'ouest du boulevard Dieppe, le long du chemin Melanson. Cette future station de relèvement et les répercussions sur le service en amont et en aval ont

été examinées en détail par Englobe dans une étude distincte réalisée en 2025.

- + **Chemin Melanson:** Des travaux d'aménagement sont proposés le long du chemin Melanson et à proximité des écoles Antonine-Maillet et Le Marais. Cette zone est drainée vers l'égout du chemin Melanson, qui approche de sa capacité maximale.
- + **Boulevard Dieppe:** Les travaux d'aménagement le long de la rue du Golf et du boulevard Dieppe seront finalement drainés vers la station de relèvement des eaux usées de la rue du Golf, qui a une capacité limitée.

Les recommandations supplémentaires suivantes ont été identifiées dans le plan directeur de 2012 pour ce bassin d'égouts, qui serait touché par le développement prévu :

- + Surveiller les débits à la station de pompage de la rue du Golf afin de déterminer quand il sera nécessaire de moderniser les pompes. Le reste de la station (puits humide, tuyauterie, conduite de refoulement, etc.) a été conçu pour accueillir le débit total de 7 600 L/min..

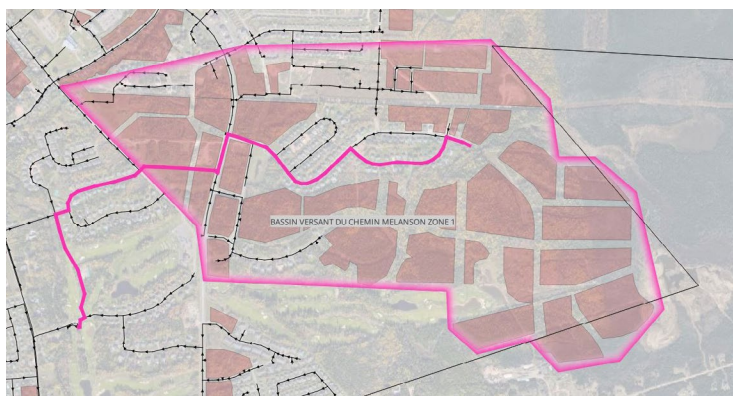


Figure 37: Bassin du chemin Melanson - zone d'expansion à l'est de la rue Yvonne



Figure 38: Zone autour de l'intersection du chemin Melanson et du boulevard Dieppe.

5.2.5 Bassin de drainage de l'avenue Virginia

Voici les implications les plus importantes identifiées pour ce bassin d'égouts sur la base du scénario de croissance élevée:

- + **Station de pompage de l'avenue Virginia:** bien que ce bassin de drainage fonctionne normalement par gravité, des conditions de débit élevé nécessitent le fonctionnement de la station de pompage de l'avenue Virginia. Le prochain plan directeur des égouts sanitaires devra examiner comment la croissance prévue du centre-ville pourrait affecter cette configuration.
- + La concentration des aménagements le long de la partie nord de l'avenue Acadie et dans le centre-ville devra être examinée de manière spécifique dans le cadre de la prochaine révision du plan directeur des égouts sanitaires.



Figure 39: Bassin de l'avenue Virginia - Zone 1.



Figure 40: Bassin de l'avenue Virginia - Zone 2.

5.3 Recommandations relatives au système d'aqueduc

5.3.1 Description du système

La ville de Dieppe est alimentée en eau par deux raccordements au réseau de traitement et de distribution d'eau de la ville de Moncton.

- + La rue Champlain, près du pont Halls Creek, est alimentée par une conduite principale de 450 mm provenant du réservoir du chemin Cole à Turtle Creek.
- + Le point d'alimentation du boulevard Harrisville est une conduite de 400 mm alimentée par le réservoir de la zone nord-est dans le parc industriel de Caledonia

Ces deux (2) alimentations sont finalement dirigées vers cinq (5) zones de pression principales, desservant différentes zones de la ville.

Ces zones de pression comprennent :

- + **Zone de gravité:** Il s'agit de la première zone alimentée directement par la rue Champlain par gravité à partir du réservoir du chemin Cole à une ligne piézométrique d'environ 79,25 m. Cette zone dessert l'extrémité ouest de la ville, délimitée approximativement par la rue Thomas à l'est, la route 15 au nord et le chemin Chartersville au sud.
- + **Zone Saint-Anselme:** Cette zone est alimentée par le réservoir surélevé Saint-Anselme, avec une ligne piézométrique de 76 m. Elle couvre la zone située entre le ruisseau Fox Creek et le 1947, rue Amirault (station de pompage Fox Creek) et comprend les lotissements entourant les rues Pélagie et Marguerite.
- + **Zone Fox Creek:** Il s'agit d'une zone sous pression (pompage) desservie par la station de pompage Fox Creek, qui augmente la pression de la zone Saint-Anselme jusqu'à un niveau de 116 m. Cette zone couvre l'espace entre le 1947, rue Amirault (station de

- + pompage Fox Creek) jusqu'au bout de la rue Amirault et le chemin Dover (jusqu'aux limites du réseau).
- + **Zone du parc industriel:** Il s'agit d'une zone sous pression (pompage) desservie par la station de pompage du parc industriel, qui augmente la pression de la zone nord-est de la ville de Moncton à un niveau de 99,4 m. Cette zone couvre le secteur comprenant le futur prolongement du boulevard Dieppe.
- + **Zone de l'aéroport:** Il s'agit d'une zone sous pression (pompage) desservie par la station de pompage de l'aéroport et un réservoir à une ligne piézométrique d'environ 117,5 m. Le réservoir de cette zone est alimenté par la zone du parc industriel. Cette zone ne dessert actuellement que les aménagements situés le long de la rue Champlain, à l'est de la rue Barnes. Cependant, cette zone est en cours de reconfiguration afin de desservir une partie de l'avenue Aviation grâce à une nouvelle conduite principale en boucle.

Le dernier plan directeur du réseau d'aqueduc de la Ville (Englobe, anciennement Crandall Engineering 2016) est en cours de mise à jour. Des modifications sont prévues au réseau de distribution d'eau de la Ville. Elles sont actuellement évaluées dans le cadre de la mise à jour du plan directeur, de la conception préliminaire du prolongement du boulevard Dieppe et de la mise en boucle en cours de la conduite principale de l'avenue Aviation.

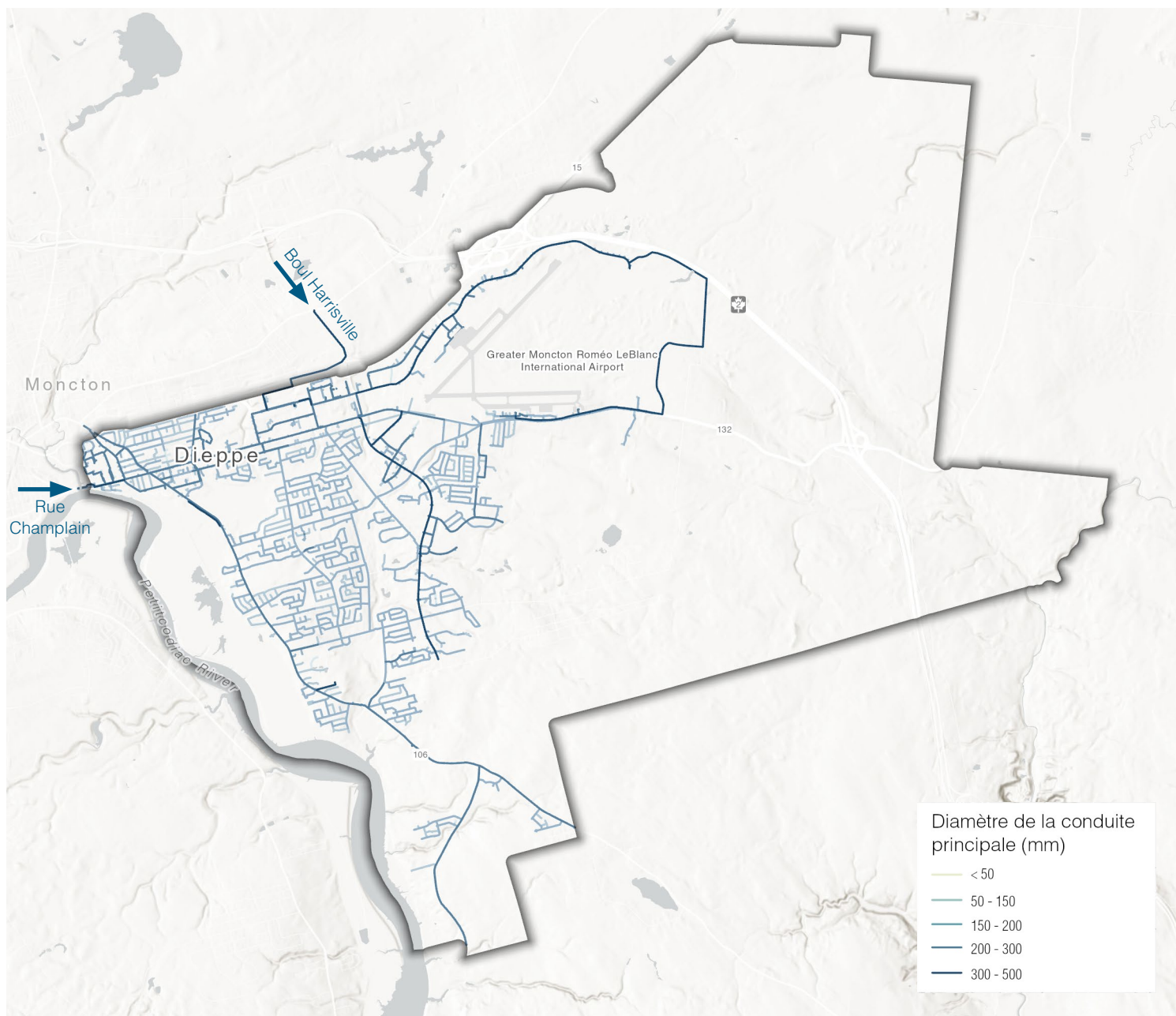


Figure 41: Carte du réseau municipal d'approvisionnement en eau

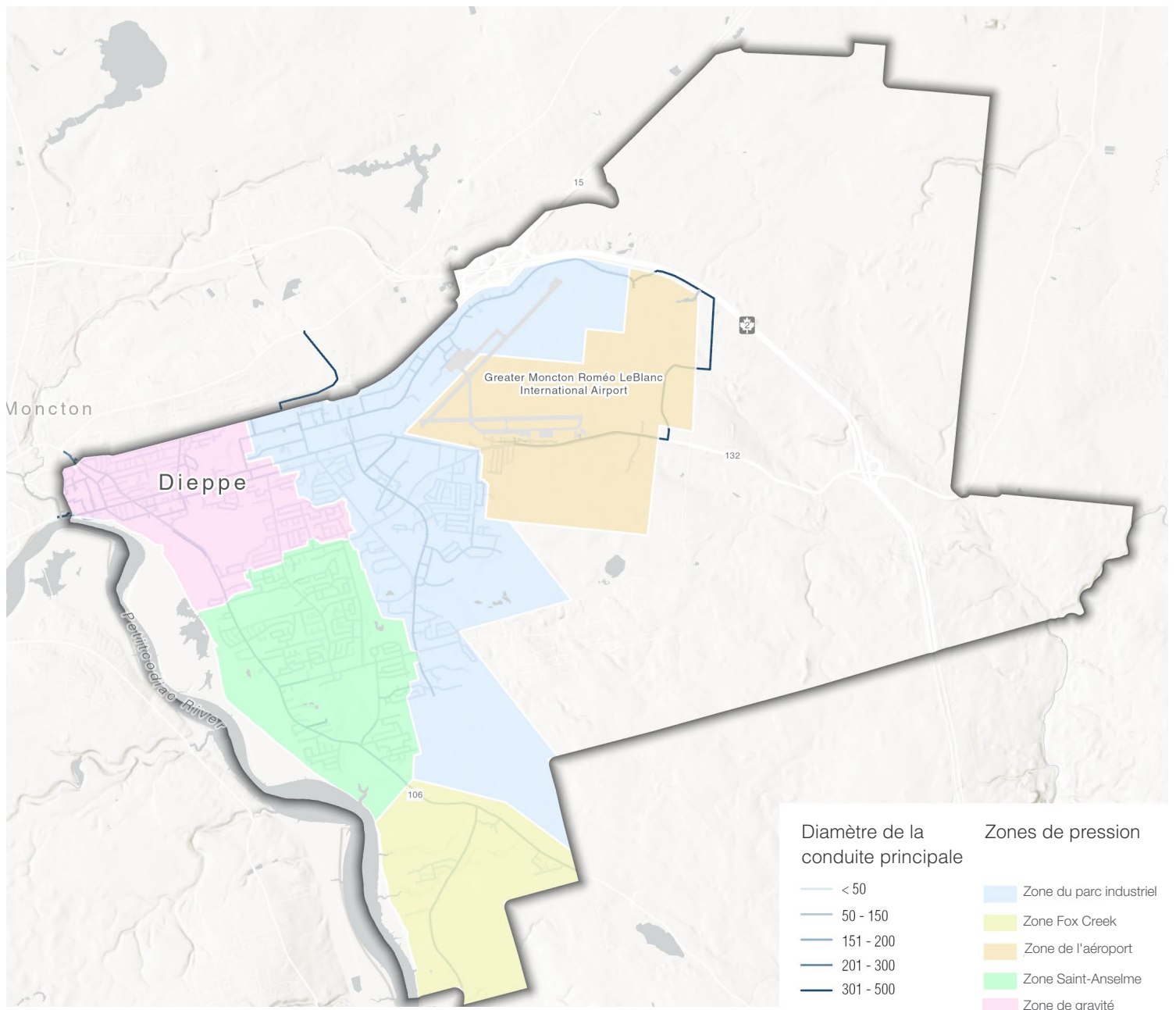


Figure 42: Zones de pression du réseau d'eau de Dieppe

5.3.2 Impacts basés sur le scénario de croissance recommandé

La mise à jour du plan directeur de 2016, qui est la dernière analyse de la capacité des infrastructures d'aqueduc de Dieppe, a établi une projection de croissance démographique de 1,5 % par an, selon les données fournies par le service de planification et développement.

Sur la base de cette projection, la population prévue en 2026 aurait été de 31 591 habitants, soit environ 15 % de moins que les prévisions de la présente étude pour la même année.

En 2040 (fin de la période de planification dans la mise à jour du plan directeur de l'eau de 2016), la population était estimée à 38 020 habitants. Comparativement, le scénario de forte croissance estime qu'elle sera d'environ

55 107 habitants en 2040, soit environ 45 % de plus que les prévisions de l'étude de 2016. Comme mentionné à la sous-section 5.7.9, cette situation pourrait nécessiter une révision des capacités du réseau.

Le plan directeur est actuellement en cours de mise à jour, mais les résultats de cette mise à jour n'étaient pas encore disponibles pour le présent rapport.

Zone de gravité

Bien que des zones de développement aient été identifiées dans cette zone dans le scénario de forte croissance, l'impact le plus important du développement sur cette zone devrait être le débit traversant cette zone pour desservir



Figure 43: : Gros plan sur la tour d'eau de Dieppe.

la zone élargie de Fox Creek. Le dernier concept pour le projet d'extension du boulevard Dieppe consiste à desservir cette zone à l'aide d'un nouveau réservoir surélevé qui sera alimenté par la station de surpression de Fox Creek (qui pompe l'eau à travers la zone de gravité). Aucune déficience hydraulique n'a été identifiée dans cette zone dans le plan directeur de 2016.

Zone Saint-Anselme

Comme pour la zone de gravité, le plus grand impact prévu dans cette zone devrait être l'expansion de la zone Fox Creek afin de desservir le secteur de l'extension du boulevard Dieppe. L'eau doit traverser la zone Saint-Anselme pour se rendre à la zone Fox Creek, ce qui a des répercussions sur les infrastructures de pompage, de canalisation et de stockage.

Aucune déficience hydraulique n'a été relevée dans cette zone dans le plan directeur de 2016.

Zone Fox Creek

Cette zone subit actuellement des changements importants dans le cadre du projet de prolongement du boulevard Dieppe, qui prévoit la desserte de le secteur du prolongement du boulevard Dieppe par un nouveau réservoir surélevé dans cette zone. Contrairement à l'approche de desserte prévue dans la mise à jour du plan directeur de 2016, la zone Fox Creek sera desservie à partir de la zone Saint-Anselme via la station de surpression Fox Creek (conformément à la configuration actuelle). Cette approche a finalement été retenue afin de réduire la pression sur la

station de surpression Babin dans la zone du parc industriel et d'améliorer l'âge de l'eau dans le réseau.

Les investissements en cours devraient permettre de répondre aux besoins à court terme liés à la croissance de cette zone, des investissements supplémentaires étant nécessaires dans la zone de gravité et la zone Saint-Anselme en fonction de la demande dans la zone Fox Creek élargie. Aucune autre déficience hydraulique n'a été identifiée dans cette zone dans la mise à jour du plan directeur de 2016.

Zone du parc industriel et zone de l'aéroport

Les investissements récents de la ville ont permis l'installation d'une nouvelle conduite principale d'adduction d'eau à l'est de l'aéroport, entre la zone aéroportuaire et la zone industrielle. Cette nouvelle conduite principale vise à améliorer la capacité de débit d'eau pour les incendies dans le parc industriel, ce qui profitera directement à la croissance prévue dans cette zone.

Perspectives

Une mise à jour importante du plan directeur de l'eau est en cours, qui mettra en évidence les investissements supplémentaires en infrastructures nécessaires pour répondre à la croissance prévue de la ville, sur la base des conclusions du scénario de croissance final de cette stratégie de croissance urbaine.

5.4 Recommandations relatives au système d'égout pluvial

5.4.1 Description du système

Les eaux de ruissellement de la ville de Dieppe se déversent en finalité dans la rivière Petitcodiac, au sud-ouest, par trois cours d'eau principaux :

- + **Ruisseau Fox Creek** : Il s'agit du plus grand cours d'eau de la ville, qui s'écoule du nord au sud. Sa limite nord se situe approximativement au niveau de la route 15, juste à l'ouest de l'aéroport, et il se jette dans la rivière Petitcodiac près de l'intersection du chemin Fox Creek et de la rue Amirault.
- + **Ruisseau Babineau** : Ce cours d'eau draine la partie ouest de la ville.

- + **Ruisseau Humphreys / ruisseau Halls** : Ces cours d'eau drainent la partie nord de la ville, à proximité de la route 15 et au nord de l'aéroport.

À l'est de l'aéroport, les eaux s'écoulent principalement vers la rivière Memramcook via le ruisseau Meadow Brook. Les secteurs aménagés sont drainés vers le cours d'eau le plus proche grâce à un réseau combiné d'égouts pluviaux, de fossés et de ponceaux. En revanche, les eaux de ruissellement provenant des secteurs non développés s'écoulent à la surface, s'accumulent dans des rigoles et des ravines, puis sont collectées par l'un des systèmes de drainage susmentionnés ou rejetées directement dans l'un des trois principaux réseaux hydrographiques énumérés précédemment.

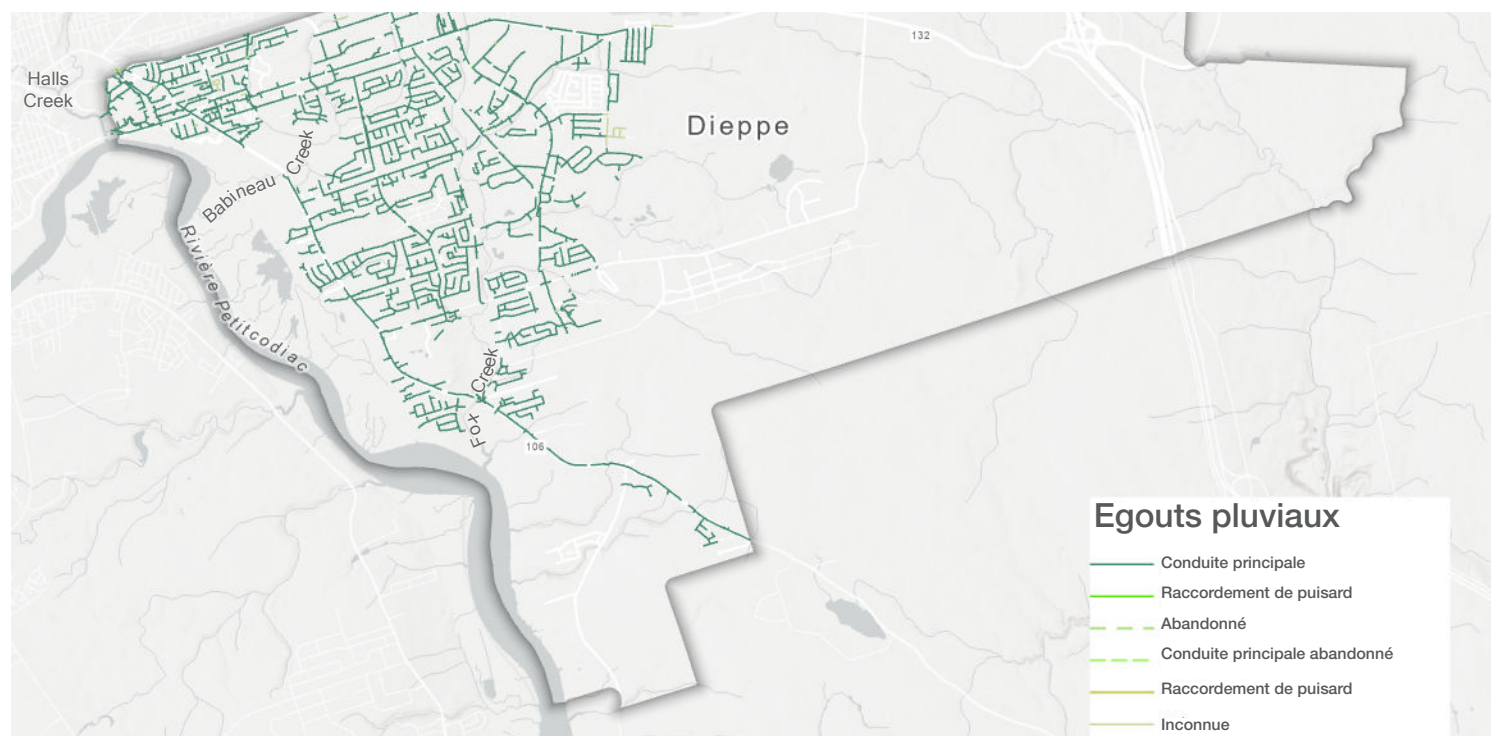


Figure 44: Carte des égouts pluviaux

5.4.2 Perspectives

Aucune information n'a été fournie concernant l'adéquation (capacité et état) des infrastructures de gestion des eaux pluviales dans la ville. Toutefois, la ville de Dieppe a adopté une politique de débit de pointe nul, à laquelle les nouveaux aménagements devront se conformer. Cette politique exige que les aménagements captent et stockent les eaux de ruissellement provenant de leur propriété et les rejettent à un débit contrôlé, imitant les débits de pointe enregistrés avant l'aménagement. Par conséquent, les aménagements dans les zones actuellement urbanisées ne devraient pas nécessiter de mises à niveau importantes des infrastructures en aval, à moins que la capacité de ces dernières ne soit déjà limitée.

Plan directeur

Si une politique de débit de pointe net zéro est un outil efficace et largement utilisé pour gérer les débits de pointe de sites individuels, elle ne tient pas nécessairement compte des impacts cumulés d'un développement étendu sur les bassins versants régionaux. Le volume total et la durée des eaux de ruissellement d'un bassin versant entièrement développé resteront supérieurs à ceux du paysage naturel d'origine, même si le débit de pointe est contrôlé pour chaque projet.

Cela pourrait entraîner une augmentation des débits et des volumes globaux gérés par les infrastructures régionales de gestion des eaux pluviales, à moins que ces implications ne soient explicitement prises en compte dans l'approche « débit de pointe net-zéro ».

Des objectifs régionaux ou à l'échelle du bassin versant pourraient être fixés pour tenir compte de cet effet, en définissant des objectifs de débit pour l'ensemble des bassins versants (par exemple, une allocation de XX L/s/ha). L'inconvénient de cette approche est qu'elle serait probablement plus restrictive dans l'ensemble que l'approche actuelle par site. La participation de municipalités supplémentaires entraînerait également une complexité accrue de la coordination de la planification.

Conclusion

La Ville pourrait envisager un plan directeur de gestion des eaux pluviales pour les infrastructures municipales de gestion des eaux pluviales, qui permettrait d'identifier les contraintes de capacité existantes et d'étudier plus en détail les approches visant le débit de pointe net-zéro. Un inventaire des actifs naturels et une approche de gestion pourraient également conduire à un système de gestion des eaux pluviales plus efficace.

5.5 Transport

5.5.1 Description du système

À mesure que la ville de Dieppe continue de grandir, elle doit améliorer et adapter de manière proactive son réseau de transport afin de favoriser l'efficacité des déplacements, la durabilité environnementale et l'accès équitable au réseau de transport. Un système de transport moderne doit non seulement répondre à la demande croissante, mais aussi offrir aux résidents un choix significatif entre la marche, le vélo, les transports en commun et les véhicules privés en fonction de la commodité, de la sécurité et de la connectivité.

La géographie locale de Dieppe et le contexte régional dans lequel elle s'inscrit posent des défis particuliers pour les transports dans la ville. La ville voisine de Moncton compte environ 2,85 fois la population de Dieppe et environ 4 fois plus d'emplois. En raison de ce déséquilibre dans la répartition de la population et de l'emploi, il y a un trafic important entre Dieppe et Moncton pendant les heures de pointe du matin et, inversement, en fin d'après-midi. Comme une grande partie de la ville de Dieppe est située le long de la rivière Petitcodiac et que sa connexion avec la route 15 est limitée, une grande partie du trafic se concentre à un seul carrefour, celui de la rue Champlain et de l'avenue Acadie, ce qui entraîne des embouteillages dans tout le centre-ville. Il n'existe pas de solution facile à ce problème, et la gestion de la congestion dans cette zone devra s'appuyer sur des solutions de gestion intégrée des transports dans toute la ville et sur des approches de gestion intégrée des transports dans la région du Grand Moncton.

Pour y parvenir, les investissements futurs devraient donner la priorité à une planification multimodale intégrée qui relie les infrastructures de transport à la politique d'aménagement du territoire et de zonage. Des modèles de développement compacts et à usage mixte qui encouragent les trajets courts sont essentiels, en particulier pour promouvoir la marche et

le vélo comme alternatives viables à la conduite automobile.

Grâce à des connexions fluides entre les modes actifs, les transports publics et les réseaux de véhicules privés, Dieppe peut évoluer vers un système de mobilité urbaine plus durable, plus inclusif et plus résilient.

5.5.2 Réseau routier

Le réseau routier de Dieppe devrait être guidé par le principe selon lequel la mobilité et la connectivité sont des résultats essentiels, permettant aux habitants de se déplacer efficacement et en toute sécurité dans la ville, quel que soit leur mode de transport. À mesure que le développement s'intensifie dans les quartiers établis et les secteurs en expansion, l'aménagement des rues doit évoluer afin de privilégier une mobilité accessible et multimodale plutôt que le seul débit de véhicules traditionnels.

Tout investissement futur dans les infrastructures routières doit s'accompagner d'un engagement politique en faveur de la sécurité. Cela implique notamment d'adopter une approche « Vision Zéro » ou « Safe Systems » pour la conception des rues, afin de réduire les risques de blessures graves pour tous les usagers. La ville devrait mettre en œuvre des normes de conception de rues à faible vitesse dans les zones résidentielles et à usage mixte afin d'améliorer la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes. Sur les routes artérielles et collectrices, les carrefours giratoires devraient être préférés aux intersections avec feux de signalisation lorsque cela est possible, car ils offrent à la fois des avantages en termes de sécurité et de fluidité de la circulation.

Afin d'améliorer la connectivité et de gérer la congestion de manière proactive, Dieppe devrait utiliser des stratégies de gestion des accès telles que le regroupement des voies d'accès, l'espacement des feux de signalisation et les voies de virage réservées afin d'améliorer les performances routières et de réduire les conflits. En outre, toute planification future des corridors et des intersections devrait intégrer des évaluations multimodales du niveau de service, évaluant les performances non seulement du point de vue des conducteurs, mais aussi des cyclistes, des piétons et des usagers des transports en commun.



Figure 45: Des véhicules alignés sur l'avenue Acadie.

Le bord de la chaussée est l'un des espaces les plus flexibles et les plus précieux de l'emprise publique. Traditionnellement utilisé pour le stationnement dans la rue, il est de plus en plus repensé comme une zone polyvalente qui permet le chargement et déchargement, les arrêts de courte durée, les infrastructures cyclables, la prise en charge des transports en commun et l'amélioration du domaine public, par exemple avec des terrasses ou des placotours. Dans une ville en pleine croissance et avec de plus en plus de mixité d'usage comme Dieppe, une gestion efficace du bord de chaussée est essentielle pour équilibrer les besoins différents et promouvoir une vie de rue dynamique. Donner la priorité à l'espace en bord de chaussée à proximité des corridors commerciaux, des arrêts de transport en commun et des destinations publiques pour des usages dynamiques, tels que des livraisons, des zones d'embarquement accessibles, des stationnements à vélos ou des sièges extérieurs saisonniers, peut stimuler l'activité économique, soutenir les petites entreprises et améliorer l'accessibilité pour les résidents et les visiteurs.

Le réseau routier sous-jacent est également essentiel à la mobilité dans les nouveaux quartiers. Les réseaux routiers en damier ou en grille modifiée devrait être encouragés, car ils offrent de multiples options d'itinéraires, raccourcissent les distances et favorisent une meilleure intégration des transports en commun et des transports actifs. À l'inverse, les lotissements de type « spaghetti », avec leurs routes sinueuses et discontinues, réduisent l'efficacité du réseau, concentrent la circulation sur quelques routes collectrices et limitent le potentiel des quartiers piétonniers et multimodaux.

En intégrant ces pratiques dans ses normes de planification et de conception, la ville peut créer un système de transport qui favorise la croissance urbaine tout en permettant à tous ses résidents de pouvoir se déplacer dans la ville de manière sûre et efficace.

La Carte conceptuelle des routes futures de Dieppe (2017) comprend plusieurs nouveaux tracés de rues et améliorations d'intersections. Les principales routes collectrices et artérielles nécessaires pour soutenir la croissance y sont présentes. Certaines infrastructures qui ne semblent pas nécessaires pour soutenir le scénario de croissance comprennent le contournement du chemin Melanson par Painsec et le prolongement de l'avenue Lakeburn jusqu'au chemin Melanson sur un tracé approximativement est-ouest. Des voies collectrices et locales supplémentaires dans les nouvelles zones de développement seront nécessaires et devront être aménagées en tenant compte de cette étude.

Dans l'ensemble, les investissements plus importants, tels que de nouvelles emprises routières et des échangeurs autoroutiers, devraient être vérifiés à l'aide de la mise à jour et de l'application du modèle de prévision de la demande de transport disponible pour la région. Le scénario de croissance élaboré dans le cadre de cette stratégie devrait être intégré dans les hypothèses d'utilisation des sols. Un modèle de choix modal reflétant les investissements de Dieppe dans les transports actifs et le transport en commun devrait servir de base aux prévisions et aux évaluations des besoins futurs.

5.5.3 Stationnement

Les politiques de stationnement ont une influence considérable sur les comportements en matière de transport et sur l'aménagement urbain. Lorsque des places de stationnement sont disponibles en nombre suffisant et à faible coût, cela encourage la dépendance à la voiture, augmente les embouteillages et occupe du terrain précieux qui pourrait être utilisés pour aménager des logements, des infrastructures de transport actif ou des espaces verts. De plus, une gestion stratégique du stationnement peut contribuer à orienter les choix de transport vers des modes plus durables et plus efficaces.

Pour soutenir ses objectifs en matière de mobilité, la ville devrait envisager les mesures suivantes :

- + Réévaluer les exigences minimales en matière de stationnement pour les nouveaux aménagements, en particulier dans les zones bien desservies par les transports en commun ou présentant un potentiel de praticabilité piétonne élevé.

- + Introduire des stratégies de stationnement partagé dans les zones à usage mixte afin de réduire l'offre globale de stationnement et d'améliorer l'efficacité de l'utilisation des sols.
- + Envisager des stratégies de tarification ou des restrictions horaires dans les zones commerciales afin de gérer la demande et d'améliorer la rotation du stationnement, tout en encourageant les trajets courts à pied ou à vélo.
- + Intégrer des exigences en matière de stationnement à vélo abrité dans les normes de zonage et d'aménagement du territoire afin de favoriser l'adoption des modes de transport actifs. Les espaces publics et les bâtiments municipaux devraient respecter les mêmes normes.

En considérant le stationnement comme un outil et non comme une simple réponse à la demande, la ville peut mieux aligner ses objectifs en matière d'utilisation des sols et de transport, réduire les trajets inutiles en voiture et favoriser un développement urbain plus compact et multimodal.



Figure 46: Stationnement au centre-ville de Dieppe

5.5.4 Transport actif



Figure 47: Sentier multifonctionnel le long de l'avenue Acadie (Crédit image : Google Streetview)..

À mesure que Dieppe grandit, son réseau de transport actif doit évoluer afin d'offrir une option de mobilité sûre, fiable et inclusive pour les personnes de tous âges et de toutes habiletés. Un système de transport actif qui fonctionne bien favorise non seulement la santé publique et la réalisation des objectifs environnementaux, mais il offre également un accès abordable et équitable à l'emploi, à l'éducation, aux loisirs et aux services essentiels.

Pour y parvenir, la Ville devrait mettre l'accent sur les priorités suivantes dans ses politiques et ses dépenses en matière d'infrastructure :

- + Entretien tout au long de l'année : l'entretien hivernal doit être élevé au même niveau que le déneigement des routes, en particulier sur les sentiers et les

- + trottoirs très fréquentés qui desservent les écoles, les arrêts de transport en commun et les secteurs à usage mixte. Le fait de veiller à ce que le réseau de transport actif soit déneigé et déglacé permet son utilisation tout au long de l'année.
- + Éclairage et sécurité : un éclairage adéquat des sentiers, des trottoirs et des passages piétons améliore la sécurité, le confort et la visibilité, en particulier pendant les longues nuits d'hiver. L'éclairage doit être prioritaire dans les zones à forte circulation piétonne, telles que les pôles de transport en commun et les corridors commerciaux. La prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM), les cinq principes d'un éclairage extérieur responsable et les considérations de conception

tenant compte du genre doivent être intégrés afin de garantir que les installations sont accueillantes, inclusives et utilisables par les femmes, les enfants, les personnes âgées et les autres groupes méritant l'équité qui peuvent avoir une expérience différente de la mobilité.

- + Accessibilité et qualité des revêtements de surface : Le revêtement en asphalte (ou toute autre surface ferme, stable et lisse) devrait être la norme pour les sentiers multifonctionnels en milieu urbain, offrant un confort, une durabilité et une accessibilité supérieurs tout au long de l'année pour tous les utilisateurs, y compris ceux qui utilisent des aides à la mobilité ou des poussettes. La modernisation d'une piste en gravier existante pour la doter d'un revêtement de ce type peut contribuer à la rendre utilisable toute l'année par des personnes de tous âges et de toutes habiletés.
- + Connectivité et complétion du réseau : La ville devrait identifier et combler les lacunes importantes du réseau de transports actifs qui empêchent de se déplacer en toute sécurité et directement entre les quartiers et les destinations clés. Cela comprend l'ajout de segments de trottoirs et de sentiers manquants, l'amélioration des passages à niveau et la mise en place de liaisons cyclables continues dans toute la ville.
- + Accès stratégique aux destinations : les voies de transport actif devraient donner la priorité aux liaisons directes vers les destinations importantes de la communauté, telles que les arrêts et pôles de transport en commun, les écoles, les parcs, les pôles commerciaux, les institutions publiques et les secteurs d'emploi. Ces liaisons doivent être intuitives,

sûres et soutenues par des panneaux de signalisation et des infrastructures.

- + Tronçons routiers standard avec espace dédié aux transports actifs : la ville devrait adopter un ensemble de profils de rue standardisés comprenant un espace dédié aux trottoirs, des pistes cyclables protégées et des sentiers multifonctionnels, en fonction de la classification de la route. Ces profils de rue garantiront un espace pour les arbres afin d'améliorer l'expérience des usagers dans les zones centrales telles que le centre-ville, d'améliorer la qualité de l'air et de réduire les effets d'îlot de chaleur. La mise à jour des profils de rue garantira également que les transports actifs ne seront pas considérés comme une réflexion après coup, mais comme une partie intégrante de chaque projet routier dès le départ. Ces profils devraient également être flexibles afin de permettre aux concepteurs de s'adapter aux besoins locaux tout en respectant les critères minimaux essentiels.

Le plan directeur du centre-ville de 2017 met en évidence plusieurs espaces publics qui nécessitent de telles améliorations en matière d'emprise publique. Un corridor prioritaire est la rue Champlain, à l'ouest du boulevard Dieppe, qui ne dispose actuellement pas d'infrastructures de transport actif adéquates pour soutenir la densité à usage mixte accrue prévue dans le plan de croissance. Les itinéraires parallèles comme le chemin Gauvin ne constituent des alternatives viables que s'ils sont bien reliés, si les îlots sont perméables et si la signalisation est claire.

En s'engageant à respecter ces principes, Dieppe peut créer un réseau de transport actif qui soit sûr, confortable et pratique tout au long de l'année, tant pour les loisirs que pour les déplacements quotidiens.

5.5.5 Transports en commun

Les transports en commun sont un élément essentiel d'un système de transport complet, car ils favorisent la mobilité, réduisent les embouteillages et permettent une croissance plus efficace et plus dense. Afin de renforcer le rôle des transports en commun dans le système de transport de la ville, Dieppe devrait continuer de collaborer avec Codiak Transpo pour faire progresser les politiques axées sur la qualité du service, l'accessibilité et l'intégration de l'aménagement du territoire.

- + Structure et couverture du réseau : Les réseaux de transport en commun fonctionnent généralement à l'aide d'un mélange d'itinéraires linéaires et en boucle, ainsi que de services locaux et express. Les itinéraires linéaires offrent généralement une meilleure orientation et un service plus rapide, tandis que les itinéraires en boucle peuvent étendre la couverture aux secteurs à faible densité (mais souvent au détriment de la commodité et du temps de trajet). La planification future des transports en commun à Dieppe devrait trouver un équilibre entre les itinéraires directs et linéaires sur les axes principaux et les itinéraires locaux offrant une couverture fine dans les quartiers où le réseau routier le permet.

- + Correspondances et itinéraires directs : un réseau basé sur les correspondances organise les itinéraires autour de pôles ou de nœuds centraux où les passagers peuvent changer de ligne pour atteindre leur destination finale. Cette approche privilégie l'efficacité du réseau et la fréquence des services sur les axes principaux, ce qui permet aux opérateurs de transport en commun de regrouper la demande sur les itinéraires très fréquentés tout en maîtrisant les coûts d'exploitation. À l'inverse, la planification d'itinéraires directs met l'accent sur la création d'itinéraires qui relient directement le point de départ à la destination, en minimisant les besoins de correspondance. Cela offre une expérience plus pratique et plus rapide aux usagers, mais est généralement moins efficace. Une solution combinant les deux approches est probablement la meilleure pour Dieppe, compte tenu de l'augmentation de la densité et de l'étendue de la zone à desservir. À mesure que les itinéraires de transport en commun de Dieppe évoluent, les corridors peuvent offrir des services plus fréquents, tandis que les itinéraires locaux peuvent compléter le réseau. Le choix de la conception des itinéraires dépendra également de la



Figure 48: Autobus de Codiak Transpo sur la rue Champlain. (Crédit image : Google Maps)

conception du réseau routier (voir 5.5.2).

- + Distance de marche et accès aux arrêts : Pour que les transports en commun soient une option viable, la plupart des résidents devraient se trouver à moins de 5 minutes à pied (environ 400 mètres) d'un arrêt d'autobus. Il est essentiel d'améliorer les connexions entre les trottoirs, les traverses piétonnes et l'entretien hivernal autour des arrêts de transport en commun afin de faciliter l'accès à tous les usagers, y compris les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite.
- + Fiabilité et priorité aux transports en commun : Un service de transport en commun fréquent et fiable est nécessaire pour attirer et fidéliser les usagers. Afin d'améliorer la fiabilité, des mesures de priorité aux transports en commun, telles que des voies réservées aux autobus, des voies de dépassement prioritaire et la priorité aux feux de signalisation, peuvent être mises en place le long des axes principaux, en particulier aux heures de pointe. Les politiques devraient également encourager la fourniture d'informations en temps réel sur les services et le cadencement des horaires entre les itinéraires.
- + Les pôles de transport en commun comme pôles de croissance : Les pôles de transport en commun ne doivent pas être considérés uniquement comme des points de correspondance entre les autobus, mais plutôt comme des pôles stratégiques de croissance urbaine. Ces pôles doivent favoriser le développement axé sur les transports en commun (TOD), caractérisé par une mixité de logements de moyenne à haute densité, d'usages commerciaux, d'espaces publics et d'infrastructures de transport actif. Les politiques d'aménagement du territoire autour des pôles devraient encourager la

densification et réduire le nombre minimum de places de stationnement afin de favoriser la création de quartiers propices à la marche et aux transports en commun.

En alignant la planification des transports en commun sur les objectifs de connectivité, d'accessibilité et de forme urbaine, Dieppe peut faire en sorte que les transports en commun ne soient pas seulement une option de mobilité, mais un cadre structurant pour une croissance efficace. Voici quelques recommandations spécifiques pour la planification future du réseau de transport en commun :

Offrir un itinéraire permettant aux habitants de Dieppe d'accéder aux principales destinations de la ville sans avoir à passer par le pôle de correspondance de la place Champlain.

- + Adopter des itinéraires à haute fréquence sur les axes clés tels que le boulevard Dieppe et la rue Champlain, à mesure que la densité de l'aménagement commence à le justifier.
- + Prévoir un pôle de correspondance supplémentaire le long du boulevard Dieppe afin d'assurer une exploitation plus efficace des lignes locales de concert avec un corridor à plus haute fréquence.
- + Assurer, dans la mesure du possible, la correspondance entre les lignes locales et les lignes à plus haute fréquence sur les axes clés.
- + Veiller à ce que l'espace nécessaire aux arrêts et équipements de transport en commun soit identifié dans les profils types des rues et qu'il réponde aux meilleures pratiques actuelles en matière d'accessibilité et de gestion des points de conflit entre les usagers.

+

5.5.6 Aéroport

La connectivité à l'aéroport est un élément essentiel du réseau de transport de Dieppe. L'aéroport est partiellement accessible par la route 15. Cet accès autoroutier permet aux passagers, aux employés et aux transporteurs de marchandises de se déplacer rapidement et efficacement depuis le centre-ville ou vers la route 2, mais pas dans d'autres directions. La construction d'un échangeur complet à cet endroit a déjà été envisagée dans le passé et permettrait à la fois d'améliorer l'accès à l'aéroport et de réduire le trafic liés à l'accès à l'aéroport sur le boulevard Dieppe.

Actuellement, l'aéroport est desservi par un service de transport public à la demande. Cependant, celui-ci ne dispose pas d'un horaire fixe, ce qui limite son accessibilité pour les voyageurs et les employés. L'amélioration de l'accès à l'aéroport est importante pour la région et profitera également aux municipalités voisines. Dans le cadre des projets d'amélioration du transport en commun de Codiak Transpo, il convient d'envisager l'amélioration du service, que ce soit par des lignes directes vers l'aéroport ou par un service express, afin de réduire la dépendance à l'égard des véhicules personnels ou des taxis et de renforcer l'équité.

5.5.7 Transport de marchandises

L'efficacité du transport des marchandises est un élément fondamental de la compétitivité économique de Dieppe, notamment en raison de la situation stratégique de la ville au sein du réseau régional de transport. La logistique en lien à l'aéroport et l'accès rapide à l'autoroute depuis les zones industrielles en expansion sont essentiels pour soutenir cet avantage. D'autres points d'action proposés sont :

- + L'identification des principaux itinéraires pour les camions avec une signalisation claire et un tracé routier adapté aux rayons de braquage et aux charges importantes des véhicules.
- + Les connexions efficaces aux pôles intermodaux de la région (par exemple, aérien, routier et ferroviaire).
- + L'établissement de zones tampons et de transition afin de minimiser l'impact du trafic poids lourds sur les zones résidentielles adjacentes.
- + Assurer un espace suffisant pour les services de construction, les livraisons et la logistique du dernier kilomètre afin de préserver à la fois la fonction urbaine et la productivité économique.

5.6 Comment utiliser cette stratégie

5.6.1 Rôle de la stratégie de croissance urbaine

La présente stratégie de croissance urbaine n'est pas un document à teneur légale, régi par la Loi sur l'urbanisme. Elle s'inscrit au niveau stratégique de l'élaboration des politiques de la Ville et vise à influencer sur les documents de planification requis par la loi, tels que le plan d'aménagement municipal, l'arrêté de zonage ou l'arrêté de lotissement.

Étant donné qu'un examen complet de ces documents est prévu au cours des prochaines années, la stratégie de croissance jouera un rôle déterminant dans l'orientation de la vision du développement de ces documents. Il ne s'agit pas d'un exercice ponctuel; la stratégie de croissance urbaine est pensée comme étant un document qui pourra servir de référence tout au long des révisions majeures et mineures des documents d'urbanisme au cours des 30 prochaines années. Dans chaque cas, la révision devra tenir compte de la conformité des modifications proposées aux l'arrêts avec la vision présentée dans cette stratégie.

Cette stratégie de croissance, y compris ses projections démographiques, ses densités et le scénario de croissance spatiale recommandé, servira également de référence chaque fois que d'autres documents importants de la ville,

tels que les plans directeurs d'infrastructure (en particulier les transports et les services d'eau et d'égout), les plans de loisirs, les plans stratégiques, les stratégies de logement, les plans de foresterie urbaine, etc. seront mis à jour.

Il est possible que la stratégie de croissance elle-même doive être modifiée de temps à autre lorsque des changements importants surviennent dans le contexte socio-économique de la ville. Ce contexte comprend l'évolution démographique des municipalités voisines ainsi que les tendances socio-économiques du Nouveau-Brunswick, qui devront être surveillées dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie de croissance.

La section suivante de la stratégie décrit les aspects qui méritent une considération particulière lors de l'examen d'autres documents officiels de la ville et met en évidence certaines des mises à jour les plus importantes qui doivent être apportées pour soutenir la mise en œuvre de la présente stratégie de croissance.

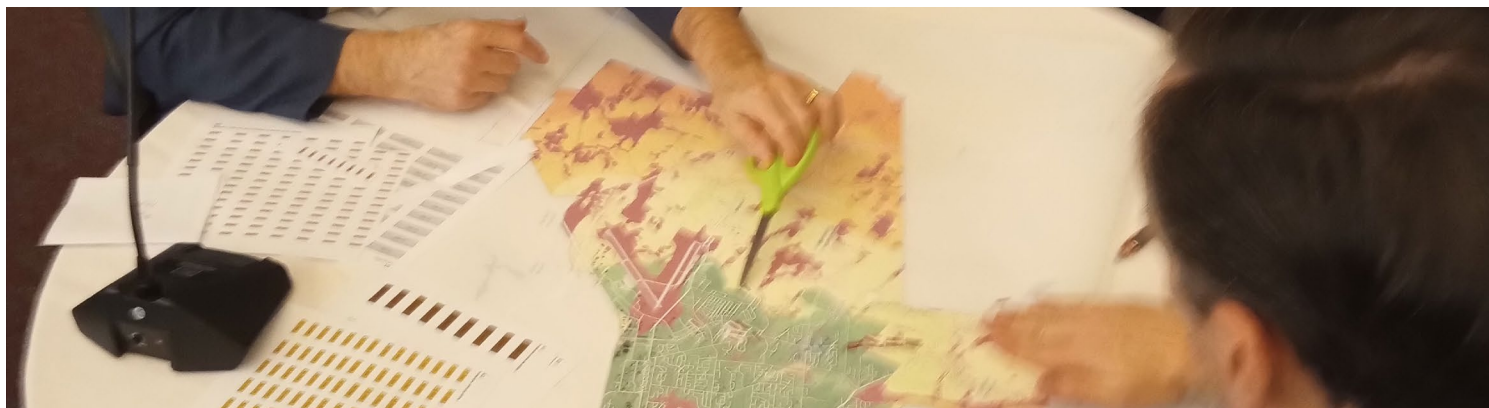


Figure 49: Image symbolique représentant les ajustements continus apportés à la stratégie de croissance urbaine de Dieppe.

5.7 Recommandations de politiques

5.7.1 Révision des documents d'urbanisme

Il y a une quantité limitée de terrains viables disponibles pour le développement, et étendre cette ressource (c'est-à-dire l'ajout de zones viabilisées) est coûteux. Afin de tirer le meilleur parti de cette ressource précieuse, il est important de revoir le règlement de zonage afin de déterminer les possibilités d'optimisation des options de développement, y compris en examinant les endroits où les types de développement souhaitables sont actuellement interdits par la réglementation.

Lors de la prochaine révision complète du plan d'aménagement municipal et de l'arrêté de zonage, l'approche suivante est recommandée:

- + Révision du scénario de croissance recommandé et comparaison des répartitions de densité avec le zonage existant. Lorsque le zonage établit des obstacles à la mise en œuvre du scénario de croissance recommandé, il est proposé de modifier le zonage des propriétés en question en procédant aux ajustements appropriés.
- + Outre le scénario de croissance, la densité doit suivre les routes artérielles (en premier lieu) et collectrices (en second lieu) afin de permettre une cohésion entre l'utilisation des sols et les infrastructures de transport. Une densité plus élevée sur les routes principales favorisera le développement de futurs corridors de transport en commun à haute fréquence et soutiendra la transition d'un mode de déplacement centré sur la voiture vers des modes de transport plus durables au sein de la ville.
- + Les intersections des routes artérielles et collectrices peuvent être considérées pour l'aménagement d'usages commerciaux, car de nombreux quartiers de Dieppe ne proposent actuellement pas d'établissements commerciaux à distance de marche des logements.
- + Dans le même ordre d'idées, les dispositions relatives aux activités professionnelles à domicile devraient être revues afin de déterminer si d'autres

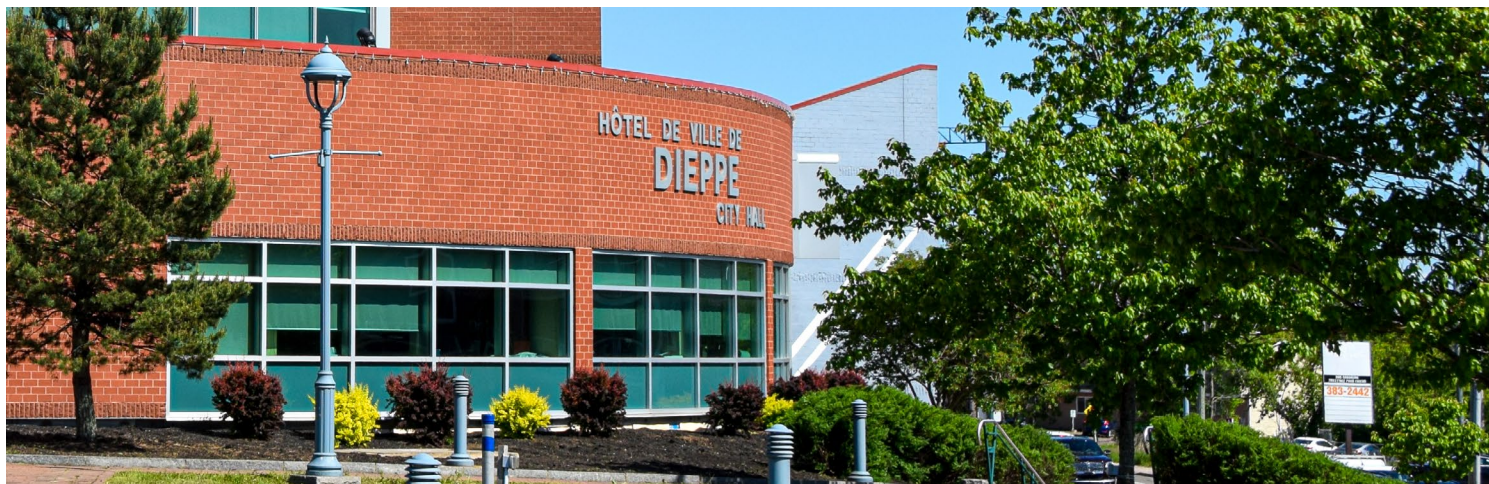


Figure 50: Hôtel de ville de Dieppe

- types d'activités commerciales pourraient être autorisées dans une mesure limitée dans les zones résidentielles. Par exemple, des dépanneurs pourraient être envisagés pour les lots de coin dans les rues locales.
- + Les corridors de transport en commun pourraient bénéficier d'un traitement préférentiel en matière d'exigences de stationnement, ce qui améliorerait l'abordabilité dans ces zones.
 - + Les terrains situés à proximité du CCNB devraient être passés en revue afin de déterminer la possibilité d'y créer un zonage favorisant la construction de logements abordables à distance de marche de l'établissement d'enseignement.
 - + Conformément aux tendances actuelles en matière de mise à jour du zonage urbain au Canada, il pourrait être envisagé de modifier le règlement de zonage afin d'autoriser des projets de densification douce d'au moins 4 logements par terrain dans toutes les zones résidentielles.
 - + Dans les zones à forte densité, des coefficients d'occupation du sol pourraient être appliqués à la place des hauteurs maximales génériques des bâtiments afin d'accroître la flexibilité de conception des bâtiments.
 - + Le périmètre urbain doit être soigneusement révisé par rapport au scénario de croissance recommandé afin d'estimer la superficie urbaine à y intégrer sur une période de cinq à dix ans pour accueillir la croissance démographique prévue. Il convient de trouver un équilibre entre les aménagements sur des terrains vacants en dehors du périmètre urbain actuel et les aménagements intercalaires, conformément au ratio établi entre ces deux catégories d'aménagement dans le scénario. Il faut éviter d'intégrer prématurément trop de terrains à l'intérieur du périmètre urbain.

5.7.2 Forme urbaine

La section précédente énumère de nombreuses mises à jour potentielle à l'arrêté de zonage qui, une fois mises en œuvre, devraient se traduire par un développement urbain plus compact que celui qui prévaut actuellement à Dieppe. Si ces changements coïncident avec une modification importante du caractère et de l'aspect des quartiers établis de la ville, cela pourrait contribuer à rendre certains résidents mal à l'aise face au rythme des changements dans leur ville.

Cependant, la densité de population en soi ne définit pas la forme urbaine, ce sont les bâtiments et les propriétés qui les entourent qui le font. Les objectifs de densité intégrés dans le scénario de croissance recommandé peuvent être atteints grâce à différentes formes de bâtiments et d'aménagement

urbain. Par conséquent, une tâche essentielle pour la mise en œuvre de cette stratégie consiste à déterminer les types d'aménagement urbain les plus attrayants pour les résidents de Dieppe, même lorsque les développements se font à des densités plus élevées qu'actuellement.

Dans le cadre d'un projet parallèle lié à cette stratégie de croissance, les membres de la communauté ont été invités à identifier leurs approches architecturales et conceptuelles préférées pour neuf thèmes distincts. Les résultats complets de cette activité participative sont résumés à l'annexe C de la présente stratégie de croissance, mais les principales conclusions tirées des réponses du public sont les suivantes:



Figure 51: Exemple d'une forme urbaine compacte bien conçue à Montréal.

- + Les grands bâtiments de hauteur moyenne sont impopulaires, surtout lorsqu'ils sont trop larges. Lorsque la hauteur supplémentaire est justifiée, elle devrait être intégrée dans une partie plus étroite du bâtiment, derrière un retrait par rapport à la rue.
- + L'articulation des façades des grands bâtiments est généralement la bienvenue.
- + Pour les petits bâtiments, les grandes cours avant sont préférables, mais pour les bâtiments plus grands, les cours avant plus courtes avec les emplacements de stationnement à l'arrière de la propriété semblent être la solution privilégiée.
- + Les résidents réclament des pôles de quartier clairement définis qui se distinguent des quartiers adjacents par quelques étages de hauteur et qui disposent de commodités commerciales situées directement dans les zones piétonnes des rues principales (avec un accès des véhicules aux bâtiments par des voies de service).

Ce sont tous des aspects à prendre en considération lors des prochaines révisions du règlement de zonage. Outre ces observations générales, certaines études de design urbain portant sur des secteurs spécifiques pourraient être utiles pour établir les caractéristiques distinctives de certaines parties de la ville.

À l'heure actuelle, le centre-ville est la seule zone à avoir fait l'objet d'un exercice d'étude du design urbain complet, dont les recommandations détaillées portent notamment sur l'expérience des piétons, la circulation dans la zone, l'aménagement des rues et l'apparence des bâtiments.

D'autres études de ce type seraient utiles, même si elles n'ont pas nécessairement à se concentrer sur des secteurs spécifiques, mais plutôt sur les corridors des pôles émergents le long des routes artérielles. Les études de corridors permettent d'évaluer les caractéristiques physiques, fonctionnelles et esthétiques d'un corridor de transport ou de développement spécifique afin d'orienter la croissance, le réaménagement et les investissements publics futurs. Elles portent généralement sur l'évaluation des modes d'utilisation des sols, des réseaux de transport, des éléments du paysage urbain, des infrastructures pour les piétons et les cyclistes, des possibilités d'aménagement d'espaces publics et des règlements de zonage.

Les études initiales de design urbain de corridors devraient se concentrer sur :

- + Les portions sud du boulevard Dieppe
- + Les portions est de la rue Champlain et du chemin Gauvin
- + L'avenue Acadie et la rue Amirault

En outre, le domaine public devrait donner la priorité à un aménagement urbain de qualité afin de montrer l'exemple. Il convient d'envisager d'améliorer la conception des espaces publics, par exemple lors du réaménagement des rues ou de la création de nouveaux équipements publics. La création d'un comité dédié au sujet pourrait contribuer efficacement à la réalisation de cet objectif.

5.7.3 Logement abordable et conditions de vie

L'accessibilité au logement est une préoccupation particulière pour la mise en œuvre de la stratégie de croissance, car elle a été fréquemment mentionnée lors des consultations publiques sur ce projet.

Ce document met l'accent sur l'efficacité globale et l'utilisation prudente des ressources municipales dans le cadre de la croissance. La création d'un plus grand nombre de logements dans des aménagements à usage mixte et multilogements se traduira généralement par des logements plus petits, qui permettront de répartir les coûts de développement entre un plus grand nombre de ménages et de maintenir des prix moyens raisonnables. Toutefois, la création de logements véritablement abordables dépend de la capacité et de la volonté du secteur privé de fournir des logements dans les segments abordables du marché.

La question de savoir s'il est réaliste de compter sur le secteur privé pour cette tâche dépasse le cadre du présent

document sur la stratégie de croissance et relève davantage de la stratégie en matière de logement récemment adoptée par la ville de Dieppe. Ce document traite également des approches relatives aux formes de logement en dehors du marché immobilier traditionnel.

La stratégie en matière de logement date de 2024 et contient une série de recommandations relatives aux politiques, à un service d'orientation, aux différents incitatifs et aux partenariats de projets spécifiques. Ces recommandations sont récentes et valables. La présente stratégie de croissance urbaine ajoute à cela une composante géographique à la création de logements, c'est-à-dire des considérations sur les parties de la ville auxquelles ces recommandations peuvent s'appliquer. Par exemple, les fiches sectorielles de cette stratégie peuvent aider à identifier des emplacements appropriés pour des partenariats de projet avec des promoteurs immobiliers à but non lucratif, etc.



Figure 52: Logements à Dieppe.

5.7.4 Aménagement d'espaces verts

Dans une ville en pleine croissance comme Dieppe, il est essentiel de planifier à l'avance les espaces verts afin de garantir une qualité de vie élevée, la durabilité environnementale et un développement urbain équilibré. Avec une population qui va plus que doubler, la demande en espaces récréatifs, en infrastructures vertes et en écosystèmes naturels va augmenter.

Sans une planification proactive, la croissance peut entraîner une surpopulation des parcs, la perte de paysages naturels, une réduction de la biodiversité et un accès limité aux espaces extérieurs, qui sont tous essentiels au bien-être physique et mental.

BESOINS ÉCOLOGIQUES

Des études environnementales récentes ont mis en lumière un réseau de terrains écologiquement sensibles dans la zone du prolongement du boulevard Dieppe. Il existe plusieurs autres zones dans la ville où les terrains sont considérés comme ayant une valeur particulière pour des raisons d'écologie, de gestion des eaux pluviales et de loisirs.

Des études similaires devraient être envisagées dans toutes les zones « vierges » identifiées pour le développement dans le scénario de croissance recommandé, ainsi que dans les cas où de vastes étendues de terrains vacants font l'objet

d'un processus de rezonage. En outre, il semble opportun de réaliser une étude sur la valeur naturelle des terrains situés entre le lac Melanson Settlement et l'aéroport.

La Ville ne sera pas en mesure d'acheter ces terrains dans tous les cas. Une stratégie efficace pour protéger ces zones pourrait consister à mettre en œuvre des politiques autorisant des densités plus élevées sur certaines parties de grandes parcelles, à condition que la densité globale de la parcelle corresponde à la moyenne ciblée. Cette approche pourrait permettre de garantir la protection des zones sensibles contre le développement.

Diverses politiques peuvent être établies à cette fin dans les documents de planification et devront faire l'objet de considérations particulières lors de l'élaboration et de la révision de ces documents réglementaires municipaux.

BESOINS EN MATIÈRE DE LOISIRS

Le Plan directeur sur les parcs et espaces verts de la ville décrit l'approche adoptée par la ville pour la création d'espaces récréatifs. Ce document a récemment fait l'objet d'une révision et fournit des orientations pour l'avenir des politiques en matière de parcs dans le contexte de la croissance de la ville.

5.7.5 Besoins civiques

Une population de la ville qui double mènera à un moment donné au dépassement de la capacité du parc Rotary St-Anselme, seul espace récréatif de la ville dans la catégorie « parc municipal » du plan directeur. Les scénarios de croissance de cette stratégie fournissent des indications sur les emplacements où la faisabilité de l'aménagement futur de « parcs municipaux » pourrait être étudiée et évaluée, tels que les terrains qui ne sont pas indiqués comme nécessaires pour répondre aux projections de croissance résidentielle et commerciale.

ACQUISITION DE TERRAINS

Traditionnellement, la ville de Dieppe acquerrait la plupart des terrains publics dont elle avait besoin grâce aux dispositions relatives aux « terrains d'utilité publique » de l'arrêté de lotissement. Cette approche fonctionnait bien dans un contexte suburbain où de nombreux lots étaient créés pour des aménagements à faible densité. Cependant, dans un contexte urbain, cet outil atteint ses limites, car les besoins en espaces récréatifs dans les zones à forte densité peuvent dépasser les terrains fournis par ce mécanisme.

Le Plan directeur sur les parcs et espaces verts décrit d'autres options pour le processus décisionnel d'acquisition de terrains récréatifs, qui devraient être envisagées à la lumière des objectifs en matière de propriété des terrains publics établis dans les fiches sectorielles.

Sur la base des projections démographiques du scénario de croissance recommandé et des prévisions relatives à la croissance démographique au niveau des quartiers présentées dans les fiches sectorielles, il est également possible de formuler quelques recommandations générales concernant l'emplacement des futures écoles. Avec un ratio moyen d'élèves par habitant d'environ 1 pour 16 au Nouveau-Brunswick, Dieppe peut s'attendre à une demande supplémentaire de plus de 3 000 places d'ici 2056. En conséquence, on peut s'attendre à ce qu'au moins une nouvelle école primaire, une nouvelle école intermédiaire et une nouvelle école secondaire soient nécessaires à proximité des secteurs sud de Dieppe où la croissance devrait être forte.

Les mises à jour du plan d'urbanisme municipal et du règlement de zonage devraient imposer des normes de conception pour les nouveaux bâtiments municipaux, en particulier lorsqu'ils font partie d'un secteur ou d'un corridor ayant fait l'objet d'une étude de design urbain.

Des considérations similaires s'appliquent aux autres bâtiments provinciaux et municipaux, tels que les établissements de santé, les commissariats de police, les établissements d'enseignement postsecondaire, les bibliothèques ou les centres culturels et communautaires.

5.7.7 Politiques en matière de transport

Une étape importante pour concevoir une communauté cohérente consiste à intégrer l'aménagement du territoire et la planification des transports en comparant tous les types de plans de transport et leur alignement sur le scénario de croissance recommandé. Les plans relatifs aux routes, aux transports actifs et aux transports en commun doivent tous être examinés afin de déterminer s'ils soutiennent suffisamment le modèle de développement du scénario de croissance final et les fiches sectorielles élaborées dans le présent document.

Tous les secteurs de développement prioritaires du scénario de croissance final, ainsi que la secteur entourant le prolongement du boulevard Dieppe, doivent être examinées afin de déterminer leur niveau d'intégration dans les réseaux de transport actif et de transport en commun. Les lacunes éventuelles entre ces nouvelles zones de développement et le centre-ville doivent être comblées dès que possible et priorisées dans les plans d'investissement, afin que ces infrastructures soient disponibles lorsque les nouvelles zones de développement commenceront à se densifier.

Le boulevard Dieppe, en particulier jusqu'à la rue Amirault, devrait bénéficier d'une bonne connectivité interne des modes de transport actif au sein des nouveaux quartiers en formation, ainsi que d'une piste cyclable efficace vers le centre-ville.

La planification des transports en commun doit s'assurer que les futurs pôles de croissance qui sont développés soient reliés au réseau de transport en commun.

5.7.6 Protection contre les incendies

La population de Dieppe devant plus que doubler d'ici 2056, il est essentiel que la ville planifie et adapte de manière proactive ses services d'incendie afin de répondre à la demande croissante. La planification stratégique et générale des services d'incendie de la ville s'effectue selon des cycles quinquennaux, les versions actuelles de ces deux documents couvrant la période 2020-2024.

Lors de la préparation des prochaines versions de ces documents, il faudra tenir compte de la stratégie de croissance, y compris ses fiches sectorielles. Il sera particulièrement important d'évaluer si certains des secteurs nouvellement développés pourraient nécessiter des services d'incendie supplémentaires et de déterminer comment l'augmentation de la densité résidentielle et commerciale correspond aux besoins en matière de protection contre les incendies.



Figure 53: Caserne de pompiers sur le boulevard Dieppe

5.7.8 Redevances d'aménagement

Les redevances d'aménagement, également appelées contributions aux coûts en capitaux, constituent un outil politique important qui contribue à maintenir un développement compact et à éviter l'extension prématurée des services municipaux.

Dans le système actuel, les promoteurs sont tenus de payer pour les coûts initiaux de création des infrastructures routières et de services d'eau et d'égouts, mais la ville devient par la suite responsable de l'entretien de ces infrastructures pour une durée indéterminée. Cela est particulièrement pertinent dans les cas où des ajustements du périmètre urbain de la ville sont envisagés.

Les redevances d'aménagement peuvent contribuer au partage d'une partie de ces coûts à long terme. Le résultat de l'introduction d'un tel mécanisme, en économie foncière, rendrait le développement intercalaire plus attractif et garantirait la densification nécessaire des corridors et des quartiers existants grâce à des implications financières.

5.7.9 Mise à jour du plans d'eau et d'égouts

Le plan 2016 pour les réseaux d'approvisionnement en eau repose sur une population estimée à 38 021 habitants d'ici 2040. La ville est actuellement en bonne voie pour atteindre cet objectif démographique d'ici 2026. Le plan directeur 2012 pour les égouts sanitaires, bien que plus ancien, est étroitement aligné sur les chiffres et les projections actuels en matière de croissance. Toutefois, le scénario de croissance élevée dudit plan demeure inférieur d'environ 10 % aux prévisions de croissance élevée de la présente stratégie.

Avec une population qui devrait dépasser les 80 000 habitants d'ici 2056, les plans d'infrastructure existants pourraient ne plus être suffisants pour répondre à la demande future. Il est essentiel de procéder à des mises à jour afin de garantir que l'approvisionnement en eau, la capacité de traitement et les réseaux d'égouts soient adaptés, tant pour l'usage quotidien que pour les situations d'urgence ou les événements climatiques.

Un plan actualisé permettrait également de relever les défis actuels qui étaient moins importants par le passé, tels que l'accent mis sur la résilience climatique, la conservation de l'eau et l'utilisation d'infrastructures vertes. À mesure que Dieppe s'agrandit, il y aura davantage de surfaces imperméables telles que les routes et les bâtiments, ce qui augmentera le ruissellement et exercera une pression supplémentaire sur les réseaux d'évacuation des eaux pluviales. La révision des plans directeurs dès maintenant permet à la ville d'intégrer des solutions durables, de donner la priorité à la modernisation des infrastructures et d'éviter des réparations coûteuses et réactives à l'avenir. Cette approche proactive favorise à la fois la protection de l'environnement et la santé publique à mesure que la communauté s'agrandit.

UPLAND

