

Créer un centre-ville qui est une destination pour la municipalité et la région

La Ville du Grand Sudbury est déjà la plus grande municipalité du Nord de l'Ontario et sans doute la plus influente. Tandis que la diversification de son économie se poursuivra et que ses produits culturels se développeront, son centre-ville jouera un rôle de plus en plus important pour créer un espace permettant à cette croissance économique et culturelle de continuer. La réussite du centre-ville est essentielle pour cimenter le rôle de cette collectivité à titre de « centre économique et culturel du Nord ».

Le centre-ville sudburois est le terrain de jeux urbain du Nord de l'Ontario. Sudbury devrait être l'endroit de choix où tenir des réunions d'affaires, des activités sportives ainsi que des festivals culturels et communautaires dans le Nord. Cependant, en ce moment, la ville ne dispose pas de bon nombre des installations nécessaires pour être ce chef de file tandis que bien d'autres villes veulent être les hôtes de telles activités. Si le Grand Sudbury veut demeurer concurrentiel et devenir assurément le centre du Nord, il doit faire preuve de dynamisme. Il doit continuer à investir stratégiquement dans son centre-ville et favoriser une croissance qui engendra des avantages plus larges pour la municipalité dans son ensemble.

Le Plan officiel reconnaît le rôle important du secteur à titre de centre d'emploi au sein de la municipalité. Le nouveau Plan de croissance du Nord de l'Ontario exige que les municipalités conçoivent des stratégies pour inciter le plus grand nombre de nouveaux projets résidentiels et de développement de l'emploi dans les zones centrales ainsi que d'autres projets, par exemple la remise en état des friches industrielles. En faisant fond sur ces orientations, le Plan directeur propose des investissements publics et privés essentiels au centre-ville pour créer une masse critique autosuffisante et y jouer un rôle optimal. L'un des objectifs les plus importants du Plan consiste à accroître l'activité dans tout le centre-ville afin d'enclencher un cycle vertueux lui permettant de se revitaliser. Dans le cadre de l'examen du Plan officiel, la municipalité devrait en outre déterminer comment orienter le mieux la croissance.

À cette fin, des initiatives à grande échelle sont nécessaires. En retour, ces démarches (éducatives, culturelles et de gestion) créent un marché pour le commerce de détail, les restaurants, les loisirs

et d'autres activités connexes. Surtout, elles mettent en place le milieu nécessaire aux investissements résidentiels, soit une stratégie qui l'est tout autant pour assurer le succès d'un centre-ville.

Pour mettre en branle ce cycle de revitalisation, il faut d'importants moteurs générant des emplois ainsi que des activités éducatives et culturelles. La stratégie visant à faire du centre-ville une destination au sein de la municipalité et de la région se fonde sur les objectifs suivants.

4.1.1 Accroître le nombre d'emplois au centre-ville

4.1.2 Aménager des attractions au centre-ville pour qu'il soit une destination

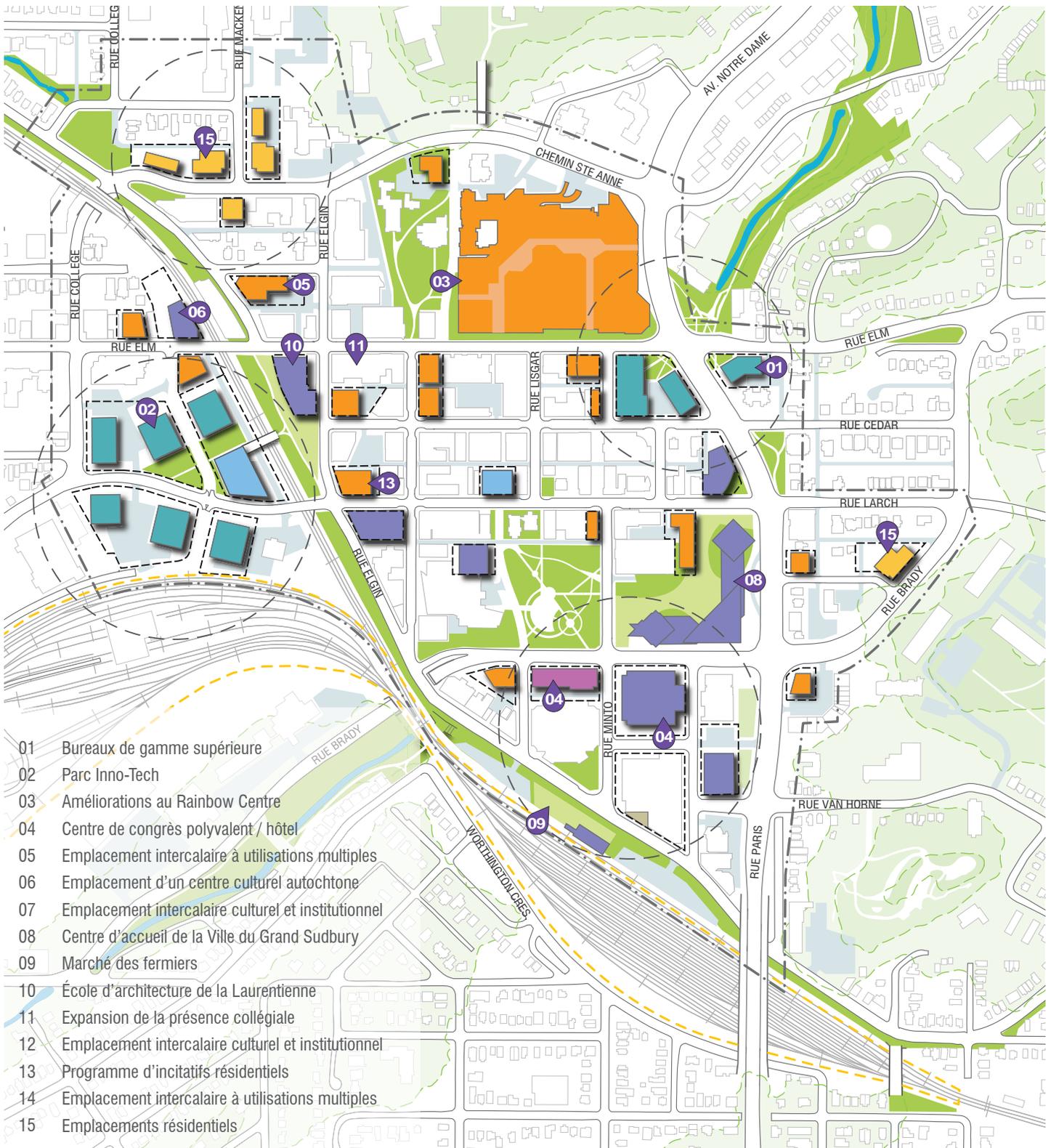
4.1.3 Faire du centre-ville un lieu d'apprentissage

4.1.4 Transformer le centre-ville en secteur d'habitation

La stratégie d'activité est appuyée par une autre de conservation et de croissance des commerces de détail plus ciblée (sous pli séparé).

Légende

- Zone d'étude
- Topographie importante
- Parcelles aménageables
- Groupes d'utilisation
- Emplacement possible de la cour de triage
- Bureaux
- Emplacements résidentiels
- Utilisations multiples
- Parcs de stationnement en élévation
- Aménagements culturels et institutionnels
- Hôtel



- 01 Bureaux de gamme supérieure
- 02 Parc Inno-Tech
- 03 Améliorations au Rainbow Centre
- 04 Centre de congrès polyvalent / hôtel
- 05 Emplacement intercalaire à utilisations multiples
- 06 Emplacement d'un centre culturel autochtone
- 07 Emplacement intercalaire culturel et institutionnel
- 08 Centre d'accueil de la Ville du Grand Sudbury
- 09 Marché des fermiers
- 10 École d'architecture de la Laurentienne
- 11 Expansion de la présence collégiale
- 12 Emplacement intercalaire culturel et institutionnel
- 13 Programme d'incitatifs résidentiels
- 14 Emplacement intercalaire à utilisations multiples
- 15 Emplacements résidentiels

Remarque: L'emplacement des nouvelles installations est indiqué à titre d'information et sera déterminé selon le choix de chacun des lieux.



Vue de la Place Tom Davies, en direction nord vers la rue Larch



La Place Tom Davies, améliorée et réaménagée, est un endroit municipal plus diversifié, vert, invitant et animé qu'auparavant. C'est un centre municipal renouvelé et accessible toute l'année.

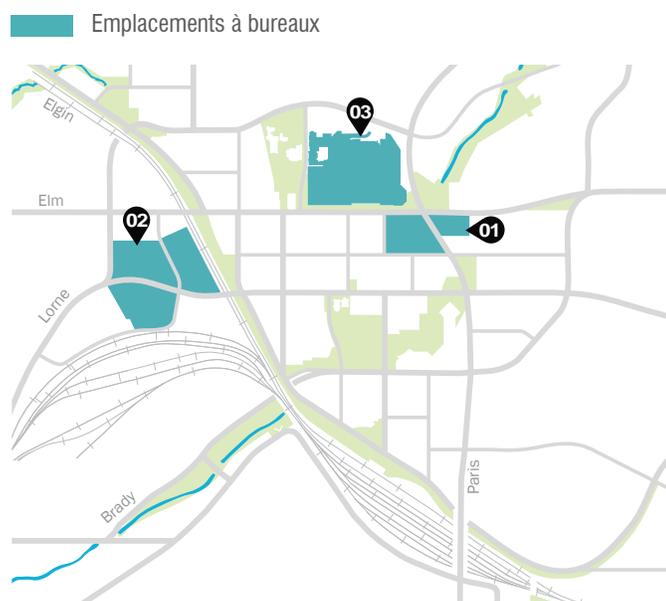


4.1.1 Accroître le nombre d'emplois au centre-ville

Au centre-ville de Sudbury, on trouve certains des meilleurs immeubles à bureaux de la région. Tous les ordres de gouvernement y ont investi. En outre, la présence forte et croissante du secteur privé enrichit également le domaine.

Il est important de maintenir et d'étendre les emplois de bureau au centre-ville. Ces postes y sont essentiels. Ils y stimulent une présence d'affaires et fournissent également aux marchands et aux établissements du secteur une importante clientèle. La présence d'employés de bureau bien rémunérés au centre-ville est un puissant atout pour les entreprises, ce qui permet de faire des transactions pendant la période de repas et après le travail, allongeant du même coup la période où les gens sont dans le secteur et améliorant nettement la productivité. Le potentiel économique associé à la construction de parcs de stationnement en élévation s'en trouve également nettement accru, un scénario qui permettrait de libérer des terrains dans le secteur.

Trois projets de croissance de l'emploi sont proposés. D'abord, à court terme, la protection des investissements actuels et la stimulation de la croissance des carrefours de bureaux du secteur privé et des employeurs des secteurs du commerce de détail et des services; à plus long terme, l'augmentation des perspectives d'emploi dans un nouveau quartier des affaires sis sur les anciennes terres à usage ferroviaire; enfin, toujours à long terme, le plan prévoit des emplacements bien situés pour y construire des bureaux de gamme supérieure.



01/ À long terme, protéger les emplacements à bureaux de gamme supérieure

Dans l'immédiat, la demande de locaux à bureaux est probablement axée sur les grandes surfaces et les immeubles de faible hauteur convenant au parc Inno-Tech. À long terme, le Grand Sudbury devrait prévoir d'autres bureaux de catégorie A au centre-ville, le long de la rue Paris à la rue Elm, par exemple à l'emplacement de la Régie des alcools de l'Ontario (LCBO) et du Centre de transport et dans l'ancien immeuble YMCA (maintenant vacant), qui s'avèreraient ultimement des bureaux de gamme supérieure compte tenu de leur emplacement, de leur visibilité et de leur présence.

02/ Parc Inno-Tech

En faisant siennes les industries du savoir et du capital humain avancé, l'économie de la région sudburoise créera une demande accrue pour de bons locaux à bureaux. La demande d'employés de bureau s'accroîtra, qu'il s'agisse d'ingénieurs, de professionnels des technologies de l'information, de personnel des ressources humaines, d'avocats, de comptables ou d'autres membres de l'échelon supérieur des services. Ces activités exigent en général de grandes surfaces de 15 000 à 25 000 pi² dans des immeubles de faible hauteur et des stationnements de surface afin de réduire les coûts d'occupation. Puisqu'il existe bien peu de locaux dans le marché sudburois, c'est une occasion unique pour le centre-ville de s'y positionner. Les terrains immédiatement à l'ouest du couloir ferroviaire au sud de la rue Elm constituent un excellent emplacement à cette fin puisque de façon caractéristique, ils sont davantage aménagés au hasard dans les banlieues. Si une bonne partie des terrains du secteur appartiennent déjà à la municipalité, d'autres sont de propriété privée; il faudrait donc conclure un partenariat pour pleinement réaliser le projet. La Ville devrait proposer le concept du parc Inno-Tech pour répondre à cette demande.



4.1.2 Créer des attractions au centre-ville

La Ville devrait activement chercher à conclure des partenariats avec des promoteurs privés pour examiner un cadre concernant les possibilités d'investissement. Elle devrait aussi songer à une démarche de planification pour orienter tous les projets de construction de bureaux au-delà d'une certaine taille au centre-ville, et ce, afin que le centre-ville accapare ce marché et évite ainsi qu'il soit dispersé en banlieue.

Le parc Inno-Tech constitue la première phase de transformation des terres à usage ferroviaire. Il faut prévoir les routes et les infrastructures nécessaires à cette fin de sorte à permettre leur prolongement éventuel dans les cours de triage au sud et à l'ouest après leur déménagement.

03/ Protéger les investissements actuels: le Rainbow Centre

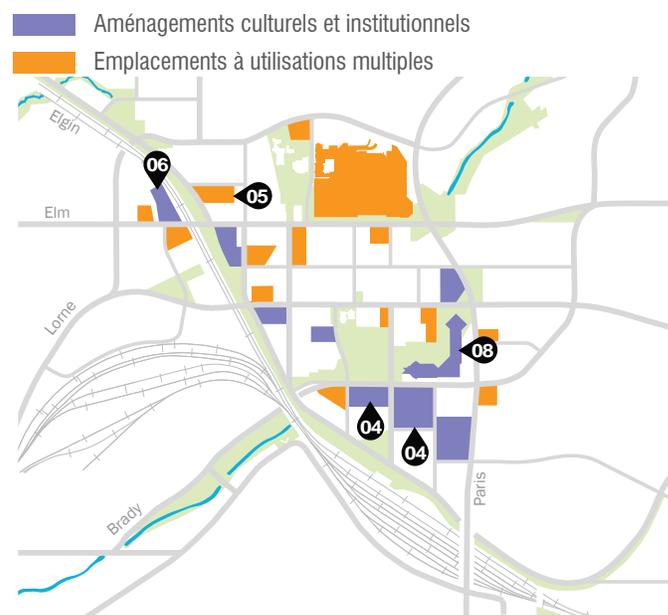
Le Rainbow Centre constitue un grand atout pour le centre-ville. Ses propriétaires actuels y ont déjà amorcé des améliorations matérielles impressionnantes et y ont attiré d'autres commerces de détail et des bureaux. En changeant la vocation d'une portion de l'édifice (du secteur de détail à l'aménagement de bureaux), il a attiré des emplois plus haut de gamme. On devrait l'inciter à poursuivre dans cette veine.

Il est possible d'améliorer davantage le centre commercial si l'on rehausse sa présence le long des rues Elm et Durham en modifiant la configuration de l'aire de chargement et de la voie d'accès de la rue Elm et en aménageant une place paysagère donnant sur le Rainbow Centre, accessible de l'intérieur du centre-commercial. À plus long terme, on pourrait ajouter un autre niveau au parc de stationnement en élévation actuel.

Sudbury doit évaluer l'importance des investissements dans de nouvelles attractions confirmant qu'il est le chef de file des activités, des manifestations culturelles et du divertissement dans le Nord de l'Ontario. Une telle stratégie comporte de nombreux avantages, notamment une augmentation de la demande pour des services d'hébergement. L'accroissement du nombre de nuitées s'accompagne en outre d'un nombre accru de visites dans les restaurants et les magasins du centre-ville. La construction d'un complexe amélioré d'installations sportives, de nouveaux endroits de rencontre et d'activités polyvalents et d'un hôtel quatre étoiles transformeront le portrait touristique et de réunions d'affaires de la municipalité, ce qui aura des répercussions importantes au centre-ville et ailleurs.

Outre sa croissance à titre de destination culturelle et de loisirs du Nord, le centre-ville sudburois demeurera le chef de file du commerce de détail spécialisé dans la région. En misant sur ses restaurants et bars, ses commerces indépendants et magasins d'alimentation spécialisés, il continuera de s'améliorer. De nouveaux détaillants qu'on ne trouve pas dans la région seront ciblés et attirés au centre-ville pour contribuer à la diversification dans ce domaine et raffermir son image à titre de destination de magasinage.

Les démarches proposées alimenteront les moteurs économiques de la municipalité pour soutenir une communauté artistique et culturelle dynamique et rehausser les attractions afin que le Grand Sudbury devienne l'un des meilleurs endroits à visiter en Ontario.



04/ Un lieu de rencontres

L'une des principales stratégies consiste à faire de la ville un chef de file nord-ontarien des réunions d'affaires, des activités commerciales et sportives, des festivals et des activités culturelles. En ce moment, il n'existe pas d'hôtel quatre étoiles ni d'installation majeure dans la municipalité pour accueillir ces activités. Quant à l'aréna actuel, il n'est pas comparable à ceux d'autres villes où l'on tient des activités semblables.

La stratégie cible la modernisation de l'aréna et la construction d'une installation polyvalente d'au moins 55 000 pi², au sud de la rue Brady, qui comprendrait un hôtel quatre étoiles surplombant le parc Memorial. L'aréna ferait l'objet de travaux pour qu'on puisse y tenir des concerts et des congrès de grande envergure. Les patinoires seraient conçues afin qu'on puisse y tenir une gamme d'activités moins grandes que les précédentes. L'hôtel serait à la base des services et de l'accueil du complexe. Son emplacement au sud de la rue Brady conviendrait parfaitement. Il serait situé tout près de la Place Tom Davies ainsi que des boutiques et restaurants des rues Elgin et Durham. Ce serait un élément bien en vue à une grande entrée du centre-ville et aux abords sud du parc Memorial.

La municipalité devrait étudier les partenariats de financement de tels complexes dans les autres villes ontariennes, qui font appel à des investissements publics et privés. Entre-temps, on devrait entreprendre un examen détaillé des besoins fonciers du projet. Le Centre de synergie est un exemple d'établissement polyvalent à l'étude. Le projet est appuyé par une étude de préféabilité, tandis qu'une analyse financière et opérationnelle plus approfondie est prévue.



05/ Une destination de magasinage et de restauration

La vision du centre-ville concernant le commerce de détail est centrée sur l'amélioration de la qualité de l'offre concernant l'accueil, l'aspect pratique de produits et services dans le voisinage et enfin, les boutiques spécialisées. De ce point de vue, l'avenir du centre-ville passe par le rehaussement de la qualité actuelle comparativement à l'augmentation importante de la superficie en pieds carrés. Cette stratégie accroîtra la productivité des ventes et générera une demande accrue pour des produits de qualité. Pour atteindre cet objectif, on recommande les mesures suivantes :

1. plaider pour l'augmentation du nombre de résidents au centre-ville;
2. faire fond sur les activités ayant lieu dans le secteur afin d'y retenir les visiteurs;
3. aider les détaillants à accroître la productivité de leurs ventes au lieu d'augmenter la superficie de leurs installations;
4. faire une promotion élargie du centre-ville;
5. accroître le nombre de visites répétées de la zone locale en offrant de nouveaux services de loisirs et d'accueil;
6. augmenter le nombre de détaillants spécialisés en fonction du contexte sudbourgeois, par exemple des commerces d'aliments et de boissons de la région, de vêtements nordiques, d'articles de sport, pour la vie étudiante, les arts et les services de santé;
7. promouvoir l'expansion de la vie étudiante au centre-ville;
8. créer un programme pour recruter et retenir des détaillants.

D'autres renseignements à ce sujet sont indiqués dans la stratégie de conservation et de croissance des commerces de détail au centre-ville (présentée sous pli séparé).

La stratégie dans le domaine cerne des emplacements au centre-ville qui conviennent davantage à des commerces de détail particulier, y compris ceux situés aux endroits suivants :



- Rainbow Centre : chaînes de magasins et franchises, boutiques de mode jeunesse, détaillants à marge réduite, aire de restauration et bureaux;
- Rue Elm : grands magasins, banques, dépanneurs, grands restaurants, ameublements, magasins électroniques, grands magasins éclectiques et détaillants nationaux;
- Rue Elgin (sud) : district des arts, petites boutiques indépendantes, détaillants connaissant des difficultés sur une voie de desserte aménagée d'un seul côté (à positionner à titre de prolongement des commerces de détail de la rue Durham);
- Rue Durham : village éclectique, vêtements et accessoires pour hommes et femmes, ameublements, détaillants d'articles de loisirs, combinaison de boutiques indépendantes et de détaillants nationaux, magasins d'alimentation spécialisée, services alimentaires, restaurants avec terrasse, bars et cafés
- Prolongement Cedar (ouest) de la rue Durham : vêtements et accessoires pour hommes et femmes, services alimentaires, magasins à l'intention des gens travaillant au centre-ville le jour et des personnes de toute la région venant y faire leurs achats.
- Rue Cedar (est) : commerces de détail et de services axés sur les déplacements et les travailleurs, bureaux
- Rue Larch : services personnels, cafés, bureaux d'entreprises de biens et services, produits et services de beauté, services médicaux et de soins de santé
- Rues Shaughnessy et Minto : divertissement, services culturels et alimentaires
- Rue Paris : commerces routiers de détail, bureaux, arts et culture (dépendance de la circulation automobile) – tout aménagement du côté est de la rue Paris doit améliorer les raccordements avec le centre-ville



06/ Une destination culturelle

Sudbury se distingue largement par la contribution qu'y font les francophones et les Autochtones. Le N'Swakamok Native Friendship Centre et bien des groupes culturels franco-ontariens jouent un rôle important en renforçant le centre-ville à titre de carrefour culturel de Sudbury.

Place des Arts

Si la présence francophone est tangible dans les boutiques et les restaurants du centre-ville et dans le complexe attrayant autour de la paroisse Sainte-Anne-des-Pins, il est possible de la mettre davantage en évidence et faire de l'endroit un lieu de rencontres polyvalent qui mettrait en valeur de façon unique le caractère sudburois pour qu'il devienne ni plus ni moins une destination nationale. La planification du projet de Place des Arts est en cours, sous forme conceptuelle, et une étude de faisabilité est prévue en 2012. Bien qu'il y ait divers emplacements possibles, le plus important pour le Plan directeur, c'est que l'endroit soit visible de la rue et qu'il stimule l'intérêt des piétons et l'activité au centre-ville. La possibilité d'utiliser les bâtiments existants à cette fin pourrait bien cadrer avec les programmes de l'établissement.

N'Swakamok Native Friendship Centre

Le N'Swakamok Native Friendship Centre de la rue Elm joue un rôle essentiel dans la vie des Premières nations, au centre-ville et au-delà. L'organisme aimerait poursuivre dans cette voie à titre de centre de services tout en étendant son rôle à titre de centre culturel mettant en valeur le patrimoine autochtone. Aucun projet connu de déménagement n'est prévu, mais le centre gagnerait à accroître sa visibilité dans la partie de la rue Elm tout juste à l'ouest du couloir ferroviaire. Il deviendrait ainsi un important élément de rassemblement et serait un lieu d'activité à l'ouest des devantures vides et sous-utilisées le long de la rue Elm.



07/ Galerie d'art du centre-ville

La Galerie d'art de Sudbury a l'intention de déménager de ses locaux exigus et mal situés à un nouvel emplacement en ville. Comme bien des villes l'ont démontré, la présence d'une galerie stimulante et attirante peut constituer un ajout important au centre-ville en apportant un complément à d'autres attractions, en prolongeant le séjour des visiteurs et en augmentant de façon générale l'achalandage dans les restaurants et les boutiques du secteur. Dans le cadre de leur programmation et de leur conception architecturale, la plupart des grandes galeries peuvent habilement faire état de façon convaincante d'une ville qui s'affirme, comme Sudbury, pendant son processus de transition d'une collectivité fondée sur les ressources, à une autre axée sur le savoir.

La dimension prévue de la nouvelle galerie lui donnera de la flexibilité dans ses nouvelles installations au centre-ville. Elle pourrait par exemple s'installer au cœur du centre-ville, sur des emplacements vacants ou, en tout ou en partie, dans des édifices existants (se reporter aux emplacements culturels ainsi qu'à ceux à utilisations multiples dans le Plan directeur). Il existe également une possibilité intéressante de partenariat avec un établissement culturel ou institutionnel existant, ce qui permettrait de réaliser des économies sur le plan des locaux servant aux réunions et aux présentations, aux cafés et aux caractéristiques de construction. La Galerie d'art de Sudbury a amorcé le processus de sélection d'un emplacement et de conception. Elle met également en place sa stratégie de financement. La municipalité devrait agir comme facilitatrice de ces démarches.

08/ Centre d'accueil de la Ville du Grand Sudbury

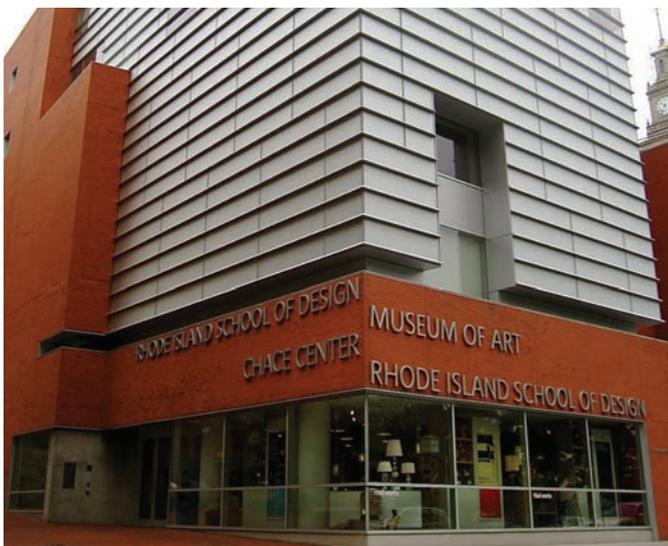
Il devrait y avoir un bureau du tourisme de la Ville du Grand Sudbury au centre-ville. À long terme, il serait idéalement situé à la Place Tom Davies. À court terme, il pourrait emménager dans un bâtiment vacant qui a pignon sur les rues Elm ou Durham.

09/ Marché des fermiers

En raison de l'achat de l'emplacement du Marché des fermiers par l'Université Laurentienne pour y aménager son école d'architecture, la municipalité s'est engagée à lui trouver un nouveau terrain. Plusieurs emplacements ont été ciblés à ce jour et le processus officiel de sélection, de conception et de planification est en cours.

Le nouvel emplacement devrait comprendre bien des places de stationnement, être facilement accessible par la route et bien desservi par le transport en commun, tout en ayant une grande visibilité. Il doit également pouvoir accueillir des vendeurs à l'extérieur et à l'intérieur.

L'ancienne gare du CP de la rue Elgin est un emplacement qui a grandement attiré l'attention. Comme on l'illustre dans le Plan directeur, un tel choix contribuerait à animer le sud du centre-ville, créerait de l'action dans le secteur et concorderait très bien avec les utilisations actuelles et futures. L'emplacement sera choisi par la municipalité et la collectivité.



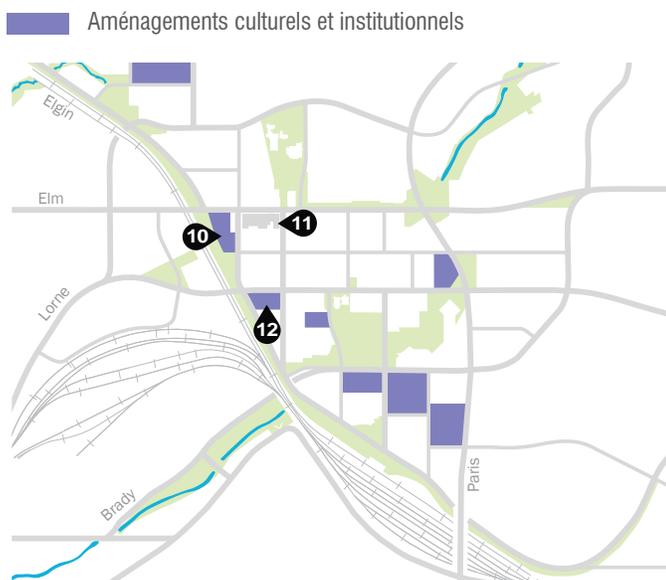
4.1.3 Le centre-ville: un lieu d'apprentissage

Le Grand Sudbury s'est établi comme centre éducatif en Ontario et ailleurs en raison des réussites de l'Université Laurentienne et du Cambrian College (CC). Cependant, la plupart des activités universitaires et collégiales se déroulent à l'extérieur du centre-ville. Une présence accrue au centre-ville serait un complément aux établissements d'enseignement s'y trouvant déjà et les renforcerait, y compris l'école Sudbury Secondary, qui se renouvelle elle-même en ce moment.

En outre, le centre-ville devrait être un carrefour d'expression créatrice et de l'esprit d'entreprise. En collaboration avec des partenaires tels que Youth Innovation, le centre-ville pourrait être l'un des principaux lieux où les jeunes se retrouvent afin d'imaginer pour innover. Pour ce faire, il faudra divers programmes et espaces.

Le centre-ville tirera assurément profit d'une activité étudiante accrue en son sein – les cafés et la scène musicale en étant la preuve – et en retour, une présence physique accrue d'installations collégiales et universitaires serait également un grand atout pour elles-mêmes. Depuis 10 ans, en Ontario, des établissements d'enseignement ont déménagé certains de leurs services dans les centres-villes. Cette revitalisation a été impressionnante, ce qui permet de croire qu'un tel processus aura un effet important à Sudbury.

Les propositions suivantes visent à faire du centre-ville un centre d'apprentissage et de vie étudiante.



10/ École d'architecture de la Laurentienne

Une proposition approfondie a été élaborée pour construire l'École d'architecture de la Laurentienne au centre-ville. Les ordres de gouvernement ont accepté de la financer et un programme détaillé et de conception est en cours.

L'établissement d'une école d'architecture au centre-ville s'avère être une démarche inspirée qui aura des retombées remarquables. C'est ce qui s'est produit dans d'autres villes ontariennes et ailleurs. Le dynamisme du milieu postsecondaire et de la vie étudiante est une source d'effervescence positive pour le centre urbain, dont chaque activité s'y déroulant peut tirer profit. Une telle école, surtout si elle est le reflet de la situation du Nord sur le plan linguistique, environnemental, de ses ressources et du paysage contribuera à une volonté plus grande, à savoir faire de Sudbury la capitale culturelle et du savoir du Nord. L'école aura un avantage immédiat en générant un achalandage quotidien pour les entreprises locales, surtout les cafés et les restaurants, alimentant ainsi une ambiance particulière et essentielle associée aux activités des gens au centre-ville.

L'Université Laurentienne achètera l'emplacement du Marché des fermiers de la Ville du Grand Sudbury. L'endroit est idéal pour ce nouvel investissement majeur dans le secteur. Niché au cœur de la ville, à une faible distance à pied de toutes les activités, il peut participer à la relance essentielle des cafés, des restaurants et des boutiques tout près de là. Le nouvel édifice sera un beau complément aux vitrines de la rue Elm et nourrira directement l'activité des rues Durham et Elgin. L'emplacement est suffisamment grand et en évidence pour que l'école fasse une affirmation architecturale d'importance tout en contribuant au tissu environnant. En outre, voilà l'occasion pour le Marché des fermiers de se redynamiser, possiblement de façon différente, à un nouvel endroit au cœur de la ville.



4.1.4 Le centre-ville: un secteur d'habitation

11/ Expansion de la présence collégiale

Le Cambrian College est situé en banlieue, mais la possibilité de lui donner une présence au centre-ville, de façon indépendante ou non, mérite d'être examinée. Les collèges communautaires d'autres villes ont été d'importants agents d'une revitalisation du centre-ville, un processus non seulement bon pour elles, mais également pour la mise en valeur et l'attrait des collèges eux-mêmes. Un tel établissement dans le noyau urbain pourrait assurer une transition éducative, comme l'ont montré certains cas, le centre-ville étant ainsi un endroit tout à fait indiqué pour un établissement d'enseignement.

Un collège communautaire au centre-ville pourrait fort bien permettre de réutiliser certains terrains vacants ou sous-utilisés du secteur des rues Elm, Durham, Larch et Cedar, et donner l'impulsion nécessaire à la conservation des immeubles historiques de l'endroit.

12/ Succursale centrale et moderne de la Bibliothèque

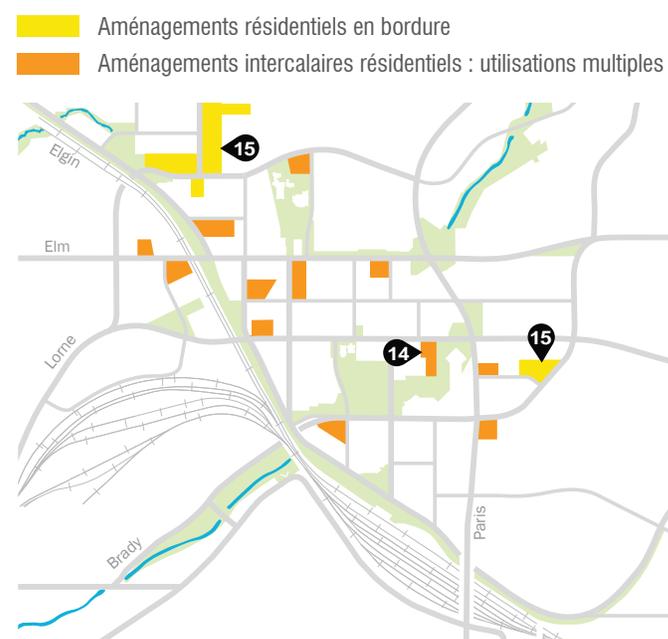
La succursale centrale actuelle de la Bibliothèque publique arrive à la fin de son cycle de vie utile. Il faudra donc la remplacer. C'est un outil important de développement de toute ville. À Sudbury, une bibliothèque située dans un endroit plus central aiderait à créer une masse critique de lieux à vocation éducative, institutionnelle et culturelle au centre-ville. Elle pourrait s'adjoindre un partenaire aux utilisations semblables, par exemple une galerie d'art ou un collège, et partager des installations avec lui afin de réduire les coûts d'ensemble. Il n'existe aucune stratégie précise de déménagement en ce moment, mais un tel besoin pourrait bien se faire sentir pendant la période sur laquelle le Plan s'étend. Il faudrait bientôt évaluer le choix d'un emplacement convenant le mieux et les possibilités de partenariat aux fins du projet. Si la succursale actuelle doit déménager, son emplacement actuel serait idéal pour un aménagement résidentiel. La vente du terrain permettrait en partie de financer la construction de la nouvelle bibliothèque.



Les centres-villes qui connaissent le plus de succès sont ceux qui sont habités. Leurs résidents génèrent une activité immédiate pour les magasins de détail, jouent un rôle informel de surveillance et sont d'importants promoteurs d'un changement continu. Idéalement, 10 % de la population habite dans un rayon de 15 minutes à pied du centre.

Pour atteindre cette cible idéale, la stratégie propose un objectif plus atteignable de 3 000 à 5 000 personnes de plus au centre-ville du Grand Sudbury d'ici à 2021. Plus de 900 logements additionnels étant déjà approuvés dans le secteur (soit environ 2 100 personnes), on prévoit que cette croissance sera alimentée par les nouveaux arrivants à Sudbury, venus y chercher un emploi dans l'économie du savoir, dont font notamment partie les soins de santé, l'éducation, la recherche et les arts. Ailleurs, l'expérience a démontré que pour réaliser de tels projets stimulants et en attirer d'autres, il faut rehausser le sentiment d'appartenance au centre-ville dans le but de persuader un grand nombre de gens qu'il s'agit d'un endroit sécuritaire où vivre et investir de façon importante dans un logement.

Trois initiatives sont proposées pour attirer des résidents au centre-ville.



13/ Programme d'incitatifs résidentiels

Le centre-ville compte un peu plus de 600 résidents, surtout des personnes âgées et des gens à faible revenu. Accroître le nombre de personnes ayant un choix à ce chapitre dans toute la région ne sera pas chose facile. Un programme financier plus interventionniste, du moins pendant les premières années, contribuera à stimuler le marché des condominiums, qui est présentement quasi inexistant au centre-ville. Plusieurs autres villes canadiennes ont mis en place des plans d'action pour leur centre-ville. Fondamentalement, on propose ainsi des exonérations de droits et de frais de permis ou, dans certains cas, des subventions directes afin de combler l'écart entre les coûts de construction et la valeur marchande des propriétés à Sudbury et dans des marchés semblables. De telles subventions doivent être limitées en valeur et dans le temps (généralement offertes pour un nombre précis de logements par année), et on doit suivre attentivement leur effet pour les éliminer lorsque le marché sera clairement établi. Il peut sembler inhabituel de subventionner des logements à loyer du marché, mais l'objectif d'ensemble consiste à stimuler l'intérêt des premiers acheteurs, soit un volet essentiel si l'on veut que bien des gens s'installent au centre-ville, ce qui permettrait de tirer profit des bienfaits sociaux et économiques d'un tel choix. Lorsque le marché sera autonome, on éliminera les subventions. Pour plus de renseignements sur les incitatifs résidentiels, on se reportera à l'annexe B.

14/ Immeubles à utilisations multiples – emplacement intercalaire

Dans tout le centre-ville, on a dressé une liste d'emplacements se prêtant bien à la construction d'immeubles à utilisations multiples. Les aménagements à utilisations multiples pourraient servir à des fins résidentielles et commerciales, notamment pour des bureaux, des commerces de détail, à des fins communautaires, municipales, culturelles, judiciaires, pour y habiter ou y travailler, etc. En général, il s'agit d'une forme plus compacte de développement qui crée des possibilités de croissance commerciale et résidentielle au centre-ville. Les immeubles à utilisations multiples devraient généralement être orientés vers la rue, leurs utilisations actives étant au niveau du sol. Il peut s'agir de nouvelles constructions intercalaires ou d'une réutilisation appropriée d'édifices patrimoniaux rénovés. On devrait songer à transformer à des fins résidentielles des immeubles à bureaux de catégorie « C ».

15/ Aménagements résidentiels en bordure

Le Plan directeur indique également plusieurs endroits propices à des aménagements résidentiels en périphérie du centre-ville. Ces emplacements sont situés tout juste à l'extérieur de la route périphérique et servent de « pont résidentiel » entre le centre-ville et les quartiers établis au nord et à l'est. Les emplacements choisis en périphérie sont également tout près d'autres endroits où des aménagements résidentiels sont proposés, y compris le village MacKenzie et le lotissement Centennial. On prévoit qu'on pourrait construire des condominiums, des habitations superposées à surfaces invariables et des maisons en rangée sur ces terrains.

4.1.5 Résumé du projet

On trouvera ci-dessous un résumé des projets visant à faire du centre-ville une destination pour la municipalité et la région. La liste comprend aussi ceux à court, à moyen et à long terme ainsi que les projets continus. Pour d'autres renseignements et une description des projets, se reporter à la Stratégie d'action (section 6) et aux projets d'immobilisations prioritaires (annexe A).

Projets à court et moyen terme (moins de 10 ans)

- 04 Centre de congrès polyvalent / hôtel
(planification, faisabilité et conception)
- 05 Commerces de détail / stratégie à cette fin
- 06 Emplacement d'un centre culturel autochtone
- 07 Organismes culturels, y compris :
 - la Place des Arts
 - la Galerie d'art Franklin-Carmichael
 - la succursale centrale de la Bibliothèque publique
- 09 Marché des fermiers
- 10 École d'architecture de la Laurentienne
- 12 Emplacement culturel
- 13 Programme d'incitatifs résidentiels

Projets à long terme (plus de 10 ans)

- 02 Parc Inno-Tech / terres à usage ferroviaire
- 04 Centre de congrès polyvalent / hôtel
(construction)
- 08 Centre d'accueil de la Ville du Grand Sudbury*

Projets continus (en tout temps)

- 01 Bureaux de gamme supérieure
- 03 Améliorations au Rainbow Centre
- 11 Expansion de la présence collégiale
- 14 Expansion de la présence collégiale
- 15 Aménagements résidentiels

* Selon les possibilités de réaménagement

Un centre-ville qui est le cœur du Grand Sudbury

Le centre-ville doit être clairement relié au reste de la ville et accessible à tous. Il faut pouvoir s'y rendre et s'y déplacer facilement. Les liens nécessaires au reste de la zone urbaine sont à la fois d'ordre local (véhicules, piétons et bicyclettes) avec les quartiers avoisinants, et d'ordre régional (routes, trains et transport en commun) avec ces quartiers et les centres économiques.

La vision concernant le transport et l'infrastructure au centre-ville de Sudbury correspond à une réorientation de la pensée dans les centres urbains de toute l'Amérique du Nord. On mettra davantage l'accent sur l'accroissement des choix en matière de mobilité, on concevra des rues entières et on créera des paysages de rue sécuritaires et dynamiques. Qui plus est, la stratégie sera axée sur le développement, le maintien et l'amélioration des liens entre le noyau urbain de Sudbury et les communautés avoisinantes pour raffermir le rôle du centre-ville comme étant le cœur du Grand Sudbury.

Le centre-ville est l'élément central de la municipalité, mais des obstacles physiques et naturels le coupent des quartiers adjacents et des endroits importants dans la région. Il faut davantage de façons de s'y rendre plus facilement à pied, à bicyclette, par autobus et en auto pour y soutenir les entreprises, y accroître le sentiment de sécurité et de surveillance, et y favoriser l'appartenance. Actuellement, la portée des voies ferrées ainsi que la largeur et la vitesse permise sur les routes du centre-ville créent des obstacles, réels ou de perception, à l'intégration du secteur dans le reste de la ville. En arrivant au centre-ville, on n'a pas non une belle impression puisque bien des édifices ne donnent pas sur les grandes rues. Au centre, une bonne partie du réseau original de rues, plus raffiné, a été perdu ou remplacé par des « mégaîlots » qui rendent difficiles la compréhension et les déplacements.

La vision du centre-ville vise en bonne partie à en faire un endroit distinct et attrayant, y compris ses routes, ses sentiers et ses points d'accès. Ces caractéristiques sont essentielles pour que le secteur soit passant, et des volets essentiels de la création d'espaces.

4.2.1 Raccorder le centre-ville aux quartiers locaux et au réseau du Grand Sudbury

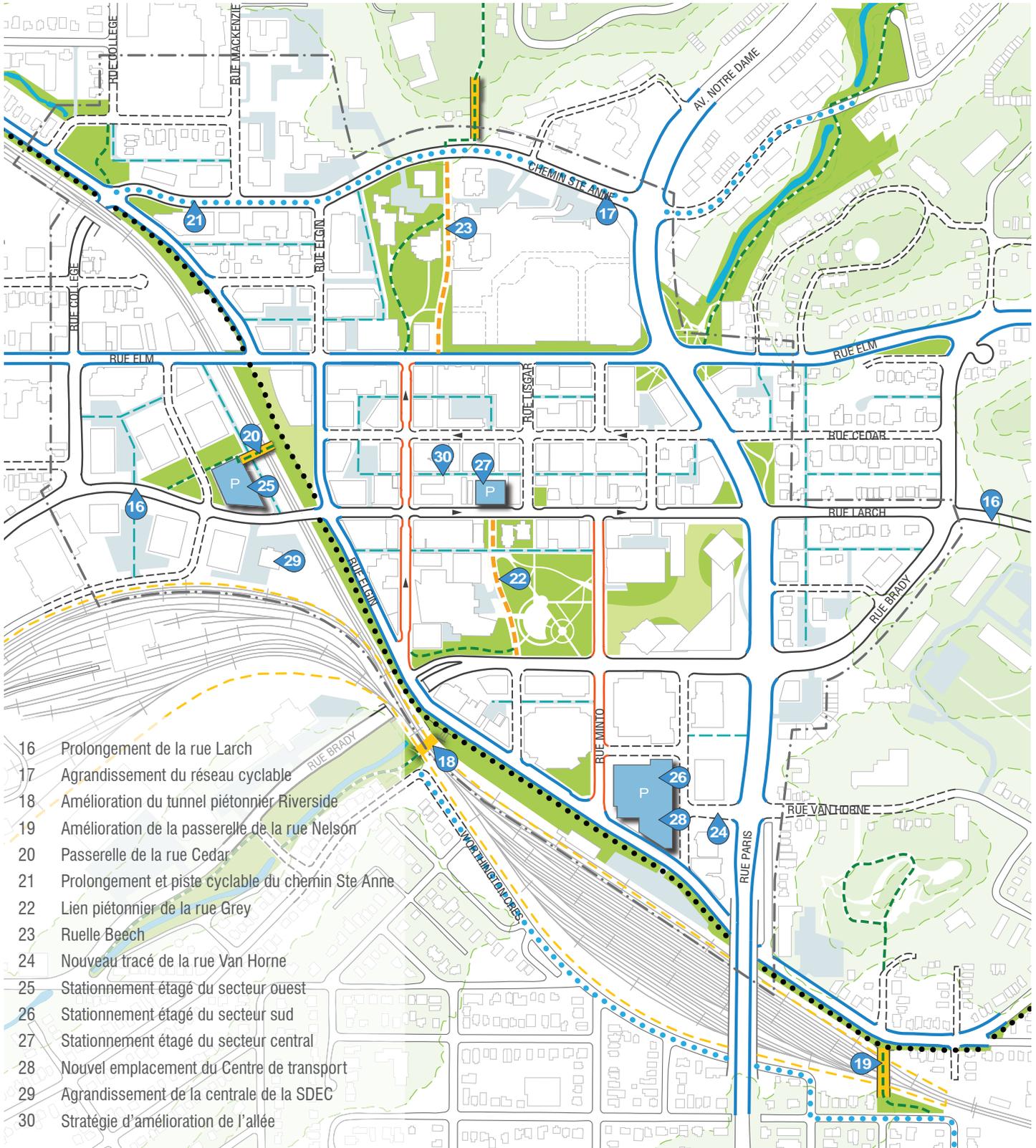
4.2.2 Mettre en place un réseau de rues au centre-ville plus flexible et entièrement interrelié;

4.2.3 Investir dans les infrastructures nécessaires pour appuyer la croissance du centre-ville.

La stratégie visant à faire du centre-ville un secteur plus relié et intégré s'appuie sur les trois objectifs suivants.

Légende

- | | | |
|--|-----------------------------------|---|
| --- Zone d'étude | --- Routes locales | ●●● Bandes cyclables (sur rue) |
| --- Principaux éléments topographiques | --- Allées | ●●● Pistes cyclables / sentiers piétonniers |
| --- Réseau des ruisseaux | --- Rues à revêtement particulier | ■ Passerelles et tunnels piétonniers |
| --- Routes principales | --- Ruelles | ■ Parcs de stationnement en élévation |
| --- Routes collectrices | --- Sentiers | --- Emplacement possible de la cour de triage |



- 16 Prolongement de la rue Larch
- 17 Agrandissement du réseau cyclable
- 18 Amélioration du tunnel piétonnier Riverside
- 19 Amélioration de la passerelle de la rue Nelson
- 20 Passerelle de la rue Cedar
- 21 Prolongement et piste cyclable du chemin Ste Anne
- 22 Lien piétonnier de la rue Grey
- 23 Ruelle Beech
- 24 Nouveau tracé de la rue Van Horne
- 25 Stationnement étagé du secteur ouest
- 26 Stationnement étagé du secteur sud
- 27 Stationnement étagé du secteur central
- 28 Nouvel emplacement du Centre de transport
- 29 Agrandissement de la centrale de la SDEC
- 30 Stratégie d'amélioration de l'allée

Remarque: L'emplacement des nouvelles installations est indiqué à titre d'information et sera déterminé selon le choix de chacun des lieux.



Vue actuelle de la rue Paris, en direction sud vers la rue Cedar



La rue Paris réinventée est devenue un grand lieu vert qui donne, au premier regard, une image impressionnante et positive du centre-ville, et ce, pour les résidents comme pour les visiteurs.



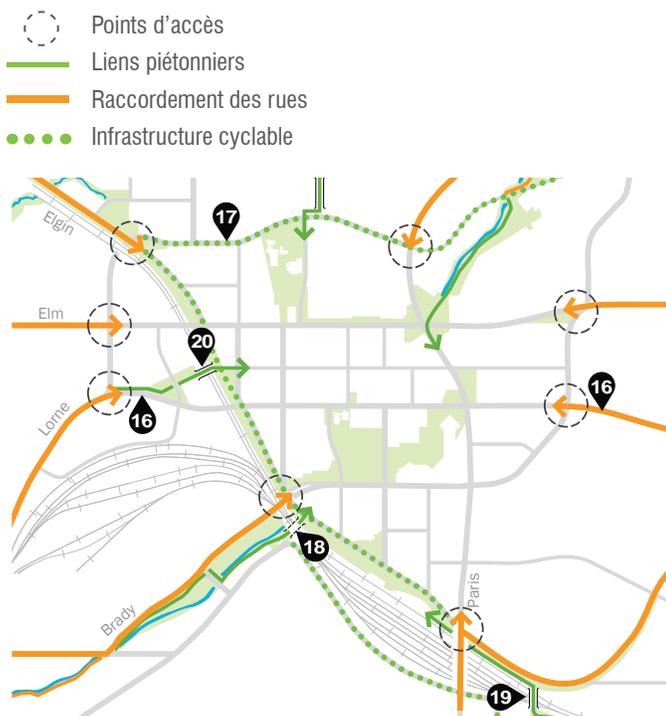
4.2.1 Raccorder le centre-ville aux quartiers locaux et au Grand Sudbury

On propose des changements afin d’ancre de façon homogène le centre-ville dans la municipalité, tant à l’échelle locale (avec les quartiers adjacents) qu’à celle de la ville tout entière. De nouveaux liens améliorés pour les piétons et les cyclistes permettraient de mieux relier le centre-ville aux communautés et aux lieux avoisinants (y compris le lac Ramsey et le parc Bell). Cela comprend une nouvelle passerelle par-dessus le couloir ferroviaire vers l’ouest, à l’angle de la rue Cedar, un nouveau lien le long de la rue Worthington, entre le tunnel piétonnier et le lac Ramsey, ainsi qu’un autre de la grotte au centre-ville, de nouvelles pistes cyclables pour parachever le réseau actuel dans tout le noyau urbain, ainsi que l’amélioration du tunnel piétonnier Riverside et la réfection de l’escalier du chemin Ste Anne.

Au-delà du réseau local, les liens régionaux seront améliorés grâce au prolongement de la rue Larch, qui sera raccordée au réseau régional, à la modernisation du Centre de transport (services et installations) et au potentiel d’amélioration du service ferroviaire entre Sudbury et d’autres centres régionaux et nationaux.

16/ Prolongement de la rue Larch

La rue Larch pourrait devenir l’une des importantes artères est-ouest au centre-ville, mais elle se termine aux deux extrémités. En prolongeant la rue Larch vers l’est de la rue Lorne afin qu’elle traverse les terres à usage ferroviaire, on créera un nouveau point d’entrée au centre-ville et fournira un lien additionnel pour la circulation automobile, qui se raccordera au grand réseau municipal. Ce prolongement offrira également un autre trajet est-ouest de l’autre côté des terres à usage ferroviaire et à travers le noyau urbain, ce qui contribuera à alléger les problèmes de circulation sur la rue Elm. Surtout, le projet permettra un deuxième passage à niveau indispensable et aidera à lancer le réaménagement futur des terres à usage ferroviaire pour le parc Inno-Tech proposé. On devrait concevoir ce prolongement de façon à ce qu’il soit similaire à la situation de la présente rue et étende le caractère actuel et la qualité urbaine de la rue Larch vers l’est. Dans le cadre du prolongement de cette rue vers l’ouest, il faut installer un deuxième passage à niveau à l’angle de la rue Larch. Il sera cependant difficile d’obtenir l’approbation des compagnies ferroviaires pour ce faire. Par contre, on ne doit pas sous-estimer les avantages associés à l’obtention d’un accès à un terrain enclavé pour le parc Inno-Tech afin de simplifier le stationnement au centre-ville et permettre des raccords faciles et efficaces avec la partie ouest de la ville. C’est un défi auquel la ville devra faire face. La fonction et le caractère de la rue Larch entre les rues Elgin et Brady seraient ainsi préservés.



À plus long terme et en réaction aux occasions de développement émergentes, on pourrait prolonger le nouveau trajet transurbain vers l'est de la rue Brady et jusqu'en haut de la colline, offrant ainsi un point d'accès est impressionnant au centre-ville. Ce prolongement vers l'est devrait favoriser la circulation piétonnière et restreindre le nombre de véhicules afin d'étendre le caractère actuel et la qualité urbaine de la rue Larch.

Pour plus de renseignements sur le projet, se reporter à l'annexe A.

17/ Agrandissement du réseau cyclable

Environ 90 000 Grands-Sudburois vivent dans un rayon de 10 km du centre-ville. La municipalité devrait les inciter à utiliser les nombreuses installations du secteur, y compris le parc Bell, l'Université Laurentienne, l'Aréna de Sudbury et le Centre de transport, à vélo ou à pied. Grâce aux liens améliorés, le cyclisme pourrait devenir un moyen de déplacement viable entre ces endroits pour un plus grand nombre de gens. On recommande l'aménagement de nouvelles pistes cyclables pour que les amateurs de vélo puissent ainsi se rendre dans le secteur. Des marquages bicyclette et chevrons devraient être tracés le long de la rue Louis afin de créer un réseau de voies partagées reliant les sentiers Rainbow Routes au chemin Ste Anne. On devrait installer des pistes cyclables le long du chemin Ste Anne pour que leurs utilisateurs puissent se rendre à la piste hors route faisant partie du corridor vert Elgin. Des marquages bicyclette et chevrons et/ou des pistes cyclables réservées devraient aussi voir le jour sur la rue Morris et l'avenue Howey afin de raccorder le corridor en question et la passerelle de la rue Nelson à la bande cyclable de l'avenue Bellevue et des promenades Howey et Bancroft.



La circulation dans la plupart des rues du centre-ville est faible et les vitesses y étant affichées se prêtent très bien à l'usage du vélo dans une circulation mixte. Cependant, dans plusieurs autres rues, un grand débit routier et des vitesses élevées rendent le cyclisme non sécuritaire. On devrait accroître la sécurité routière le long des rues Brady, Paris, Elm et du chemin Ste Anne. Se rendre à vélo au centre-ville deviendra possible si des commodités sont disponibles là où les cyclistes se rendent. Les stationnements de courte et de longue durée pour les bicyclettes sont l'élément le plus important, ce dont le centre-ville a cruellement besoin. La municipalité devrait exiger des stationnements pour les vélos dans les nouveaux aménagements du secteur et poursuivre son programme en compagnie de la Société de développement Downtown Village (SDDV) et du Secteur d'aménagement commercial (SAC) afin d'installer des supports à bicyclettes et d'autres infrastructures pour les vélos.

18/ Amélioration du tunnel piétonnier Riverside

Le tunnel Riverside est l'un des deux points d'accès au centre-ville pour les piétons et les cyclistes en provenance des quartiers au sud. Il passe sous le couloir ferroviaire entre Worthington Crescent et la rue Elgin. L'endroit posant un problème quant à la sécurité personnelle, et afin d'y améliorer la circulation piétonnière et cycliste, on devrait l'asphalter et y installer d'autres lumières, des postes de sécurité munis d'un bouton d'alerte et des miroirs. À plus long terme, la ville devrait évaluer la possibilité que le tunnel se termine du côté sud de la rue Elgin (adjacent au corridor vert proposé de la rue Elgin ou à la Place de la gare), réduisant

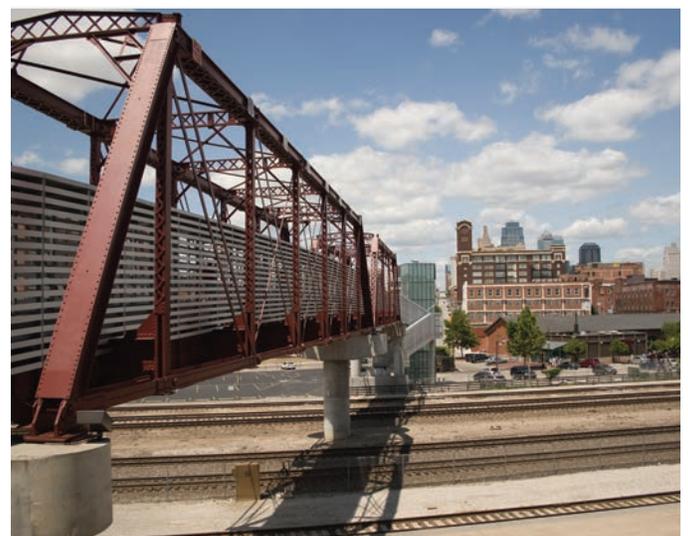
ainsi sa longueur et permettant à lumière naturelle d'y entrer plus loin. Elle pourrait également songer à prolonger l'éclairage naturel dans le reste du tunnel. Du côté sud du couloir ferroviaire, on pourrait relier le tunnel à quelques endroits au sentier du ruisseau Junction, le long de la rue Brady.

19/ Amélioration de la passerelle de la rue Nelson

Améliorer le lien avec le lac Ramsey est essentiel pour les gens qui arrivent au centre-ville à pied ou à vélo. À court terme, la passerelle de la rue Nelson gagnerait à être repeint et resurfacé. On devrait y améliorer la sécurité personnelle en installant notamment des lumières et d'autres dispositifs de sécurité ainsi qu'en améliorant les passages protégés pour piétons vers la passerelle, aux extrémités nord et sud. On devrait entretenir les broussailles sur la parcelle vacante du côté sud de la passerelle afin de dégager de bonnes lignes de vue. À plus long terme, la municipalité devrait modifier la conception de la passerelle pour en faire une « infrastructure dynamique » où seraient aménagées de vastes plantations ainsi que des zones piétonnières et cyclistes définies. La passerelle deviendra ainsi un superbe point d'accès vert.

20/ Passerelle de la rue Cedar

Pour accéder au parc de stationnement en élévation proposé dans le parc Inno-Tech, on devrait construire une passerelle toutes saisons au-dessus des voies ferrées du CP, qui mènerait à la rue Elgin à partir de la rue Cedar.



4.2.2 Mettre en place un réseau de rues au centre-ville plus flexible et interrelié

Les rues créent les lieux d'investissement. Un modèle de rues flexible pouvant évoluer en fonction des tendances d'aménagement est important pour que le centre-ville demeure bien-portant. À cette fin, des changements sont proposés au réseau existant. On l'a déjà vu, la rue Larch sera prolongée vers l'ouest, de l'autre côté du couloir ferroviaire, ce qui ouvrira la voie à des occasions de développement dans le parc Inno-Tech et créera un deuxième lien important d'un bout à l'autre du centre-ville afin de dégager la rue Elm. Enfin, un troisième lien est prévu grâce au prolongement du chemin Ste Anne jusqu'au chemin Froad, ce qui permettra de parachever la route périphérique.

Certaines des rues actuelles seront reconfigurées pour créer des liens plus forts et de nouvelles possibilités de développement. Dans le sud du centre-ville, l'intersection maladroite des rues Elgin et Minto devrait être simplifiée en modifiant le tracé de la rue Van Horne, ce qui libérera des terrains à des fins d'importants aménagements.

La clé d'un centre-ville sécuritaire, actif et dynamique, c'est d'y faire une place prioritaire aux piétons. On y parviendra au moyen de trottoirs mieux aménagés, d'un design plaisant des espaces publics, de passages pour piétons plus sûrs et de devantures dynamiques et d'utilisations actives au niveau du sol afin d'agrémenter la circulation piétonnière. Ce faisant, on reconnaît l'importance de créer des liens internes plus solides entre les destinations au centre-ville. Trois nouveaux circuits piétonniers et cyclistes sont proposés, ce qui donnera davantage de choix pour se rendre dans le noyau urbain et le traverser.



21/ Prolongement et piste cyclable du chemin Ste Anne

Le prolongement du chemin Ste Anne raccordé directement au chemin Froad et à la rue College parachèvera la route périphérique du centre-ville et créera un autre circuit est-ouest au cœur de la ville, ce qui devrait réduire un peu la circulation sur la rue Elm.

Selon les projets actuels, ce prolongement sera construit sur des terrains municipaux au nord de l'édifice de l'ancien Inco Club, sera relié au chemin Froad au passage inférieur de la rue College et avec la rue MacKenzie, immédiatement au nord de l'immeuble du Sudbury Star. On pourra amorcer les travaux après que ceux de réfection du passage inférieur de la rue College seront terminés.

Le réaménagement du prolongement fait partie du plan afin d'aménager une intersection en T, rue MacKenzie. Cela créerait de nouvelles parcelles d'aménagement au nord et rehausserait les lieux où se trouve l'édifice de l'ancien Inco Club. Pour aménager le nouveau tracé du prolongement, il faudra peut-être acquérir d'autres terrains ou reconfigurer les bâtiments existants.

La largeur de la rue permet d'y aménager une ou des pistes cyclables réservées, raccordées au réseau municipal à cette fin, au ruisseau Junction. Ainsi, on ajoutera un lien manquant au réseau de pistes cyclables et permettra son raccordement au corridor vert Elgin.

Pour d'autres renseignements sur le projet, se reporter à l'annexe A.

22/ Allée piétonnière de la rue Grey

Pour prendre en charge la circulation piétonne et cycliste améliorée au centre-ville, créer davantage d'activité au parc Memorial et tracer une bordure ouest définissable pour cet endroit important, on propose l'aménagement d'un nouveau sentier piétonnier s'étendant de la rue Brady, au nord, jusqu'à la rue Larch. Un tel lien devrait officialiser cette bordure et servir d'intermédiaire avec la pente, de façon plus naturelle que ne le font les murs de soutènement actuels. Il s'agira d'un sentier polyvalent puisqu'il permettra notamment de limiter l'accès automobile nécessaire afin de se rendre à l'aire de stationnement couverte du YMCA. Aucun passage pour piétons n'est proposé à l'angle des rues Grey et Brady. En outre, il faudra mettre des éléments dissuasifs en place, par exemple de basses plantations sur le terre-plein central, pour s'assurer que les piétons continuent à emprunter les intersections tout près afin de traverser.



23/ Ruelle Beech

On recommande que la rue Durham soit reconfigurée à l'extrémité nord en tant que ruelle à sens unique allant jusqu'au chemin Ste Anne (le long du tracé de la rue Ignatius). La portion sud du prolongement (à l'angle de la rue Elm) sera rétrécie et passera d'une rue à double sens à une autre à sens unique en direction nord, qui sera principalement utilisée par les aires de services publics et les véhicules d'urgence. La ruelle créera un lien nord-sud d'un bout à l'autre de ce grand îlot. Sur toute sa longueur, la rue aura un revêtement particulier pour tenir compte du rôle de la rue Durham à titre de voie de circulation partagée.

24/ Nouveau tracé de la rue Van Horne

En modifiant le tracé de la rue Van Horne, on pourra simplifier l'intersection maladroite à l'un des points d'accès piétonniers les plus importants du centre-ville, ce qui permettra de mettre des terrains à profit dans le cadre de futures démarches de réaménagement.

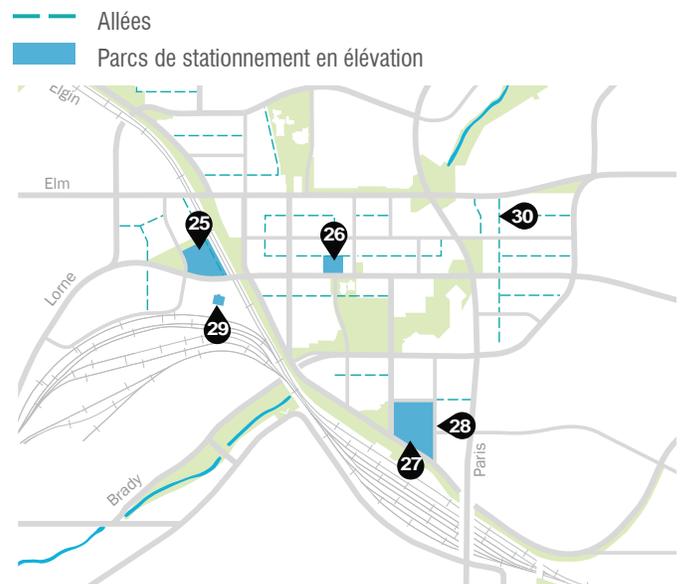


4.2.3 Investir dans les infrastructures nécessaires pour appuyer la croissance

Le maintien des infrastructures et leur financement sont essentiels à la stabilité soutenue et la viabilité d'un centre-ville. Pour que celui de Sudbury continue de se développer et de croître, l'infrastructure adéquate doit s'y trouver (routes, stationnements, trottoirs, égouts, eau, électricité, gaz naturel, etc.). Récemment, la ville a investi dans les ponts et les ponceaux et fait des travaux de réfection des grandes artères, notamment la rue Paris. En ce moment, la capacité des services d'eau, des égouts et du réseau d'électricité du secteur est suffisante pour tenir compte de la croissance prévue. Si les services publics traditionnels répondent à la demande, le Plan directeur souligne néanmoins qu'il y a lieu d'utiliser une autre solution énergétique plus viable en agrandissant la centrale de la SDEC.

Une excellente occasion se dessine dans les rues du centre-ville afin de réaliser des changements progressifs concernant la configuration et le tracé des rues pour permettre et favoriser d'autres moyens de transport que l'automobile. La stratégie met l'accent sur la recherche d'améliorations progressives pour tenir compte de la croissance, par exemple des rues dont la dimension est adaptée à d'autres modes de transport, et corriger les lacunes du réseau afin d'améliorer les raccordements.

Il faut dès maintenant s'attarder à la stratégie de stationnement pour régler des problèmes actuels et à venir si l'on veut assurer la croissance soutenue du centre-ville. Dans le cadre de la stratégie d'ensemble de la municipalité sur le stationnement, le Plan directeur indique trois projets possibles de parcs de stationnement en élévation, construits en respectant l'évolution du secteur.



25/ Stationnement étagé du secteur ouest

Pour répondre à la demande immédiate de stationnement au centre-ville, on pourrait convertir une grande partie des terres à usage ferroviaire en parc de stationnement. À court terme, il pourrait s'agir d'un stationnement de surface. Il faudra peut-être construire une passerelle afin de traverser les voies ferrées. D'ici à moyen terme (selon la demande et les possibilités de réaménagement de ces terres), on pourrait remplacer le stationnement de surface par un parc de stationnement en élévation comprenant une telle passerelle par-dessus les voies ferrées. L'emplacement et le design du parc de stationnement en élévation ne devraient pas nuire à d'autres projets ultérieurs concernant le prolongement de la rue Larch vers l'ouest. Un tel type de stationnement à cet endroit pourrait compter de 200 à 250 places sur trois étages.

Avant d'investir dans un tel projet nécessitant de grands investissements, la municipalité doit s'assurer d'étendre le stationnement sur rue, maximiser les possibilités de stationnement partagé et présenter des stratégies visant à réduire la demande de stationnement de la part des navetteurs par la gestion de la demande en transport.

Pour d'autres renseignements sur le projet, se reporter à l'annexe A.

26/ Stationnement étagé du secteur central

Selon la rapidité à laquelle le centre-ville sera réaménagé et à laquelle on donnera une nouvelle vocation à ses emplacements sous-utilisés, on pourrait y construire un troisième parc de stationnement en élévation. Celui-ci serait plus central que les structures au sud et à l'ouest. Le Plan directeur propose un terrain de la rue Larch à cette fin. Pour que ce parc de stationnement soit intégré à la forme bâtie du centre-ville, on propose qu'il donne sur des bâtiments à usage commercial, au niveau du sol. Si possible, l'accès au parc à étages se fera par une voie de service.



27/ Stationnement étagé du secteur sud

Au sud de la rue Brady, il faudra remplacer le stationnement perdu par suite du réaménagement et intégrer un parc de stationnement en élévation au secteur. Celui-ci devrait être situé sur la rue Elgin et compter de 200 à 250 places sur trois étages. On pourrait l'intégrer à une nouvelle installation récréative, à un terminus d'autobus régional ou au Centre de transport déménagé.

28/ Nouvel emplacement du Centre de transport

Le Centre de transport actuel est présentement utilisé à son maximum. Pour qu'il puisse continuer à offrir de tels services essentiels à une population sudburoise en croissance, il faudra l'agrandir. On pourrait soit agrandir les installations existantes ou les déménager à un endroit plus grand.

On pourrait déménager le Centre à l'extrémité sud du centre-ville, là où il serait très accessible aux automobilistes, cyclistes et piétons, à proximité de la gare VIA Rail et bien positionné pour desservir de grandes installations éventuelles axées sur le divertissement et les loisirs. On recommande qu'à cet endroit, un tel centre soit intégré à l'aménagement d'un parc de stationnement en élévation et qu'il y ait amplement d'espace pour y stationner les vélos. Un terminus agrandi ou déménagé participera à la mise en place d'un milieu sécuritaire et agréable.

Si l'on décide de déménager le centre, le présent emplacement serait idéal pour y construire des bureaux de gamme supérieure (catégorie A). La vente du terrain excédentaire permettrait de financer partiellement la construction du nouveau terminus et/ou du stationnement étagé intégré.



4.2.5 Résumé du projet

29/ Agrandissement de la centrale de la SDEC

La SDEC peut fournir une solution énergétique très efficace et moins coûteuse aux utilisateurs. Par un réseau de canalisations dans tout le centre-ville, sa centrale fournit de l'eau chaude pour le chauffage à sept édifices dans le centre urbain et donne la possibilité d'employer de l'eau réfrigérée afin de les climatiser.

L'électricité produite par la centrale permet d'alimenter 2 000 maisons. On peut également l'agrandir en fonction de la demande. Cet actif devrait être appuyé. La municipalité devrait faire tout son possible pour soutenir activement un système énergétique de district étendu

30/ Stratégie d'amélioration de l'allée

Le réseau d'allées au centre-ville joue un rôle important dans l'enlèvement des déchets et les accès de service pour les entreprises. Bien que le système soit efficace à ce chapitre, il faudrait procéder à des changements pour les allées du point de vue esthétique et de la sécurité personnelle, par exemple en y améliorant l'éclairage pour les piétons, les boîtes à ordures, la signalisation, en y ralentissant la circulation et en y mettant des œuvres d'art. L'allée Medina et des portions de celle de l'allée Old City Hall, adjacente à la rue Durham, devraient faire partie des voies prioritaires. On ne devrait pas non plus permettre la fermeture d'allées. À long terme, il se peut qu'on puisse y tenir des activités temporaires et communautaires.

On trouvera ci-dessous un résumé des projets visant à faire du centre-ville le cœur du Grand Sudbury. La liste comprend aussi ceux à court, à moyen et à long terme ainsi que les projets continus. Pour d'autres renseignements et une description des projets, se reporter à la Stratégie d'action (section 6) et aux projets d'immobilisations prioritaires (annexe A).

Projets à court et moyen terme (moins de 10 ans)

- 16 Prolongement de la rue Larch vers l'ouest* / passage à niveau du CP*
- 18 Amélioration du tunnel piétonnier Riverside
- 19 Modernisation de la passerelle de la rue Nelson / amélioration de la sécurité
- 20 Passerelle de la rue Cedar*
- 21 Prolongement et piste cyclable du chemin Ste Anne
- 22 Lien piétonnier de la rue Grey
- 25 Stationnement étagé du secteur ouest

Projets à long terme (plus de 10 ans)

- 16 Prolongement de la rue Larch vers l'est*
- 19 Remplacement / amélioration de la passerelle de la rue Nelson
- 23 Ruelle Beech
- 24 Nouveau tracé de la rue Van Horne*
- 26 Stationnement étagé du secteur
- 28 Nouvel emplacement du Centre de transport*

Projets continus (en tout temps)

- 17 Agrandissement du réseau cyclable
- 29 Agrandissement de la centrale de la SDEC*
- 30 Stratégie d'amélioration de l'allée

* selon les possibilités de réaménagement



Créer un superbe centre-ville mettant en valeur l'esprit sudburois

Le centre-ville peut devenir un lieu dont tout le Grand Sudbury sera fier, un endroit marqué par la beauté et l'effervescence, qui en appelle au cœur et à l'esprit de la collectivité. Bien de beaux éléments y existent déjà et font allusion à la riche histoire du secteur. Il faut davantage les mettre en valeur de façon audacieuse, axée sur la beauté et l'identité du Nord. On peut réaliser beaucoup de choses par le design et les matériaux, le paysage et le paysage de rue, la création d'espaces et la préservation.

Le centre-ville de Sudbury doit se montrer sous son meilleur jour au monde et présenter une histoire convaincante de la municipalité. Le paysage accidenté du Nord qui borde le centre-ville peut être source d'inspiration pour le développement du centre-ville, une caractéristique contribuant à définir une ville nordique. Le secteur doit rappeler aux visiteurs et aux résidents ce qui rend la vie si particulière dans une ville de lacs.

Une évaluation honnête de l'état actuel du centre-ville donne à penser qu'on n'exploite pas son plein potentiel. Cependant, le secteur compte de bonnes « dorsales urbaines » : on y trouve bien des beaux immeubles, il est situé sur un puissant bassin de roches et de verdure, il est situé à une bonne distance de marche d'un lac pittoresque au cœur du centre urbain et entouré d'autres lacs, dans un paysage nordique enviable.

La stratégie propose des investissements publics dans la qualité et les lieux du centre-ville. D'importantes améliorations sont justifiées relativement aux espaces ouverts existants. En outre, on pourrait aménager des parcs de plus petite dimension et faire de l'aménagement paysager, tout en écologisant bien les grandes artères.

Au-delà de ces programmes d'amélioration se profile un important objectif économique. Un centre-ville attirant, en soi, c'est bien, mais à l'heure de l'économie du savoir, attirer le capital humain est essentiel. Sudbury a besoin de nouveaux résidents bien instruits pour alimenter l'activité économique, enseigner dans ses collèges et son université, occuper des emplois à l'hôpital et soutenir l'impulsion de la recherche de pointe. Ces travailleurs du savoir ont aujourd'hui le choix de la ville où ils veulent vivre

et travailler. Ils font leur choix en fonction de celle leur offrant la meilleure qualité de vie. Le centre-ville et les activités s'y déroulant, ses magasins et son cachet sont un microcosme de ce que la collectivité offre de mieux. L'embellissement est ainsi une stratégie à la fois économique et esthétique.

La stratégie d'embellissement d'un centre-ville mettant en valeur le Grand Sudbury s'appuie sur les objectifs suivants :

4.3.1 Redécouvrir les rues principales à titre de lieux d'investissement

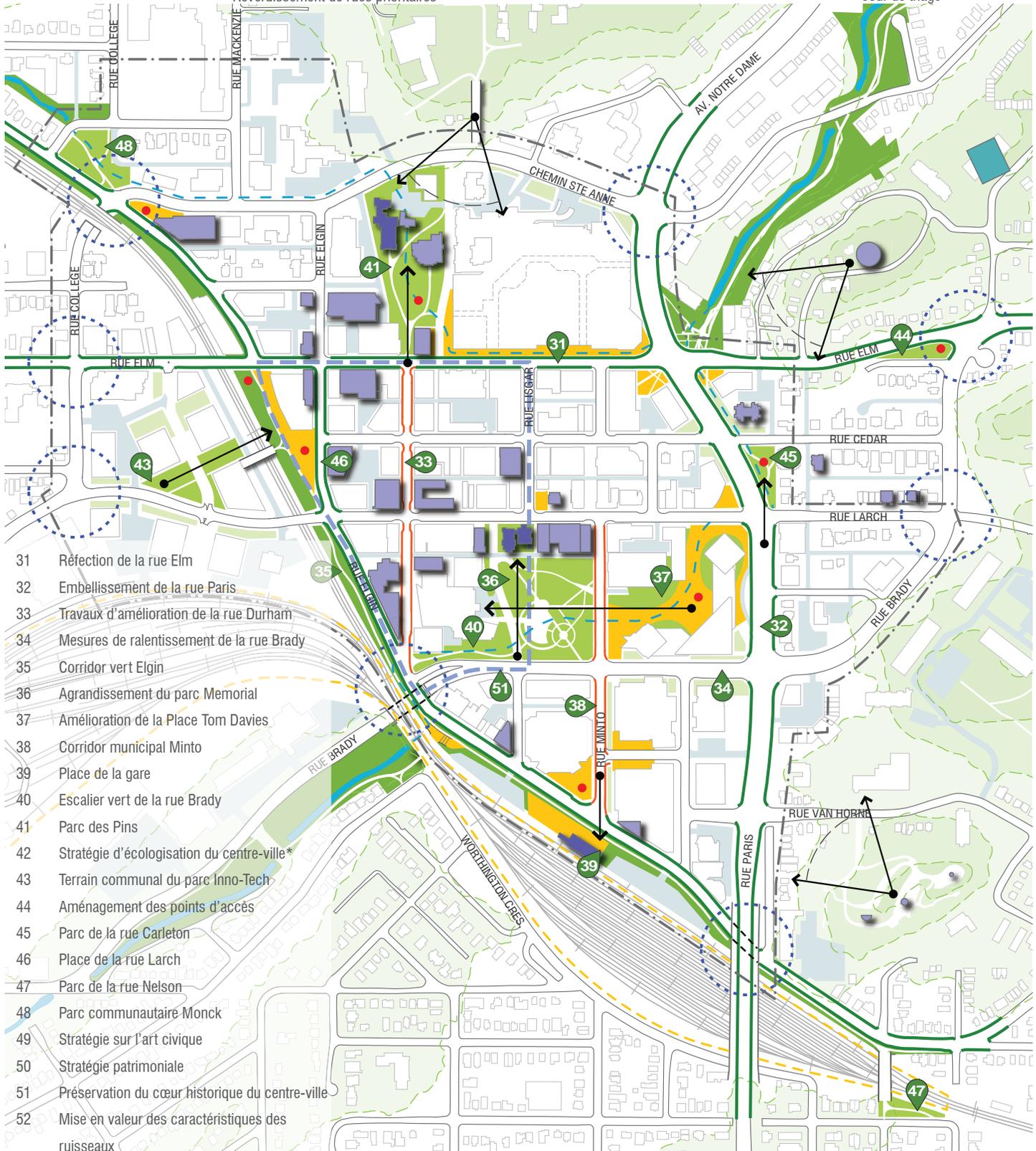
4.3.2 Créer des destinations vertes au centre-ville

4.3.3 Imaginer de petits moments marqués par la beauté et la surprise

4.3.4 Transmettre l'histoire sudburoise

Légende

- Zone d'étude
- Principaux éléments topographiques
- Représentation des ruisseaux
- Édifices patrimoniaux protégés
- Édifices patrimoniaux pouvant faire l'objet d'une désignation
- Reverdissement de rues prioritaires
- Espaces ouverts naturels
- Espaces ouverts au centre-ville
- Places publiques
- Rue à aménagement particulier
- Emplacements possibles d'œuvres d'art civique
- Réglementation des hauteurs de construction
- Vue à partir du centre-ville
- Vue sur le centre-ville
- Points d'accès
- Emplacement possible de la cour de triage



- 31 Réfection de la rue Elm
- 32 Embellissement de la rue Paris
- 33 Travaux d'amélioration de la rue Durham
- 34 Mesures de ralentissement de la rue Brady
- 35 Corridor vert Elgin
- 36 Agrandissement du parc Memorial
- 37 Amélioration de la Place Tom Davies
- 38 Corridor municipal Minto
- 39 Place de la gare
- 40 Escalier vert de la rue Brady
- 41 Parc des Pins
- 42 Stratégie d'écologisation du centre-ville*
- 43 Terrain communal du parc Inno-Tech
- 44 Aménagement des points d'accès
- 45 Parc de la rue Carleton
- 46 Place de la rue Larch
- 47 Parc de la rue Nelson
- 48 Parc communautaire Monck
- 49 Stratégie sur l'art civique
- 50 Stratégie patrimoniale
- 51 Préservation du cœur historique du centre-ville
- 52 Mise en valeur des caractéristiques des ruisseaux

Remarque: L'emplacement des nouvelles installations est indiqué à titre d'information et sera déterminé selon le choix de chacun des lieux.



Vue actuelle de la rue Elgin, en direction sud vers la rue Larch



Des aménagements intercalaires judicieusement conçus, des paysages de rue et un nouveau corridor vert élégant insufflent une nouvelle énergie à la rue Elgin. Le corridor vert luxuriant ainsi qu'un sentier polyvalent créent une superbe bordure au centre-ville, qui se raccorde aux collectivités et aux endroits adjacents, notamment le parc Bell et le lac Ramsey.



4.3.1 Redécouvrir les rues principales à titre de lieux d'investissement

Les rues principales d'une ville définissent l'image d'un centre-ville et transmettent un important message sur la qualité du milieu. C'est là que sont faits certains des plus grands investissements, à savoir des aménagements de bureaux, des installations commerciales, institutionnelles et communautaires, des améliorations au système de transport en commun et à l'environnement public. Une rue principale active, attrayante et dont les locaux sont entièrement loués devient un lieu d'investissements publics et privés en faisant montre d'une saine gestion civique et d'un optimisme par rapport à l'avenir.

Le centre-ville sudburois compte plusieurs rues principales, chacune ayant sa fonction. Pour transmettre un message clair de prospérité et stimulant la confiance des investisseurs, on recommande d'améliorer quatre rues importantes, à savoir Durham, Elm, Brady et Paris.

La rue Elm est la « rue principale » la plus historique de la ville. Il faudrait la refaire complètement pour y favoriser davantage la circulation piétonnière. La rue Durham sera renforcée à titre d'endroit principal du magasinage et de la restauration. Enfin, les rues Brady et Paris, grandes et achalandées, deviendront des lieux de verdure, affirmant ainsi le message selon lequel Sudbury est une « ville verte » et une « ville de nature ».

— Rues principales



31/ Réfection de la rue Elm

La rue Elm est la « rue principale » la plus historique de la ville et demeure l'un des plus importants liens est-ouest dans tout le centre-ville. Pourtant, il s'agit aujourd'hui d'une artère confuse et inconstante qui appuie bien peu les commerces y ayant pignon sur rue. Pour la redynamiser, il faut la refaire entièrement entre les rues Paris et Lorne. Le ralentissement de la circulation permettrait d'atténuer la prédominance des automobiles pour y favoriser davantage la circulation piétonnière, grâce à du stationnement sur rue, à de l'aménagement paysager, au prolongement des trottoirs du secteur et à l'utilisation de matériaux adéquats pour le revêtement routier.

L'aménagement de stationnements sur rue y serait également très avantageux. Cela contribuerait à y ralentir la circulation, y créant ainsi un milieu davantage positif pour les piétons, tout en créant du stationnement pour les boutiques et les entreprises. En réduisant le nombre de voies de circulation, il serait possible d'ajouter des places de stationnement aux extrémités nord et sud de la rue. Un projet pilote de stationnement sur rue pourrait voir le jour le long du côté sud, entre les rues Elgin et Lisgar.

Il faudrait tout faire pour redynamiser le commerce de détail au niveau de la rue, de la portion de la rue Elm entre le Rainbow Centre et le couloir ferroviaire. Plusieurs des utilisateurs du secteur éducatif ou culturel (de taille moyenne ou grande) ciblés précédemment seraient d'excellents candidats pour occuper les locaux actuellement vacants ou sous-utilisés de cette section. Puisqu'on construira l'École d'architecture là où se trouve actuellement la Place du marché, le réaménagement du terrain contribuera grandement au réveil de la rue Elm ainsi qu'à prolonger son énergie à l'ouest des voies ferrées.

Pour d'autres renseignements sur le projet, se reporter à l'annexe A.



32/ Embellissement de la rue Paris

La rue Paris sert de corridor principal vers le centre-ville, mais elle est davantage une artère qu'un lieu d'accueil. Ce point d'accès majeur au noyau urbain devrait faire bonne impression au premier coup d'œil et véhiculer le caractère distinct de Sudbury.

Après sa réfection récente, cette rue gagnerait à ce qu'on y ajoute d'élégants aménagements paysagers (des arbres de rue, des arbrisseaux et des plantes) entre le pont des Nations et le chemin Ste Anne, dans les terre-pleins centraux et le long du périmètre du chemin (si l'espace le permet). De la végétation transmettrait davantage le message selon lequel Sudbury est une « ville verte » et une « ville de nature ». On pourrait aménager un nouveau parc sur les terrains résiduels à l'est de la rue Paris, entre les rues Cedar et Larch. L'embellissement de la rue Paris engloberait un volet d'art civique mettant en valeur le patrimoine de la ville au moyen d'installations d'art, le long des terre-pleins centraux ou à l'angle de l'avenue Notre Dame et de la rue Elm.

À plus long terme, on voudra réduire la largeur des voies de la rue Paris d'environ 3,65 m à moins de 3,5 m afin de les conserver toutes, mais selon une dimension plus modeste et permettant de ralentir la circulation afin d'élargir les trottoirs et les zones de plantation, et d'y faire l'aménagement paysager de terre-pleins centraux. La rue Paris étant très large, ces terre-pleins pourraient servir de refuge piétonnier aux grandes intersections.

Pour d'autres renseignements sur le projet, se reporter à l'annexe A.



33/ Travaux d'amélioration de la rue Durham

Au centre-ville, la rue Durham étant celle où se concentrent surtout les boutiques et les restaurants, il devrait s'agir d'un endroit bien particulier du secteur. On propose d'en faire une « rue partagée » au revêtement particulier pour la distinguer d'avec les autres rues du centre-ville, et que certains jours les places de stationnement soient remplacées par des espaces de débordement et des terrasses pour les restaurants et les cafés. Pour ce faire, il faudra une stratégie flexible sur le stationnement permettant d'utiliser des bornes amovibles pour fermer temporairement certains places de stationnement, ou l'ensemble de celles-ci, afin d'ajouter de l'espace pour les piétons.

Pour d'autres renseignements sur le projet, se reporter à l'annexe A.

34/ Mesures de ralentissement de la rue Brady

La rue Brady est une artère très large et achalandée qui coupe la portion sud du centre-ville du reste du noyau urbain. Pour réaménager le secteur sud comme on le propose et procéder aux améliorations indiquées de la rue Minto, de la Place Tom Davies et du parc Memorial, il faut absolument réduire l'obstacle que pose la rue Brady. On doit ralentir la circulation sur cette dernière, entre les rues Paris et Broadway, améliorer le paysage de rue, mettre de la végétation des deux côtés de la rue et, si possible, sur les terre-pleins centraux paysagers, améliorer les passages pour piétons des rues Minto, Paris, Larch et Cedar, et adopter d'autres mesures, selon ce qui est approprié. On devrait délimiter une nouvelle zone de ralentissement, ajouter des rues à revêtement particulier où l'on ajouterait de la signalisation afin d'indiquer très clairement la vitesse maximale déjà réduite entre les rues Broadway et Minto. À plus long terme, après la reconstruction de la passerelle ferroviaire, on songera à créer un lien piétonnier du côté ouest de la rue Brady.



4.3.2 Créer des destinations vertes au centre-ville

Si le paysage accidenté si connu dans le Nord de l'Ontario entoure le centre-ville, en revanche, bien peu de cette beauté naturelle s'y imprègne. Pour favoriser une image davantage représentative du contexte entourant le Grand Sudbury, on propose une série d'initiatives « vertes » pour faire appel aux paysages environnants en plein centre-ville. Ces initiatives y créeront des espaces verts indispensables pour les résidents, les travailleurs et les visiteurs. Divers parcs répartis au centre-ville permettraient de répondre aux besoins récréatifs tout près des logements et des lieux de travail. Cette stratégie d'écologisation permettra de miser sur le paysage de la ville et de la région ainsi que sur les atouts existants ou non développés comme le ruisseau Junction et les façades rocheuses impressionnantes qui bordent le centre-ville.

On propose d'aménager une bordure verte bien définie du côté sud-ouest du centre-ville. Le spectaculaire corridor vert Elgin (un talus aménagé suivant le couloir ferroviaire) donnera un nouveau visage au noyau, reliera plusieurs de ses destinations les plus populaires et se rendra jusqu'au lac Ramsey et au parc Bell.

Le parc Memorial demeure l'un des espaces ouverts les plus importants du secteur. Il sera agrandi vers l'ouest devant le YMCA et les églises historiques le long de la bordure nord. Un nouveau point d'accès de la rue Durham, le long de la rue Brady, prendra la forme d'un escalier vert dans cette dernière, ce qui permettra de tenir des activités et aux gens de circuler entre les rues Durham, Elgin et le parc en question.

- ● ● ● Principales possibilités d'écologisation
- Espaces ouverts



La Place Tom Davies, intimement intégrée au parc Memorial, sera réaménagée et aura une nouvelle vocation. La stratégie d'amélioration est axée sur le regroupement de ces deux endroits, tandis que la rue Minto deviendrait un lien favorable à la circulation piétonnière. Les volets suivants font partie du réaménagement de la Place Tom Davies : reverdissement, remise en service d'une caractéristique associée à l'eau, évocatrice du ruisseau Junction, et nouvelles activités. Ensemble, ces deux endroits deviendront la Place des festivals et des activités à l'extérieur au centre-ville.

Afin d'accroître l'attrait du parc Memorial et de la Place Tom Davies, on propose l'ajout de deux parcs communautaires. D'abord, le parc des Pins transformera l'extrémité nord de la rue Durham et mettra en place un milieu adéquat pour les églises emblématiques Christ the King et Sainte-Anne-des-Pins. Ensuite, sur les terres à usage ferroviaire, le terrain communal du parc Inno-Tech permettra d'attirer des investissements dans le parc d'affaires.

La sécurité est l'élément principal qui doit guider la conception de tous les parcs.



35/ Corridor vert Elgin

On propose l'aménagement d'un nouveau parc linéaire et d'un sentier polyvalent pour délimiter les abords du côté sud-ouest du centre-ville. Ce corridor vert s'étalant tout le long de la rue Elgin donnera un nouveau visage au centre-ville et constituera un tampon entre le secteur et les terres à usage ferroviaire, il rajeunira le tronçon du Sentier transcanadien à travers le centre-ville et créera un grand sentier à utilisation partagée reliant le centre-ville au lac Ramsey, à Horizon Santé-Nord, à l'Université Laurentienne et au-delà. Ce corridor parachèvera le lien de transport actif entre les carrefours institutionnels au nord et les attractions au sud.

Au centre-ville même, le corridor vert Elgin sera un parc linéaire entre le chemin Froad et la promenade Howey. Il raccordera plusieurs des endroits populaires du centre-ville (y compris l'Aréna, la Place du marché, les restaurants de la rue Durham et les galeries de la rue Elgin). Il reliera également des espaces ouverts existants ou proposés du centre urbain, notamment la Place de la rue Larch, le mini-parc de la rue Nelson, le parc Monck, le terrain communal du parc Inno-Tech, le parc de la rue Carleton, la Place de la gare et l'escalier vert de la rue Brady. Chemin faisant, ce corridor vert donnera davantage accès aux liens vers les quartiers, par exemple la passerelle de la rue Nelson et le tunnel à l'angle de la promenade Riverside.

Le terrain entre la rue Elgin et les terres à usage ferroviaire sera entièrement paysagé et conçu pour masquer le couloir ferroviaire. La conception du corridor vert devrait s'imprégner du paysage nordique de la région, qu'il s'agisse d'arbres, de roches ou de caractéristiques associées à l'eau. On recommande que des objets d'art civique célébrant le patrimoine sudburois soient intégrés au corridor vert, aux grandes intersections et perspectives.

Pour d'autres renseignements sur le projet, se reporter à l'annexe A



36/ Agrandissement du parc Memorial et aménagement des abords

Le parc Memorial est le plus grand espace ouvert du centre-ville et un endroit dont les résidents de Sudbury devraient être fiers. En reconcevant certaines de ses composantes, on raffermirait ce rôle et contribuerait à projeter une image positive et florissante du centre-ville. Pour ce faire, il faudrait améliorer l'endroit afin d'y rehausser la perception en matière de sécurité et d'y améliorer la situation aux abords. En ce moment, le parc compte deux abords donnant sur les rues Brady et Minto.

En prolongeant le parc vers l'ouest et en créant de nouveaux liens piétonniers et cyclistes d'un bout à l'autre, du côté ouest, on pourrait créer une troisième bordure mettant ainsi en place une entrée à l'avant plutôt qu'à l'arrière aux abords du parc, pour le YMCA et le nouvel aménagement au nord. Ce prolongement contribuera aussi à la mise en valeur des édifices patrimoniaux (les églises Church of the Epiphany et Knox) donnant ainsi sur le parc, le long de sa bordure nord.

L'expansion et l'aménagement des abords du parc Memorial devraient se faire en coordination avec la Place St. Andrew's, dont on planifie actuellement le réaménagement de la cour extérieure au rez-de-chaussée pour qu'elle cadre mieux avec le parc.

Pour d'autres renseignements sur le projet, se reporter à l'annexe A.



37/ Réaménagement de la Place Tom Davies

La Place Tom Davies est la porte d'entrée de la Ville du Grand Sudbury. On y trouve aussi des bureaux du gouvernement provincial et le poste de police de la municipalité. Cependant, son grand espace extérieur n'est pas aussi fonctionnel qu'il le pourrait et semble isolé de son milieu.

La stratégie d'amélioration de la Place Tom Davies est associée à celle du parc Memorial. Ces deux espaces ouverts d'importance doivent se compléter et soutenir une conception davantage intégrée. Pour l'essentiel, ils devraient fonctionner comme une seule entité et le nouveau boulevard municipal Minto servirait de lien entre les deux. L'écologisation de la Place Tom Davies, l'amélioration des façades de la rue Larch et l'installation d'une caractéristique associée à l'eau, évocatrice du ruisseau Junction, atténueront l'aspect abrupt de l'endroit et le rendront accueillant. On devrait mettre sur pied un concours international de conception pour améliorer l'édifice en question.

La Place Tom Davies devrait être un lieu d'appui à davantage d'activités afin d'utiliser de façon plus active les locaux à l'intérieur qui y sont adjacents.

Pour d'autres renseignements sur le projet, se reporter à l'annexe A.

38/ Corridor municipal Minto

La rue Minto est l'un des grands carrefours de la municipalité, sur laquelle donnent les deux principaux lieux du centre-ville (le parc Memorial et la Place Tom Davies). On trouve également une « voie des anciens combattants » (Veteran's Way). Cette rue est l'un des rares liens nord-sud du secteur.



La circulation y étant faible des rues Brady à Larch, la rue Minto pourrait devenir une « rue partagée » et l'on pourrait y appliquer un revêtement particulier favorisant la circulation piétonnière et cycliste. Si elle était reconfigurée à deux voies, on pourrait y aménager des trottoirs élargis et y planter des arbres de rue. Une voie de stationnement le long de la rue, au sud de la rue Bady, serait conservée. Il faut également mettre à niveau le passage pour piétons à l'angle des rues Minto et Brady.

Pour d'autres renseignements sur le projet, se reporter à l'annexe A.

39/ Place de la gare

On propose d'aménager une nouvelle place à revêtement dur directement devant la gare ferroviaire historique, au sud de la rue Elgin. Ce sera un nouveau point d'arrêt du corridor municipal Minto, qui s'agencera à l'espace paysager devant l'Aréna de Sudbury. La Place de la gare serait idéale pour y déménager le Marché des fermiers. L'endroit très visible est facilement accessible, compte beaucoup de places de stationnement et permet d'accueillir des vendeurs à l'intérieur comme à l'extérieur.

40/ Escalier vert de la rue Brady

Même s'il occupe un endroit central, le parc Memorial et à l'écart est non visible de la plupart des endroits fréquentés au centre-ville. Pour corriger la situation, on propose d'installer un point d'accès pour y attirer les gens, le long de la rue Brady, et raccorder le parc à la rue Durham. L'escalier vert de la rue Brady suivra la bordure nord de la rue en question et reliera la rue Durham au parc. Pour passer d'un palier à l'autre, cette structure agrémentée de végétaux ressemblera à un parc, malgré sa fonction.



Cet escalier créera un espace vert sur la rue Durham (en remplaçant le mini-parc sous-utilisé), permettra d'y tenir des activités, et les gens pourront y circuler entre les rues Durham, Elgin et le parc Memorial. Il améliorera aussi la façade du YMCA le long de la rue Brady.

41/ Parc des Pins

Le parc des Pins est un projet de transformation visant à mettre en place un milieu adéquat pour les églises emblématiques Christ the King et Sainte-Anne-des-Pins. En intégrant mieux ces grands atouts historiques et culturels au cœur du centre-ville, on contribuera au développement d'une identité plus positive et rappellera aux visiteurs et aux résidents la signification culturelle du secteur. Ce sera un superbe point d'arrêt visuel pour la rue Durham et une intéressante zone d'interprétation de ce quartier historique.

Un lien piétonnier dynamique parcourra le parc afin de relier les rues Elm et Durham jusqu'à la rue Beech et au chemin Ste Anne. L'aménagement du parc devrait être associé à la reconfiguration et au réaménagement de la façade ouest du Rainbow Centre. Une entrée de ce côté faisant le lien avec la rue Durham et la place publique adjacente mettrait nettement en valeur le centre commercial.

Pour d'autres renseignements sur le projet, se reporter à l'annexe A.

42/ Programme de plantations au centre-ville

Dans le cadre de l'initiative suburoise de reverdissement de calibre mondial, on recommande d'accroître la verdure au centre-ville en y ajoutant des arbres de rue (des espèces indigènes et des arbrisseaux). Toutes les rues du centre-ville bénéficieraient d'une telle démarche. Plusieurs initiatives globales concernant le paysage de rue sont prévues pour les rues principales du centre urbain. Puisque chacune fera l'objet de démarches d'écologisation, elle ne s'inscrit pas dans le grand projet de plantation d'arbres en question. Les rues Elm, Durham, Paris et Elgin font partie de ces projets. Il faudra de nouveaux trous de plantation d'arbres et/ou des jardinières pour favoriser la croissance des arbres. Cela comprend un sol de grande qualité et au volume adéquat ainsi qu'un programme d'arrosage et d'entretien.

43/ Terrain communal du parc Inno-Tech

Le réaménagement des terres à usage ferroviaire permettra de construire des immeubles et de créer des parcs, notamment le terrain communal du parc Inno-Tech, soit un grand endroit de verdure au centre des terrains ferroviaires. Une telle démarche est un volet essentiel à la réinvention des terrains en question.



4.3.3 Imaginer de petits moments marqués par la beauté

Les centres-villes sont des noyaux urbains achalandés où il n'y a pas toujours suffisamment d'espace pour aménager des parcs communautaires et des espaces ouverts. Ils doivent donc se rabattre sur de plus petits éléments pour créer des attraits, un lieu de détente urbaine ainsi que des moments de calme et imprégnés de beauté.

On propose l'aménagement de superbes petits parcs (terme englobant qui comprend des places publiques, des avant-cours, des parcs linéaires et des mini-parcs) pour favoriser la spontanéité ainsi que pour relier et étendre le réseau d'espaces ouverts existant du centre-ville.

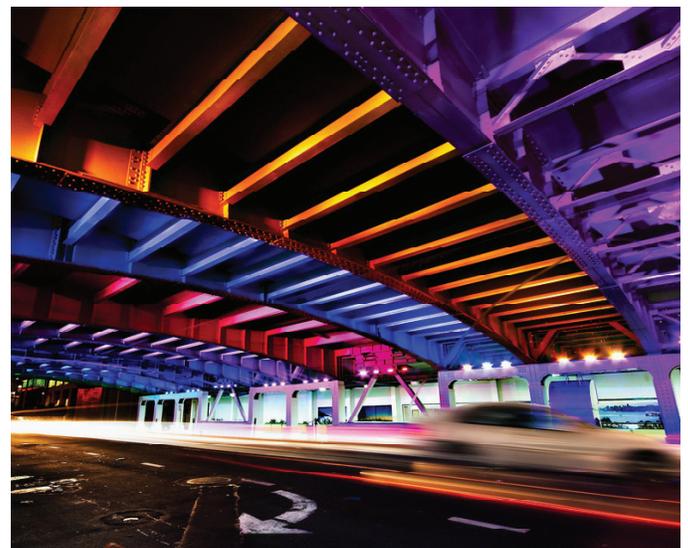
Bien des moments marqués par la beauté sont possibles aux endroits stratégiques comme les intersections des points d'accès au centre-ville. Dix de ces endroits s'appuient sur la topographie impressionnante pour donner une belle impression à l'arrivée. Chaque point d'accès met le secteur en valeur et montre le paysage nordique rappelant aux piétons, aux cyclistes et aux automobilistes qu'ils arrivent au cœur du « centre du Nord ».

44/ Mise en valeur de l'arrivée au centre-ville

La topographie autour du centre-ville sudburois crée un paysage spectaculaire et donne toute une impression quand on arrive au centre-ville, à pied ou en auto. La vue vers l'est donnant sur les rues Cedar, Larch et Brady et qui se termine par des affleurements rocheux est particulièrement saisissante. Le Plan directeur est conçu en suivant le sens de la topographie de Sudbury, qui raffermir le sentiment d'appartenance grâce à dix points d'accès au secteur.

Parmi les principaux points d'accès piétonniers, mentionnons le parc Hnatyshyn (terminé), la passerelle de la rue Nelson, le tunnel piétonnier Riverside et l'escalier du chemin Ste Anne. Parmi les grands points d'accès par véhicule, mentionnons le pont des Nations (terminé), le passage inférieur du pont des Nations de la rue Elgin, le passage inférieur de la rue Brady, le parc du point d'accès de la rue Elm (à l'intersection des rues Brady et Elm), les rues Lorne et Larch (une fois prolongées) ainsi que le parc Monck (également un projet à long terme). Les points d'accès ne sont pas nécessairement de grands concepts, mais chacun doit appuyer des caractéristiques centrales (panneaux, œuvres d'art civique, aménagement paysager) qui montrent leur importance et soulignent l'arrivée au centre-ville.

- Points d'accès
- Emplacements possibles d'œuvres d'art civique
- Espaces ouverts



45/ Parc de la rue Carleton

On propose l'aménagement d'un nouveau parc communautaire donnant sur la rue Paris, entre les rues Cedar et Larch. Compte tenu de la courbe de la rue Paris, l'emplacement du parc créerait un point d'arrêt pour les visiteurs à leur arrivée dans le secteur en provenance du sud, le long de la rue Paris. Ce parc triangulaire sera le seul espace vert des environs de la rue Carleton, à l'est de la rue Paris.

46/ Place de la rue Larch

Dans le cadre des projets d'école d'architecture et de corridor vert Elgin, on pourrait aménager une place publique du côté ouest de la rue en question, devant l'édifice patrimonial où se trouve actuellement la Fromagerie Elgin. Cette place à revêtement dur créerait un milieu plus adéquat pour cet immeuble et permettrait aux activités ayant lieu au restaurant et à la galerie de déborder sur la place publique. L'école d'architecture pourrait également la mettre à profit pour y tenir des activités à l'extérieur, y mettre une galerie (de façon temporaire), ou s'en servir comme lieu de rassemblement des étudiants.

47/ Mini-parc de la rue Nelson

On devrait transformer les broussailles sur la parcelle vacante du côté sud de la passerelle en mini-parc communautaire. Il deviendrait le point d'accès sud-est au centre-ville en longeant la promenade du parc Bell. On devrait réaménager le site de façon pour l'isoler des voies ferrées, et pour qu'il soit plus ouvert sur la route et la passerelle.

48/ Parc communautaire Monck

Afin d'améliorer un grand secteur asphalté à l'angle nord-ouest du centre-ville, on recommande d'y aménager un nouveau lieu communautaire, à savoir le parc Monck. Celui-ci desservirait le quartier Donovan et constituerait un point d'accès vert au centre-ville en provenance du chemin Froot. Il s'intégrerait bien aux usages résidentiels et institutionnels actuels. Sa conception devrait comprendre des symboles du ruisseau Nolins coulant en dessous.



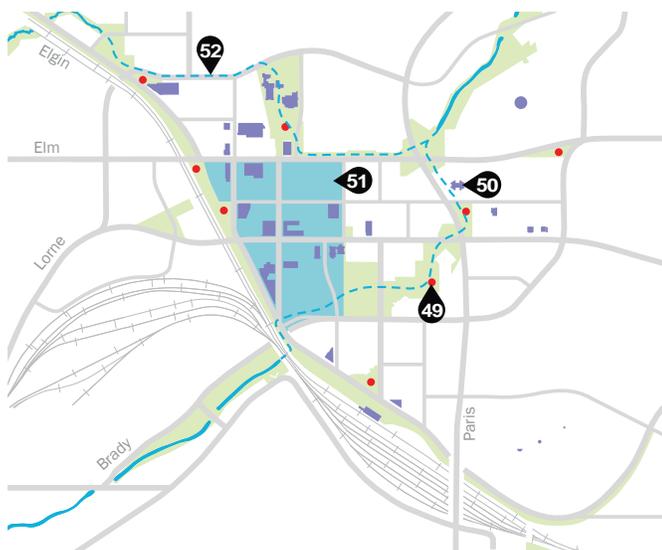
4.3.4 Transmettre l'histoire sudburoise

L'identité de la collectivité est associée à son patrimoine et à sa riche histoire consignée datant d'il y a plus de 125 ans. Ce patrimoine, on le perçoit dans les paysages accidentés, les cours d'eau, les immeubles historiques et les cultures variées de la municipalité. Au fil de l'évolution du Grand Sudbury, on devrait mettre ces éléments en valeur comme source de fierté communautaire. Partout au centre-ville, un sentiment d'appartenance plus développé s'appuierait sur l'environnement public, l'art, l'aménagement paysager et l'architecture pour être le miroir des gens et des récits à l'origine de la municipalité telle qu'on la connaît de nos jours.

Le Plan directeur tient compte des façons possibles de rappeler le passé sudburois en reconnaissant symboliquement les cours d'eau ayant traversé le centre-ville, en protégeant les édifices patrimoniaux s'y trouvant et en créant des lieux où l'art est le reflet du patrimoine et source d'espoir pour l'avenir.

À l'extérieur du centre-ville, la municipalité tire profit du design innovateur de nouvelles constructions, par exemple le Centre Vale pour la vitalité des lacs et Science Nord. Au centre-ville, tous les nouveaux bâtiments publics, remarquables et distinctifs, contribuent à l'identité culturelle sudburoise. Le design des immeubles d'intérêt tels que la Galerie d'art Franklin-Carmichael, l'École d'architecture, la Place des Arts et la nouvelle succursale centrale de la Bibliothèque publique devrait établir une nouvelle norme en raison de la richesse des matériaux utilisés et des traditions du Nord.

- Représentation des ruisseaux
- Emplacements possibles d'œuvres d'art civique
- Cœur historique du centre-ville



49/ Stratégie sur l'art civique

L'art civique contribue à définir l'image d'une municipalité pour les gens de l'extérieur. Cet art se manifeste sous diverses formes, qu'il s'agisse de sculptures, de murales, de fontaines, d'éclairage, d'aménagement paysager, de mobilier urbain ou d'éléments architecturaux. Les projets du Plan directeur nécessitant un volet d'art civique sont notamment le corridor vert Elgin, le reverdissement de la rue Paris, le réaménagement des rues Durham et Elm, la Place de la gare, la Place Tom Davies et l'amélioration du parc Memorial.

Pour qu'il y ait davantage d'œuvres d'art au centre-ville, on recommande de concevoir et d'instaurer une politique municipale d'ensemble sur l'art civique. Dans l'immédiat, afin d'élaborer un plan d'emplacement des œuvres d'art civique, la ville devrait collaborer avec le Secteur d'aménagement commercial, la Société de développement Downtown Village, la Société de développement du Grand Sudbury, le Conseil des arts de Sudbury, le Regroupement des organismes culturels de Sudbury (ROCS), les galeries locales, les artistes indépendants et autres partenaires.



50/ Stratégie patrimoniale

L'histoire tout à fait unique du Grand Sudbury s'exprime physiquement dans les édifices patrimoniaux du centre-ville. Trop de ces rappels du passé sont tombés sous le pic des démolisseurs ou ont cédé leur place à des réaménagements. Aucun autre d'entre eux (selon l'inventaire de la municipalité) ne devrait subir le même sort. Cela est particulièrement important pour les secteurs historiques des rues Elm, Durham, Elgin, Larch et Cedar, où l'on devrait conserver autant que possible le caractère patrimonial de ces lieux axés sur le magasinage, la restauration, et où on trouve des bureaux. La municipalité doit collaborer activement avec les propriétaires fonciers pour s'assurer que les structures patrimoniales ne tombent pas en décrépitude. Il faut procéder à une analyse pour connaître l'état de chaque édifice et mettre en œuvre le programme de restauration s'imposant pour chacune.

La stratégie patrimoniale (sous pli séparé) comprend les recommandations suivantes.

- Des portions du centre-ville devraient devenir des « secteurs d'intérêt particulier », et qu'on y protège toutes les ressources du patrimoine culturel.
- On devrait mettre en place un cadre de protection faisant appel aux lignes directrices en matière d'aménagement et de conception d'édifices patrimoniaux (et pour les bâtiments ayant une valeur contextuelle) qui établit l'échelle, la hauteur, le volume, les retraits, la protection du bassin visuel, l'ombragement, etc., des nouveaux aménagements intercalaires compatibles du point de vue patrimonial.
- Il faut mettre à jour l'inventaire patrimonial en procédant à l'examen de chaque propriété et en lui assignant une note d'un à trois.
- Il faut concevoir et mettre en valeur l'historique du centre-ville pour sensibiliser les gens au patrimoine (édifices patrimoniaux existants et disparus).
- Pour raconter l'histoire sudburoise, on devrait identifier publiquement les édifices démolis ayant contribué à celle du centre-ville, et ce, au moyen d'affiches (p. ex. l'hôtel Nickel Range, l'Orphelinat d'Youville, l'hôtel King Edward), et d'autres endroits comme le parc Memorial.
- On doit identifier et mettre au point des incitatifs pour les propriétaires fonciers afin qu'ils investissent dans la restauration et la réutilisation adaptée de leur propriété. Pensons par exemple à une réduction des impôts fonciers selon le degré et la qualité des travaux de préservation, l'élimination des exigences de stationnement, l'offre de subventions et de prêts à la rénovation des façades et enfin, voir à ce que les édifices patrimoniaux soient le premier choix pour aménager des locaux à bureaux de la municipalité si elle manque d'espace.

51/ Délimiter la forme bâtie du centre-ville

Le centre-ville de Sudbury compte trois secteurs définis de bâtiments en hauteur. Outre ceux-ci, l'endroit est caractérisé en général par des structures de faible hauteur de deux à quatre étages. Cette hauteur convient bien afin de conserver une vue sur le paysage environnant et les principaux édifices (par exemple la Place Tom Davies ainsi que la flèche des églises Christ the King et Sainte-Anne-des-Pins). Dans cette foulée, on recommande que les nouveaux édifices en hauteur soient positionnés aux abords du centre-ville, éloignés du cœur historique pour qu'il conserve son cachet et réduire l'effet des ombres et des vents dans la principale zone piétonnière du noyau urbain. Ce faisant, on accentuera le terrain du centre-ville en forme naturelle de cuvette, créant ainsi une superbe vue du secteur et contribuant à délimiter ses abords.

On devrait permettre la construction de plus grands édifices le long du chemin Ste Anne, de la rue Paris et à l'est de la rue Minto, rues Cedar et Larch. S'il existe une demande, de telles structures pourraient également être construites au sud de la rue Brady et sur les terres à usage ferroviaire. Tout le long de ces circuits, les grands immeubles doivent respecter des normes architecturales élevées puisqu'ils deviendront des éléments en vue du centre-ville.



52/ Prolongement des attraits des ruisseaux

Le ruisseau Junction est un cours d'eau historique passant au cœur de la municipalité, sous les rues, les places publiques et les bâtiments du centre-ville. Quant au ruisseau Nolins, un affluent du premier, il coule dans la portion nord du centre-ville. Ce réseau est aujourd'hui recouvert et non visible, bien qu'en raison de sa profondeur, la mise au jour ne soit généralement pas une option. On pourrait cependant les rendre « visibles » de façons créatrices par l'entremise de l'architecture paysagère, de l'art civique, de panneaux d'interprétation historique ou de caractéristiques associées à l'eau. Le présent plan s'attarde à cinq moyens de mettre en valeur le ruisseau Junction le long de son trajet sous le centre-ville, par exemple au parc de la rue Carleton, à la Place Tom Davies, au parc Memorial, près de l'escalier de la rue Brady et à la Place de la gare.

Par ailleurs, on pourrait mettre le ruisseau Nolins en valeur aux nouveaux parcs Monck et des Pins.



4.3.5 Résumé du projet

On trouvera ci-dessous un résumé des projets visant à créer un superbe centre-ville mettant en valeur l'esprit sudburois. La liste comprend aussi ceux à court, à moyen et à long terme à titre de projets continus. Pour d'autres renseignements et une description des projets, se reporter à la Stratégie d'action (section 6) et aux projets d'immobilisations prioritaires (annexe A).

Projets à court et moyen terme (moins de 10 ans)

- 31 Écologisation et stationnement de la rue Elm
- 32 Embellissement de la rue Paris
- 33 Amélioration de la rue partagée Durham
- 34 Mesures de ralentissement de la rue Brady
- 35 Corridor vert Elgin
- 36 Agrandissement du parc Memorial
- 37 Amélioration de la Place Tom Davies
- 38 Corridor municipal Minto (phase 1)
- 39 Place de la gare
- 40 Escalier vert de la rue Brady
- 44 Aménagement des points d'accès
Passages inférieurs du pont des Nations et de la rue Brady
- 45 Parc de la rue Carleton
- 46 Place de la rue Larch
- 47 Parc de la rue Nelson
- 50 Stratégie patrimoniale

Projets à long terme (plus de 10 ans)

- 31 Réfection de la rue Elm
- 38 Corridor municipal Minto (phase 2)
- 41 Parc des Pins
- 43 Terrain communal du parc Inno-Tech*
- 48 Parc communautaire Monck

Projets continus (en tout temps)

- 42 Stratégie d'écologisation du centre-ville – Plantations
- 49 Stratégie sur l'art civique
- 51 Préservation du cœur historique du centre-ville – élaboration d'une politique
- 52 Mise en valeur des caractéristiques des ruisseaux*

* Selon les possibilités de réaménagement





Section 5

Secteurs du centre-ville

Les secteurs du centre-ville

Si le centre-ville est uniforme de par son nom, ses fonctions et ses attraits sont très diversifiés. Cette diversité se profile dans le plan ci-dessous qui met en lumière sept secteurs délimités. Selon leurs combinaisons d'utilisations et leur emplacement, chacun de ces secteurs joue un rôle d'appui au centre-ville.

La présente partie traite davantage en détail de chacun des sept secteurs en question. On y présente leur état et leur fonction, les grands défis à relever, les occasions à saisir, ainsi que leur futur rôle. On se penche également sur des considérations de conception concernant les utilisations et le volume, le choix de l'emplacement, l'orientation et enfin, les liens et les moments particuliers.

Les considérations de conception visent à fournir une approche de construction qui donnera d'excellents résultats sur le plan de la qualité du milieu bâti et de l'environnement public. Notons que bon nombre de ces considérations se transposent à d'autres endroits du centre-ville et aux centres d'activité partageant un milieu urbain semblable.

Par ces conceptions, on veut démontrer le potentiel d'investissement au cœur du centre-ville. Le plan servira de guide à la municipalité, aux propriétaires fonciers et aux investisseurs afin que le centre-ville réalise véritablement son potentiel. On s'attend à ce que la densification et le réaménagement décrits ici respectent les utilisations urbaines actuelles du secteur et ses atouts tout en misant sur eux.



- 1 Le secteur sud
- 2 Le secteur est
- 3 Le secteur central
- 4 Le secteur nord
- 5 Le secteur nord-ouest
- 6 Le secteur ouest
- 7 Emplacement possible de la cour de triage



5.1 Le secteur sud

Le secteur aujourd'hui

Aujourd'hui, le secteur au sud de la rue Brady a deux grandes fonctions, à savoir un endroit où l'on trouve beaucoup de stationnements de longue durée à l'intention du personnel et des visiteurs des bureaux du centre-ville; et deuxièmement, un lieu de rencontre, à l'échelle régionale, pour des activités sportives, des représentations théâtrales et des festivals à l'Aréna de Sudbury et au Sudbury Theatre Centre. Sont dispersés entre les aires de stationnement des établissements comme des restaurants, un café et une boulangerie, une caserne de pompiers, quelques immeubles d'habitation de faible hauteur, un groupe de boutiques et de galeries sur la rue Elgin, et enfin, des organismes de service social comme le Centre du samaritain. Les rues Brady et Paris, larges et achalandées, coupent le secteur du reste du centre-ville et lui donnent une impression d'isolement. L'identité du secteur est faible en raison de l'étendue des stationnements, du petit nombre de bâtiments s'y trouvant et de leur isolement du reste du centre-ville.



Vue du secteur sud, en direction nord-est

Projets

- 04 Centre de congrès polyvalent / hôtel
- 07 Emplacement culturel
- 18 Amélioration du tunnel piétonnier Riverside
- 24 Nouveau tracé de la rue Van Horne
- 26 Stationnement étagé du secteur sud
- 28 Nouvel emplacement du Centre de transport
- 34 Mesures de ralentissement de la rue Brady
- 35 Corridor vert Elgin
- 38 Corridor municipal Minto
- 39 Place de la gare

Légende

-  Édifices patrimoniaux
-  Parcelles aménageables
-  Stationnements / aires de services publics
-  Accès de service
-  Espaces ouverts
-  Places publiques
-  Bureaux
-  Emplacements résidentiels
-  Utilisations multiples
-  Parcs de stationnement en élévation
-  Aménagements culturels et institutionnels
-  Hôtel
-  Rues à revêtement particulier
-  Grands passages pour piétons
-  Ruelles
-  Sentiers
-  Façades des bâtiments
-  Façades dynamiques
-  Points d'accès



Le secteur demain

Son rôle à titre de destination régionale pour se divertir, pour les arts, les activités et les loisirs sera amplifié. On mettra en valeur l'Aréna de Sudbury et le Sudbury Theatre Centre par un complexe récréatif amélioré et agrandi, où il y aura un nombre accru de patinoires et des locaux polyvalents pouvant accueillir des congrès ainsi que des réunions et des activités communautaires. Un nouvel hôtel quatre étoiles surplombant le parc Memorial et donnant sur une rue Brady paysagée à la circulation ralentie permettra d'offrir des services d'accueil de qualité supérieure. En misant sur la synergie entre le Sudbury Theatre Centre et le centre de congrès, on a dressé une liste de plusieurs emplacements publics pouvant convenir à de nouvelles utilisations culturelles.

Pour conserver les destinations existantes et ce qu'il y a de mieux au centre-ville, le réaménagement du secteur se doit de respecter les entreprises déjà établies. On voudra d'abord conserver les présentes utilisations. À long terme, si les entreprises le désirent, on pourra les intégrer dans la conception des nouveaux aménagements (à titre de propriétaire ou de locataire), comme l'illustrent l'image et le plan ci-dessous.

La rue Minto sera la dorsale du centre-ville. Elle sera réinventée à titre de rue civique à l'aménagement paysager modifié, aura un revêtement particulier, fera une large place à l'art et au mobilier urbain. Quant à la rue Minto, elle rendra la circulation agréable pour les piétons et conviera les visiteurs des importantes attractions régionales jusqu'au cœur du centre-ville. Le nouvel emplacement du Marché des fermiers pourrait devenir le point d'ancrage de la rue Minto en faisant partie de la Place de la gare et en s'appuyant sur la gare ferroviaire historique rénovée.

Afin de mieux intégrer le secteur au reste du centre-ville, on apportera des améliorations à la rue Paris (aménagement paysager), des passages pour piétons seront installés le long de la rue Brady (à l'angle de la rue Minto), on appliquera un traitement d'éclairage et on élargira les trottoirs au passage inférieur de la rue Elgin (sous le pont des Nations) et enfin, on mettra à niveau le tunnel piétonnier Riverside. Parmi les travaux envisagés, mentionnons l'ajout de dispositifs de sécurité et, à long terme, le raccourcissement du tunnel pour qu'il soit relié directement au corridor vert Elgin.

Dans tout le secteur, le stationnement sera regroupé dans un nouveau parc en élévation à l'usage des utilisateurs de l'ensemble de la ville ainsi que des bureaux et des commerces de détail au nord. À long terme, on pourrait déménager le Centre de transport du Transit du Grand Sudbury dans le secteur et l'intégrer à la conception du parc en élévation. Ainsi, il pourrait étendre ses activités, par exemple en y aménageant un centre de la compagnie de transport Greyhound, tout près de la gare ferroviaire, ce qui créerait un véritable carrefour multimodal du transport en commun.

Le rez-de-chaussée et, possiblement, les étages inférieurs des grandes installations nouvellement construites doivent favoriser la circulation piétonnière, créer un effet visuel et animer le milieu pour les piétons.

Considérations de conception

Utilisations et volume

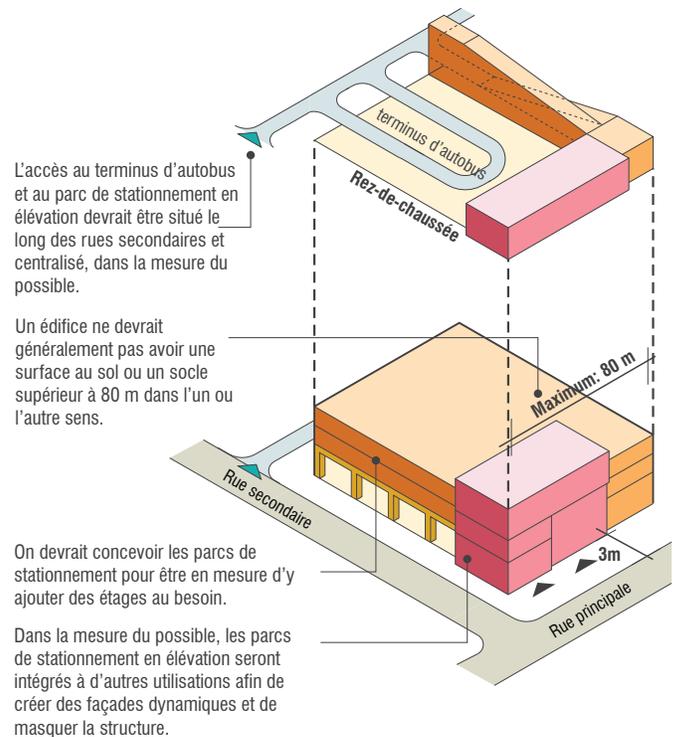
- Ce secteur possède le plus grand potentiel de réaménagement. Le centre de congrès polyvalent / hôtel comprend diverses composantes. Une intégration verticale est essentielle et on propose la construction d'une passerelle au deuxième niveau, rue Minto. Le stationnement étagé du secteur sud combinera dans sa structure même le Centre de transport déménagé et plus tard, il pourra être agrandi vers l'est (emplacement de la caserne de pompiers).
- Pour maintenir un équilibre par rapport à ces grandes utilisations, on devrait prévoir un milieu favorable aux piétons dans le secteur en construisant des bâtiments disposant d'un rez-de-chaussée articulé et animé, ouvert sur les rues principales.
- Le secteur étant situé le long du couloir ferroviaire et de grandes artères, il convient pour y construire de grands édifices.
- Pour cultiver le caractère « plus raffiné » du secteur, on devrait conserver les utilisations actuelles et/ou les intégrer dans la conception des nouveaux bâtiments, dans la mesure du possible.

Choix de l'emplacement et orientation

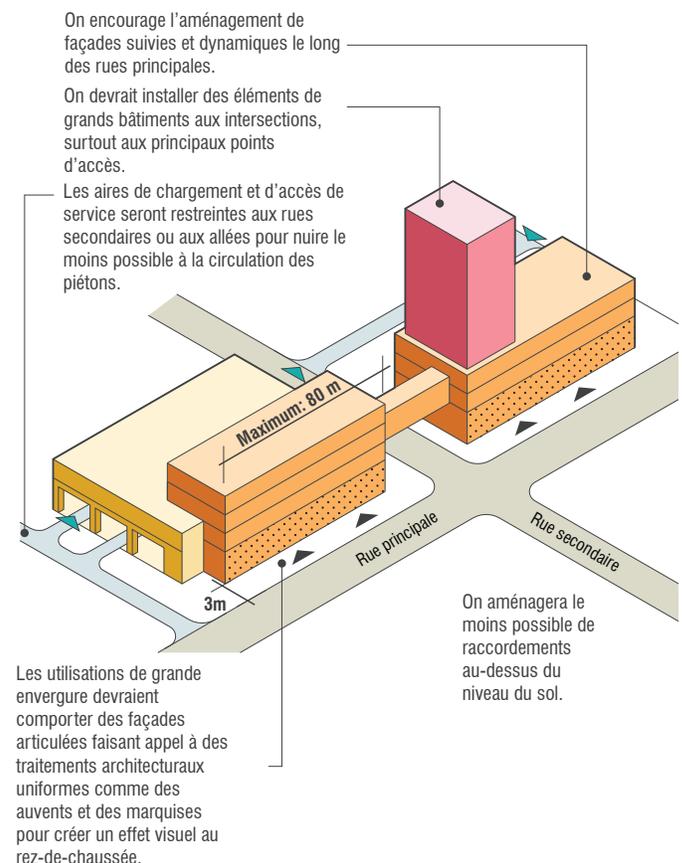
- Les édifices devraient répondre aux préoccupations concernant les rues Minto, Brady et Paris, et créer des murs continus de façades uniformes et dynamiques. Un grand retrait le long du côté ouest de la rue Paris (adjacent au Sudbury Theatre Centre) permettrait de créer des caractéristiques paysagères distinctes et un usage à fin de parcs.
- À long terme, les rues Shaughnessy et Van Horne devraient devenir des voies secondaires pour les aires de services publics et de stationnement.
- Les grandes utilisations en matière de stationnement et de services publics devraient se faire à l'interne.
- Les services publics du Centre de congrès polyvalent / hôtel devraient être partagés

Liens et moments particuliers

- Les espaces ouverts aideront à équilibrer les grandes utilisations à cet endroit. Reliés par le corridor municipal Minto, les petits espaces comme la place devant la gare ferroviaire et la place modernisée de l'Aréna de Sudbury créeront des espaces de débordement.
- Les passages inférieurs des rues Brady et Paris sont d'importants points d'accès au centre-ville. On devrait y procéder à un aménagement paysager et y installer des caractéristiques d'éclairage originaux aux entrées.
- La modernisation du tunnel Riverside permettra de le raccorder au réseau régional de sentiers et de ruisseaux.
- La grotte devrait être davantage reliée aux lieux du centre-ville. On propose d'ailleurs l'aménagement de nouveaux liens piétonniers et cyclistes de la rue Lourdes à la grotte, formant ainsi un prolongement naturel de la rue Nelson, raccordés directement au corridor vert Elgin. Il faut installer de nouveaux panneaux sur la passerelle de la rue Nelson pour indiquer la présence de la grotte.
- Longeant les cours de triage, la rue Worthington est l'une des rares qui soient raccordées au lac Ramsey et au parc Bell, sans devoir passer par la rue Paris ou le pont des Nations. On pourrait aménager une nouvelle piste cyclable le long de cette rue.
- On devrait concevoir un réseau routier de sorte qu'il soit prolongeable au sud une fois que les cours de triage auront été déménagées (à long terme).



On devrait concevoir les parcs de stationnement pour être en mesure d'y ajouter des étages au besoin.



Conception de grands complexes polyvalents en tant que petit groupe d'édifices bien articulés et bien raccordés.

5.2 Le secteur est

Le secteur aujourd'hui

Aujourd'hui, le secteur compte la majorité des bureaux des secteurs public et privé du centre-ville. Depuis 30 ans, d'importants investissements y ont été réalisés afin d'y assurer la croissance de ce volet et on devrait voir à ce que cela se poursuive. On y trouve également la Place Tom Davies et le parc Memorial, le seul grand endroit du genre du secteur, où les gens se rassemblent pour célébrer à l'extérieur. Au cours des dernières années, de nouveaux investissements sous forme de condominiums sur la rue Larch ont été proposés (une première au centre-ville), ainsi que des commerces de détail à l'emplacement de la Régie des alcools de l'Ontario (LCBO) et du restaurant Tim Hortons. Il y a aussi des magasins de détail sur les rues Larch et Cedar, où l'on trouve des boutiques, des restaurants et des services professionnels. Le long de la limite est du secteur, la rue Paris, achalandée, sépare cette zone commerciale des plus petites utilisations multiples de la rue Carleton. Puisque bien des emplacements et des bâtiments sous-utilisés n'y donnent pas sur la rue Paris, cette bordure du centre-ville ne fait pas bonne impression pour les gens qui arrivent du sud ou de l'est.

Le secteur demain

Ce secteur abritera les bureaux de gamme supérieure du Grand Sudbury et offrira des emplois l'étant tout autant. Les bureaux s'y trouvant actuellement sont diversifiés et le secteur privé y prend une place de plus en plus grande. Les nouveaux emplacements, à l'intersection de la rue Paris et du point d'accès de la rue Elm, sont idéaux pour aménager des bureaux de catégorie A qui s'inscriront bien dans les investissements déjà faits dans la tour de bureaux Hatch/CIBC. D'autres locaux seront disponibles à court et à long terme.

Une rue Paris entièrement paysagée deviendra un lieu de verdure accueillant pour les visiteurs, les résidents et les travailleurs. Quatre emplacements seront mis en valeur sur ce trajet, y compris plusieurs qui seront adaptés à des utilisations culturelles et/ou institutionnelles, par exemple la nouvelle succursale centrale de la Bibliothèque publique, la Place des Arts, la galerie d'art ou un complexe municipal agrandi (ajout de locaux à bureaux pour la municipalité).



Vue du secteur est, en direction nord-est

La Place Tom Davies et le parc Memorial seront modernisés afin de créer un milieu convenable pour les plus importants lieux publics de la ville. Le parc Memorial sera agrandi vers l'ouest tandis que la Place Tom Davies sera transformée en centre convivial reflétant davantage le tissu sudburois. Elle redeviendra le lieu principal au centre-ville pour tenir des activités et des célébrations communautaires. La rue Minto au revêtement particulier unifiera la Place et le parc, créant ainsi un grand endroit possédant deux aspects.

Projets

- 02 Bureaux de gamme supérieure
- 08 Centre d'accueil
- 06 Installation culturelle / complexe agrandi
- 16 Prolongement de la rue Larch vers l'est
- 32 Embellissement de la rue Paris
- 31 Réfection de la rue Elm
- 36 Agrandissement du parc Memorial
- 37 Amélioration de la Place Tom Davies
- 38 Corridor municipal Minto
- 45 Parc de la rue Carleton

Légende

-  Édifices patrimoniaux
-  Parcelles aménageables
-  Stationnements / aires de services publics
-  Accès de service
-  Espaces ouverts
-  Places publiques
-  Bureaux
-  Emplacements résidentiels
-  Utilisations multiples
-  Parcs de stationnement en élévation
-  Aménagements culturels et institutionnels
-  Hôtel
-  Rues à revêtement particulier
-  Grands passages pour piétons
-  Ruelles
-  Sentiers
-  Façades des bâtiments
-  Façades dynamiques
-  Points d'accès



Considérations de conception

Utilisations et volume

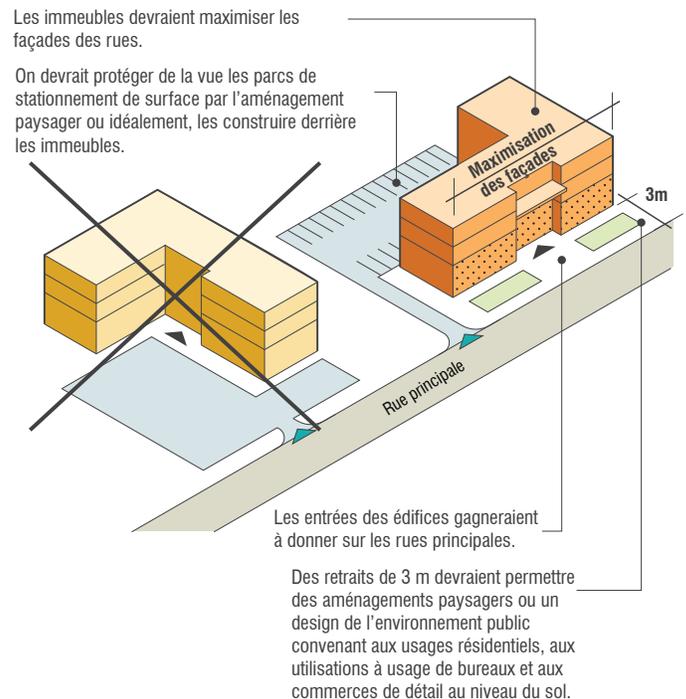
- On pourra construire des immeubles en hauteur (plus de six étages) sur les emplacements à bureaux de gamme supérieure, aux angles est et ouest des rues Paris et Elm.
- Le long des rues Elm et Larch, on pourra aménager des immeubles à utilisations multiples abritant des commerces de détail et permettant des usages commerciaux de même que des logements, ces derniers se trouvant aux étages supérieurs.
- Les emplacements à l'est de la rue Paris sont idéaux pour des immeubles d'habitation. On devrait aménager des parcs de stationnement connexes.

Choix de l'emplacement et orientation

- Les édifices devraient répondre aux préoccupations concernant les rues Elm, Brady, Paris et Larch, et créer des murs de façades et des entrées principales dynamiques. La façade dynamique de l'aménagement intercalaire de la Place Tom Davies devrait longer cette dernière et animer l'endroit.
- De nouveaux aménagements permettraient de mettre à profit et de prolonger la structure d'allées. On recommande de simplifier celles du côté est de la rue Paris afin d'appuyer ce nouvel aménagement.
- À l'intersection des rues Elm et Paris, on devrait réorienter les entrées principales des immeubles vers l'intersection, en retrait de la rue, et celles-ci donneraient sur la place publique.
- Si l'emplacement de la LCBO est entièrement réaménagé, il faudra partager les aires de services publics et de stationnement avec les nouveaux bureaux qui seront construits à cet endroit.

Liens et moments particuliers

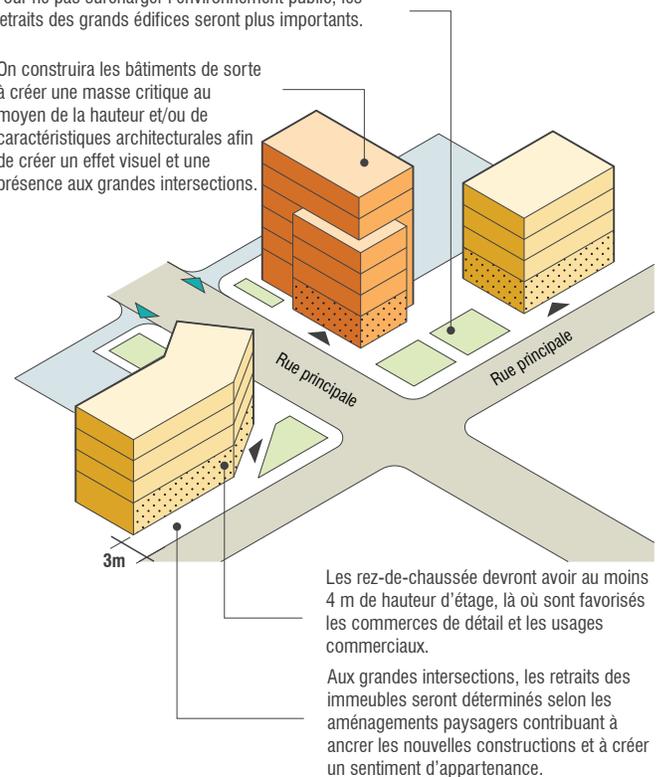
- Des éléments paysagers devraient servir à identifier les entrées de ces nouveaux immeubles afin de soutenir le réseau d'espaces ouverts circulant en diagonale à travers le centre-ville et de mettre en valeur le ruisseau Junction, une voie d'eau historique.
- La Place Tom Davies réaménagée aura une présence jusqu'aux rues Paris et Brady. On devrait songer à moderniser la façade de l'hôtel de ville sur la rue Paris pour qu'on puisse apercevoir l'intérieur de l'édifice. Un toit vert accessible au public constitue également une possibilité.
- Avec le temps, on pourrait prolonger la rue Minto aussi loin que la rue Cedar en aménageant un nouveau lien piétonnier de l'autre côté des parcs de stationnement existants. Ce projet réalisé en deux phases permettrait de conserver les parcs de stationnement, mais de les enduire d'un nouveau revêtement particulier, et d'ajouter une voie piétonnière (y compris de l'éclairage, des panneaux et de la végétation).



On aménagera des rues et des îlots bien définis en plaçant des immeubles en bordure de la rue et en maximisant les façades.

Pour ne pas surcharger l'environnement public, les retraits des grands édifices seront plus importants.

On construira les bâtiments de sorte à créer une masse critique au moyen de la hauteur et/ou de caractéristiques architecturales afin de créer un effet visuel et une présence aux grandes intersections.



Création d'une masse critique pour ancrer les moments d'accès au centre-ville.

5.3 Le secteur central

Le secteur aujourd'hui

Ce secteur est la principale destination de magasinage et de restauration du centre-ville. La rue Durham en est la plus dynamique et florissante, bien ancrée à titre d'endroit de choix où l'on trouve les meilleurs restaurants, boutiques et cafés au Grand Sudbury. La plupart des édifices patrimoniaux y étant intacts, avec ses larges trottoirs et ses rues piétonnes, il s'agit d'un charmant secteur de commerce de détail qui fixe les normes pour les autres rues du centre-ville. On y trouve aussi le YMCA (le Centre pour la vie) ainsi que la Place du marché; celle-ci a donné une nouvelle vocation à un bâtiment historique des cours de triage puisqu'on y a installé le Marché des fermiers ouvert durant la belle saison. Le couloir ferroviaire étendu du CP et les terres à usage ferroviaire créent une dure bordure ouest au centre-ville dans son ensemble. Le piètre état urbain de l'endroit s'est aggravé en raison de la démolition d'un grand nombre des bâtiments, créant ainsi un vide dans les façades de la rue Elgin et dévoilant les aires de services publics et de stationnement à l'arrière. Le grand nombre de parcs de stationnement de surface de l'autre côté du secteur donne à penser qu'il existe un grand potentiel de réaménagement.

Le secteur demain

La rue Durham sera la plus importante du point de vue du commerce de détail et de la restauration de toute la municipalité et on la mettra en valeur à cette fin. On s'attardera à son rôle à ce titre puisqu'il s'agit de la rue où les gens se rencontrent, se mélangent et se divertissent. Elle sera réinventée en tant que rue partagée où les places de stationnement peuvent devenir des lieux d'activité pour les boutiques et les restaurants.

De l'autre côté du secteur, sept projets d'aménagement pourraient soutenir la croissance, à savoir sur la rue Durham (commerces de détail), la rue Larch (commerces de détail ou établissements culturels) et la rue Elm (commerces de détail ou établissements institutionnels). L'Université Laurentienne se porte acquéreur de l'emplacement de la Place du marché pour y installer sa nouvelle école d'architecture. Le nouvel immeuble sera le catalyseur d'un réaménagement d'ensemble de l'emplacement et de la portion de la rue Elm en question. Le concept spectaculaire de l'édifice créera un superbe point d'accès au centre-ville, à l'intersection des rues Elm et Elgin. L'activité



Vue du secteur central, en direction nord-est

Considérations de conception

Utilisations et volume

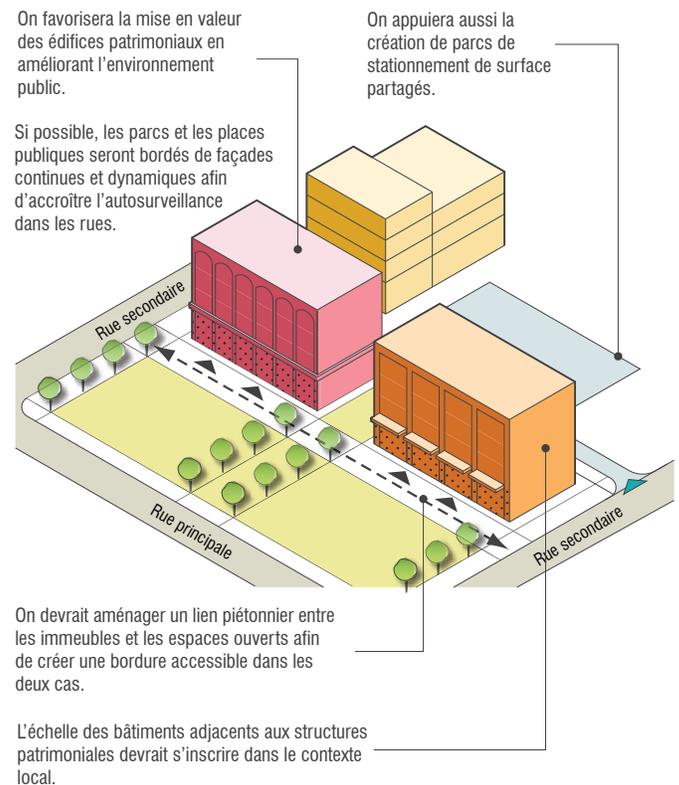
- L'aménagement du secteur, sous forme de parcelles intercalaires, petites et moyennes, contribuera à la réfection de la rue et y apportera un complément. Il s'agit du secteur historique du centre-ville, où l'on devrait imposer des restrictions concernant la hauteur des nouveaux bâtiments intercalaires, à savoir trois ou quatre étages (selon le contexte). En fonction de rez-de-chaussée de 4 m de hauteur et des utilisations possibles, les immeubles ne devraient généralement pas avoir plus de 16 m de hauteur.
- Les grandes parcelles pourraient accueillir des usages culturels et institutionnels tandis que les autres serviraient à des aménagements polyvalents, soit des commerces de détail, des bureaux et des logements.
- La modernisation d'édifices patrimoniaux recèle un grand potentiel de réaménagement dans le secteur.
- En raison des dimensions restreintes des parcelles d'aménagement, les nouveaux projets seront généralement tributaires des nouveaux stationnements étagés et du stationnement sur rue pour répondre aux besoins dans ce domaine. On devrait exiger l'aménagement de stationnements intégrés sur place.

Choix de l'emplacement et orientation

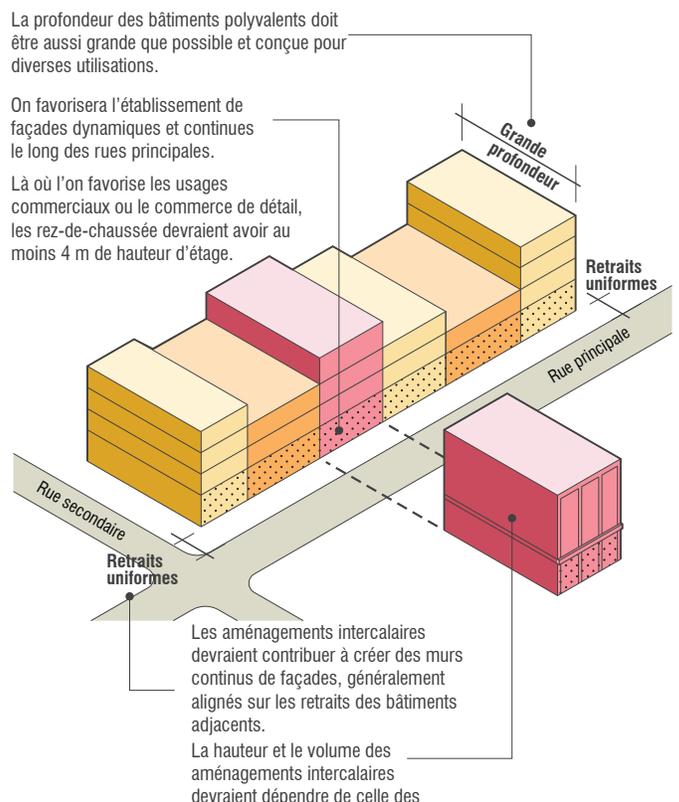
- Les édifices devraient répondre aux préoccupations concernant les rues Elm, Brady Paris et Larch, créer des façades dynamiques, et il devrait y avoir des entrées devant les immeubles principaux. De nouveaux aménagements encadreront le parc Memorial transformé et la Place de la rue Larch pour animer ces lieux.
- De nouveaux aménagements permettraient d'utiliser et de prolonger le réseau d'allées existant. La mise en place de la ruelle Grey à travers le parc Memorial (avec raccordement à l'allée Medina) créera un nouveau point d'accès aux installations de stationnement du YMCA.

Liens et moments particuliers

- On devrait concevoir l'escalier vert de la rue Brady, qui anime le côté sud du YMCA, comme un prolongement du parc Memorial. Pour le créer, il faut :
 - préciser la géométrie et réduire la voie de sortie de la rue Brady afin d'utiliser au maximum les terrains au nord de cette bretelle;
 - déplacer l'accès au stationnement du YMCA vers l'est afin qu'il s'aligne sur la nouvelle allée piétonnière de la rue Grey, tous ces accès devant être situés à l'arrière de l'immeuble;
 - déménager une partie des places de stationnement du côté sud du YMCA;
 - mettre en valeur le tracé du ruisseau Junction au moyen de l'art civique et de panneaux;
- La rue Durham reconfigurée et partagée comprendra des trottoirs, des terrasses, des places de stationnement et des voies de circulation. On pourrait faire de même ailleurs, par exemple dans le « trou » de la rue Durham et dans l'allée Medina reliée au parc Memorial.
- La conception du corridor vert Elgin, et de la passerelle de la rue Cedar sera coordonnée afin de créer une structure attrayante, élégante et facilement accessible.



Mise en valeur des structures patrimoniales et création d'aménagements intercalaires compatibles.



On devrait permettre des aménagements intercalaires afin de combler le vide dans le mur de façades du centre-ville.

5.4 Le secteur nord

Le secteur aujourd'hui

On a tendance à oublier la zone au nord de la rue Elm, dominée par le Rainbow Centre, étendu, soit un secteur qui constitue un « méga-îlot » formant une bordure solide du centre-ville. Depuis 10 ans, ce centre commercial s'est diversifié et a attiré une gamme impressionnante de bureaux et de détaillants. La structure même de l'édifice a été rénovée, mais d'autres améliorations sont possibles, y compris pour ce qui est de l'interaction entre le centre commercial et la rue Elm, la reconfiguration des aires de service et l'aménagement d'entrées davantage en évidence.

Il n'existe qu'un lien, sinueux, entre la rue Elm et le chemin Ste Anne, tandis que les autres bâtiments du secteur sont peu mis en valeur et en général relégués à l'arrière-plan par le centre commercial. C'est particulièrement le cas du regroupement d'immeubles au cœur de la présence franco-ontarienne au centre-ville. Ils sont importants du point de vue historique et culturel, mais ils ne sont pas visibles ni intégrés au centre-ville moderne.

Le secteur demain

Le Rainbow Centre demeurera un important point d'attraction du centre-ville. Alimenté par le succès renouvelé du secteur, ce centre commercial continue à se diversifier, à attirer des bureaux, des commerces de détail et des organismes communautaires. En outre, l'amélioration des immobilisations lui donnera sans cesse fière allure et lui permettra d'être davantage à l'écoute du secteur. Le nouvel environnement public entourant le centre commercial du côté de la rue Elm et de la rue Durham sera particulièrement impressionnant. Il créera une zone piétonnière agrandie et améliorée le long de la rue Elm et une nouvelle place publique devant l'entrée de la rue Durham du centre commercial.

Elm est la rue principale d'origine du secteur. À ce titre, sa richesse passée sera ravivée. On y mettra en œuvre des mesures de ralentissement de la circulation, on y créera des espaces verts et on la réaménagera pour atteindre un équilibre entre son utilisation par les piétons, les cyclistes, les camions et les autobus en y mettant notamment de la verdure et en élargissant les aires réservées aux piétons, en rétrécissant les voies de circulation et en aménagement du stationnement sur rue. Ces améliorations aideront à y retenir les entreprises déjà sur place ainsi qu'à attirer d'autres détaillants.



Vue du secteur nord, en direction nord-est.

Parmi les importants édifices sur le plan culturel et patrimonial au centre-ville (aux fondements mêmes des racines modernes de Sudbury), mentionnons les églises Christ the King et Sainte-Anne-des-Pins, sources de fierté à l'égard du secteur et servant d'ancrage au nouveau parc des Pins. Son aménagement découlera du nouveau tracé et de la fermeture de la rue Durham, au nord de la rue Elm. Le parc des Pins sera un bel endroit mettant en valeur ces importants édifices et sera une extrémité spectaculaire de la rue Durham. Les abords du Rainbow Centre, de l'hôtel et centre de congrès Radisson en seront aussi grandement améliorés.

Projets

- 01 Améliorations au Rainbow Centre
- 21 Prolongement et piste cyclable du chemin Ste Anne
- 23 Ruelle Beech
- 31 Réfection de la rue Elm
- 41 Parc des Pins

Légende

-  Édifices patrimoniaux
-  Parcelles aménageables
-  Stationnements / aires de services publics
-  Accès de service
-  Espaces ouverts
-  Places publiques
-  Bureaux
-  Emplacements résidentiels
-  Utilisations multiples
-  Parcs de stationnement en élévation
-  Aménagements culturels et institutionnels
-  Hôtel
-  Rues à revêtement particulier
-  Grands passages pour piétons
-  Ruelles
-  Sentiers
-  Façades des bâtiments
-  Façades dynamiques
-  Points d'accès



Considérations de conception

Utilisations et volume

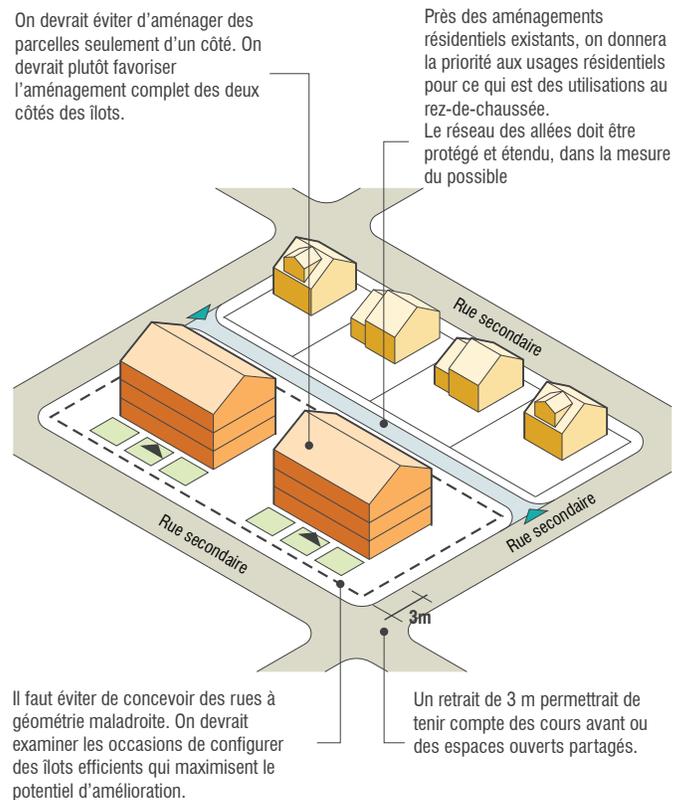
- Le potentiel d'aménagement du secteur est faible. L'emplacement au nord de la paroisse Sainte-Anne-des-Pins donnant sur le chemin Ste Anne pourrait servir à des fins polyvalentes, en retrait de la rue pour permettre une zone paysagère.
- On devrait songer à des rénovations au Rainbow Centre, surtout aux entrées ainsi qu'en lien avec la rue Elm. L'ajout d'une articulation verticale et la création de moments particuliers, par exemple des entrées à deux étages, animeront la devanture de ce long centre commercial et créera une transition adéquate à l'extrémité de la rue Durham.
- Dans le secteur, les automobilistes peuvent se garer dans le stationnement étagé du centre commercial et dans plusieurs aires à ciel ouvert. Dans la mesure du possible, les stationnements de surface seront isolés de la rue par des immeubles ou des aménagements paysagers. Si cela est viable, on pourra ajouter un étage au parc de stationnement existant du centre commercial afin de répondre à la demande dans le secteur.

Choix de l'emplacement et orientation

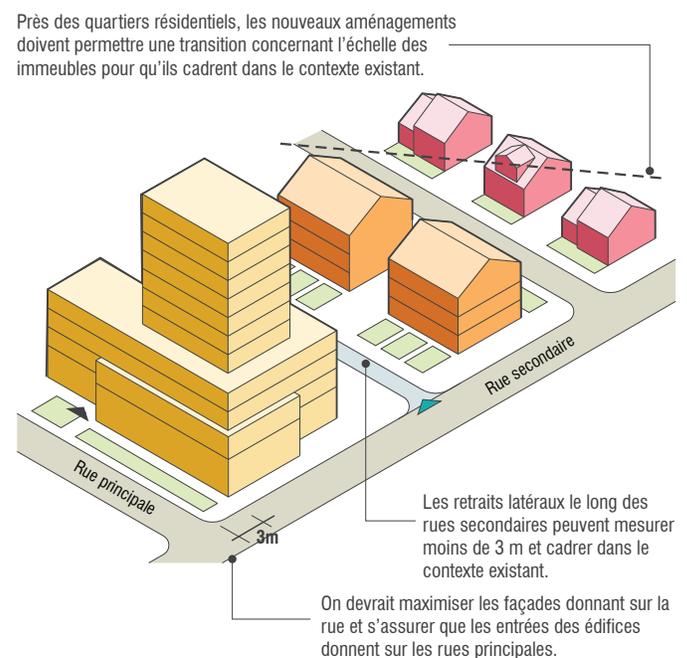
- Le Rainbow Centre devrait offrir une devanture dynamique et continue sur la rue Elm et aux abords du nouveau parc des Pins. Il faudra la rénover.
- De nouveaux aménagements s'appuieront sur la structure existante des allées et la prolongeront. La ruelle Beech, qui raccorde la rue Elm au chemin Ste Anne, donnera un nouvel accès à l'édifice Maki et au Rainbow Centre tout en créant une devanture au parc des Pins.

Liens et moments particuliers

- La conception du parc des Pins devra être adaptée à la circulation des piétons du secteur. On devrait formaliser ses abords afin d'y créer plusieurs points d'accès.
- Une place linéaire meublée le long de la façade du Rainbow Centre animera le côté nord de la rue Elm, de la rue Paris à la nouvelle ruelle Beech.
- L'escalier du chemin Ste Anne constitue le seul lien entre le centre-ville et le quartier sis au haut de la colline. Il permettrait de mettre davantage en évidence le passage pour piétons à ses pieds. Des travaux de réfection mineurs le rendront également plus sûr et son ascension en sera plus agréable.



Les îlots devraient maximiser le potentiel d'aménagement.



Il faut veiller à la transition de l'échelle des nouveaux bâtiments pour respecter le contexte existant.

5.5 Le secteur nord-ouest

Le secteur aujourd'hui

Le secteur agit en tant que transition entre le centre-ville traditionnel et la zone plus résidentielle au nord. À ce titre, on y trouve une gamme variée d'utilisations, à savoir des logements, des commerces de détail, des commerces, des établissements et des industries légères. La bordure ouest du secteur est définie par le couloir du CP qui crée un milieu difficile; par conséquent, bien des emplacements sont vacants ou sous-utilisés le long du chemin Froot qui surplombe le couloir ferroviaire. Bon nombre d'entre eux sont actuellement des stationnements de surface. À l'interne, bien d'autres endroits sont également sous-utilisés le long des rues Beech et Evergreen et de l'allée Fir. L'édifice de l'ancien Inco Club est une structure dominante du secteur.

Sans identité bien définie, le secteur compte néanmoins deux rues importantes, à savoir le chemin Froot et la rue Elm, qui sont des voies de raccordement régionales. Vu la présence de façades si visibles et cet accès régional bien développé, le potentiel du secteur ne l'est pas entièrement. Cependant, de récents investissements dans le secteur du détail à l'intersection du chemin Froot et de la rue Elm donnent à penser que la situation évolue.

Le secteur demain

L'école Sudbury Secondary rénovée continue d'offrir un enseignement d'excellente qualité aux élèves de toute la région. En misant sur le projet du village MacKenzie, on pourrait aménager d'autres logements dans le secteur, voire aussi loin qu'à la rue Evergreen, au sud. On pourrait la réaménager pour qu'elle devienne un prolongement du chemin Ste Anne et ainsi bien parachever la route périphérique municipale et dégager la rue Elm. Le prolongement du chemin Ste Anne permettra d'aménager trois nouvelles parcelles à des fins résidentielles.

Pour raffermir et consolider le caractère du voisinage, les nouveaux immeubles devraient être de faible hauteur tandis que d'autres, en hauteur, seraient construits au point d'accès à l'intersection du chemin Ste Anne et de la rue MacKenzie. Selon les projets actuels, ce prolongement sera construit sur des terrains municipaux au nord de l'édifice de l'ancien Inco Club; il sera relié au chemin Froot au passage inférieur de la rue College et avec la rue MacKenzie, immédiatement au nord de l'immeuble du Sudbury Star. On pourra amorcer les travaux après la réfection du passage inférieur de la rue College.



Vue du secteur nord-est, en direction nord-est

Le sud du chemin Ste Anne fera une plus grande place aux commerces, prolongeant ainsi la fonction du centre-ville jusqu'au nord de la rue Elm. À l'angle du chemin Ste Anne et du chemin Froot, le nouveau parc Monck sera un attrait de la communauté locale qui servira aussi de point d'accès vert au centre-ville. Le parc sera nommé de façon à perpétuer la tradition sudburoise de désignation de rues en l'honneur de gouverneurs généraux du Canada. Sir Charles Stanley Monck fut le premier à occuper le poste. Le parc mettra en valeur le tracé du ruisseau Nelson par l'entremise d'œuvres d'art civique.

À l'ouest du couloir ferroviaire, le N'Swakamok Native Friendship Centre, agrandi et rénové, s'étendra jusqu'à la rue Elm. Cet endroit est un lieu où l'éducation, l'appui et la formation en matière de culture autochtone sont à l'honneur; c'est un modèle de pratiques exemplaires pour les autres centres d'amitié autochtone de l'Ontario. La reconfiguration de la rue Pine a permis à l'organisme d'ajouter des places de stationnement.

Projets

- 06 Destination culturelle
- 15 Aménagements résidentiels en bordure du centre-ville
- 21 Prolongement et piste cyclable du chemin Ste Anne
- 31 Réfection de la rue Elm
- 35 Corridor vert Elgin
- 48 Parc communautaire Monck
- 52 Mise en valeur des caractéristiques des ruisseaux

Légende

-  Édifices patrimoniaux
-  Parcelles aménageables
-  Stationnements / aires de services publics
-  Accès de service
-  Espaces ouverts
-  Places publiques
-  Bureaux
-  Emplacements résidentiels
-  Utilisations multiples
-  Parcs de stationnement en élévation
-  Aménagements culturels et institutionnels
-  Hôtel
-  Rues à revêtement particulier
-  Grands passages pour piétons
-  Ruelles
-  Sentiers
-  Façades des bâtiments
-  Façades dynamiques
-  Points d'accès



Considérations de conception

Utilisations et volume

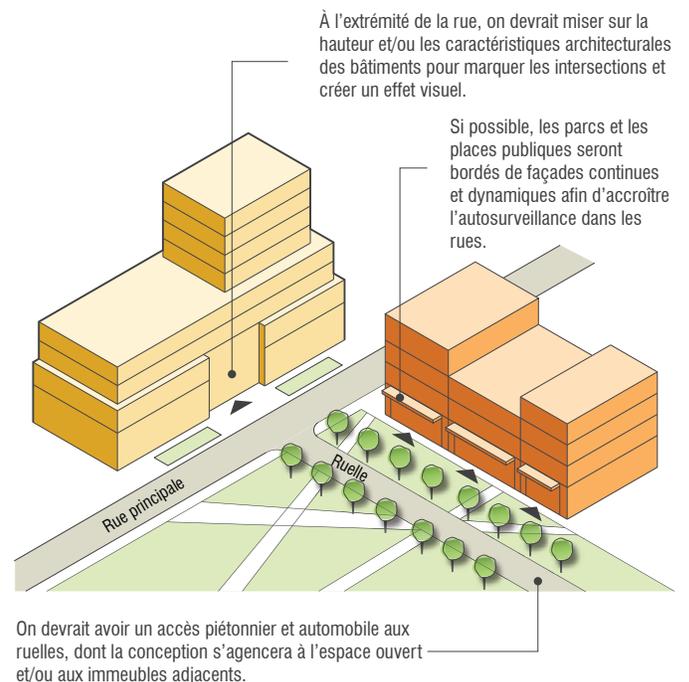
- Des aménagements intercalaires sont possibles dans le secteur. La simplification du réseau de rues de la portion nord-ouest permettra de créer des parcelles prêtes à être utilisées à cette fin.
- Un regroupement de nouvelles constructions le long du prolongement du chemin Ste Anne complétera la rangée d'habitations longeant la rue Davidson.
- Le long de la rue Elm et du chemin Froad, d'autres aménagements intercalaires contribueront à la réfection du mur continu de façades et appuieront le rôle de route principale dévolu à la rue Elm.
- Dans cette zone, on trouve généralement des stationnements sur rue et dans des aires à ciel ouvert. Dans la mesure du possible, les stationnements de surface seront isolés de la rue par des immeubles ou des aménagements paysagers.
- On pourrait construire de grands immeubles en bordure du centre-ville, une zone qui délimitera l'arrivée dans le centre urbain et qui créera une superbe vue.
- Les grands emplacements à l'angle du prolongement du chemin Ste Anne et de la rue MacKenzie au tracé modifié sont particulièrement de bons endroits pour construire des immeubles de hauteur moyenne et des tours.

Choix de l'emplacement et orientation

- Les aménagements résidentiels contribueront à définir cette nouvelle portion du chemin Ste Anne. Les immeubles devraient être en retrait de cette route collectrice afin d'aménager des cours avant.
- De nouveaux aménagements permettraient de mettre à profit et de prolonger la structure d'allées.

Liens et moments particuliers

- Le parc Monck sera un point d'accès au centre-ville. Sa façade sur le chemin Froad devrait se démarquer. On y aura facilement accès en empruntant la rue College.
- Le ruisseau Nelson devrait être un élément de l'aménagement paysager du parc en question.
- La configuration du prolongement du chemin Ste Anne sera faite en fonction de la volonté de relier le parc à l'intersection de la rue College et du chemin Froad. La géométrie permettrait de mettre en valeur l'immeuble historique de l'ancien Inco Club et d'aménager une place publique à l'angle nord-ouest de l'édifice.
- On devrait conserver les immeubles historiques du secteur, y compris l'édifice de l'ancien Inco Club et l'édifice Levert, et les mettre en valeur par l'aménagement paysager et une grande esthétique urbaine.



Les nouveaux aménagements seront bien positionnés afin de pouvoir circuler facilement et en toute sécurité.



Les façades des grands immeubles devraient favoriser la circulation piétonnière.

5.6 Le secteur ouest

Le secteur aujourd'hui

Le secteur à l'ouest de la rue Elgin et de l'autre côté du couloir ferroviaire étendu du CP se caractérise par sa polyvalence : commerces de détail, bureaux, hôtels, entrepôts et entreprises de services publics.

Au nord, la bordure donnant sur la rue Elm comprend des commerces de détail, des bureaux et un hôtel. La forme de plusieurs bâtiments rappelle le patrimoine ferroviaire de la municipalité. L'extrémité ouest de l'emplacement donnant sur la Lorne est présentement occupée par The Beer Store. Située à l'angle sud-est du secteur, la centrale de la Sudbury District Energy Corporation (SDEC) est l'un des précieux actifs du centre-ville, même si elle est sous-utilisée. Le reste de l'emplacement sert de stationnement de surface ou est vacant.

Il faut ajouter des infrastructures (voire procéder à des travaux d'assainissement) pour que le terrain devienne un investissement attrayant qui pourrait alors réaliser son potentiel.

Le secteur demain

Le secteur est le seul au centre-ville en mesure d'appuyer la masse critique nécessaire à la mise en place d'un nouveau milieu permettant de transformer l'image du noyau urbain.

On repensera la vocation des terres à usage ferroviaire à titre d'endroit regroupant des entreprises et des industries faisant preuve de créativité. En investissant rapidement dans les infrastructures (c'est-à-dire le prolongement de la rue Larch et le passage à niveau du CP) de l'emplacement, il sera prêt à accueillir d'autres investissements des secteurs public et privé, ce qui permettra de réaménager progressivement les terres à usage ferroviaire. Le parc Inno-Tech s'y trouve présentement. On pourrait y construire de grands immeubles à bureaux selon un modèle de campus. Une partie du parc en question pourrait devenir un campus de formation afin d'accroître la présence collégiale au centre-ville.

Chaque aménagement dans ce parc tirera profit d'un accès à la centrale de la SDEC. Les locataires auront ainsi une autre option plus viable en matière de chauffage et de climatisation. Le parc



Vue du secteur ouest, en direction nord-est

Inno-Tech doit sa réussite en bonne partie à ses produits uniques, soit un concept pour les bureaux non disponibles dans le reste du Grand Sudbury ni ailleurs dans le Nord de l'Ontario. À long terme, par suite du déménagement des cours de triage, on pourra agrandir le parc vers le sud.

Au centre du parc Inno-Tech se trouve son terrain communal, un nouvel espace ouvert à fin de parc et un milieu vert pour construire des bureaux. Celui-ci est attentivement positionné afin de protéger le point de vue sur la rue Larch agrandie et jusqu'à l'École d'architecture, le joyau du centre-ville. Dans l'immédiat, le terrain communal du parc Inno-Tech constituera un endroit de verdure reliant la rue Lorne à la passerelle au-dessus des voies ferrées à l'angle de la rue Cedar.

Pour répondre à la demande immédiate de stationnement au centre-ville et à celle associée au développement du parc Inno-Tech, dans la partie est du secteur, on construira un parc de stationnement en élévation de 250 places comprenant une passerelle par-dessus les voies ferrées.

Projets

- 03 Parc Inno-Tech
- 16 Prolongement de la rue Larch et passage à niveau du CP
- 20 Passerelle de la rue Cedar
- 25 Stationnement étagé du secteur ouest
- 29 Agrandissement de la centrale de la SDEC
- 31 Réfection de la rue Elm
- 35 Corridor vert Elgin
- 43 Terrain communal du parc Inno-Tech

Légende

-  Édifices patrimoniaux
-  Parcelles aménageables
-  Stationnements / aires de services publics
-  Accès de service
-  Espaces ouverts
-  Places publiques
-  Bureaux
-  Emplacements résidentiels
-  Utilisations multiples
-  Parcs de stationnement en élévation
-  Aménagements culturels et institutionnels
-  Hôtel
-  Rues à revêtement particulier
-  Grands passages pour piétons
-  Ruelles
-  Sentiers
-  Façades des bâtiments
-  Façades dynamiques
-  Points d'accès



Considérations de conception

Utilisations et volume

- Le potentiel de réaménagement du secteur est considérable. On y trouve des bureaux centrés sur le prolongement de la rue Larch ainsi que des immeubles à utilisations multiples le long des rues Elm et Lorne, qui contribueront à créer une masse critique du côté ouest des voies ferrées.
- Les immeubles devraient compter de 20 000 à 25 000 pi².
- Pour maintenir un équilibre par rapport à ces grandes utilisations, il faut un milieu favorable aux piétons. Cet objectif sera atteint en aménageant un nouvel environnement public (par exemple le terrain communal du parc Inno-Tech) et en s'assurant que les bâtiments le long des rues Elm et Larch ont des façades dynamiques.
- Dans la zone en question, on pourra généralement stationner sur la rue et en surface. Dans la mesure du possible, les stationnements de surface seront isolés de la rue par des immeubles ou des aménagements paysagers. À long terme, on recommande de construire un parc de stationnement en élévation à cet endroit.
- À l'extrémité du centre, on pourrait aménager de grands immeubles pour délimiter et souligner l'arrivée au centre-ville, et donner une belle vue sur le secteur.

Choix de l'emplacement et orientation

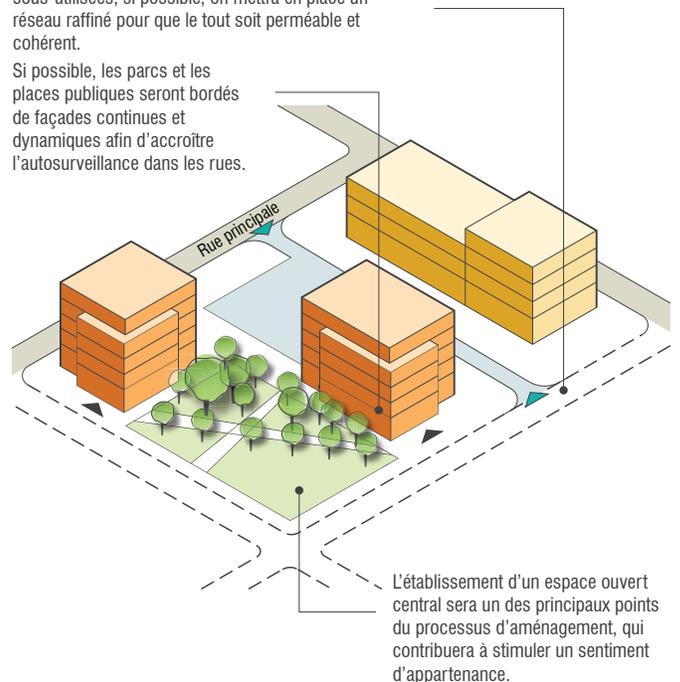
- Le terrain communal du parc Inno-Tech sera un élément central. Des entrées de nouvelles constructions, orientées vers le parc, devraient donner sur ce terrain.
- Les édifices devraient répondre aux préoccupations concernant les rues Larch, Elm et Lorne, en retrait de la rue pour permettre des zones paysagères.
- On songera à aménager une voie de service adjacente au couloir ferroviaire pour avoir un tel accès à l'arrière des bâtiments.
- On devrait protéger de la vue le stationnement de surface ou le construire à l'arrière des bâtiments.

Liens et moments particuliers

- On devrait concevoir la nouvelle passerelle de la rue Cedar qui relie le secteur au centre-ville conjointement avec le parc de stationnement en élévation.
- L'emprise du prolongement de la rue Larch vers l'ouest ne devrait pas faire l'objet de projets d'aménagement à court terme qui pourraient compromettre ce futur lien.
- La configuration de l'espace ouvert doit permettre de prolonger la rue Cedar vers l'ouest, si on le souhaite.
- On devrait concevoir un réseau routier de sorte qu'il soit prolongeable au sud si on déménageait les cours de triage (à long terme).

En aménageant de grandes parcelles vacantes sous-utilisées, si possible, on mettra en place un réseau raffiné pour que le tout soit perméable et cohérent.

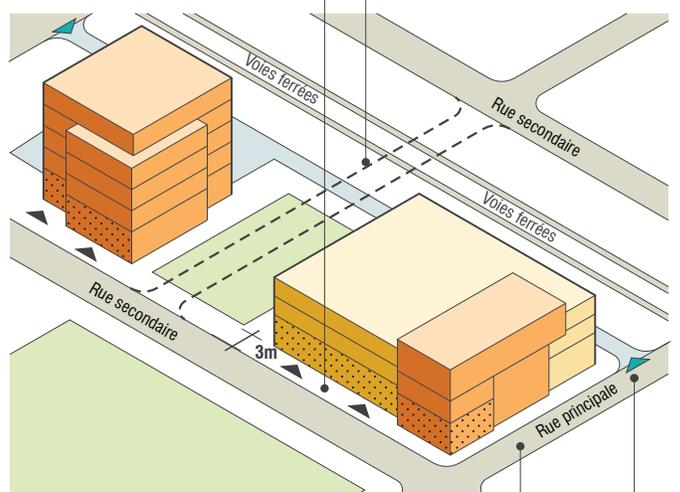
Si possible, les parcs et les places publiques seront bordés de façades continues et dynamiques afin d'accroître l'autosurveillance dans les rues.



Un quadrillage des rues sera élaboré pour préparer le secteur à de nouveaux aménagements et à la création d'espaces ouverts.

Aux grandes intersections, les retraits des immeubles seront déterminés selon les aménagements paysagers contribuant à créer un sentiment d'appartenance.

Dans la mesure du possible, la configuration des parcelles d'aménagement doit permettre de prolonger le réseau de rues existant.



Les nouvelles rues vers l'intérieur devraient être reliées à celles qui existent dans les secteurs avoisinants et s'y aligner.

On devrait placer les accès aux emplacements et aux parcs de stationnement en élévation le long des routes locales et les centraliser, dans la mesure du possible.

Création d'un réseau cohérent et intégré en reliant les nouvelles rues à celles.

5.7 Terres à usage ferroviaire

Le secteur aujourd'hui

En bordure des portions sud et ouest du centre-ville s'étendent les dépôts de rail du CP sur 52 acres (y compris les voies ferrées et les cours de triage). Ils sont situés à la jonction de la principale ligne ferroviaire nationale de la compagnie ferroviaire et de l'embranchement de Copper Cliff. Ils ont donné l'impulsion de départ à la collectivité et sont toujours en usage. Cependant, ces voies ferrées occupent beaucoup d'espace qu'on pourrait mettre à profit, à long terme, à des fins plus modernes et plus compatibles avec un endroit actif et dynamique au centre-ville.

Le secteur demain

Dans le cadre du processus de préparation du Plan directeur du centre-ville, la collectivité a dit préférer qu'on déménage ultérieurement les voies ferrées du centre-ville et que les cours de triage actuelles soient incorporées dans le tissu urbain grâce à un nouveau réseau de rues et de parcs. Elle a aussi indiqué l'importance d'installer une liaison ferroviaire à grande vitesse pour relier le Grand Sudbury aux centres urbains et marchés d'importance.

Le Plan souligne cet état de fait et jette les bases d'une vision audacieuse visant à créer le parc Inno-Tech à l'extrémité sud-est des rues Lorne et Elm. Le déplacement et le réaménagement des terres à usage ferroviaires exigeront énormément de temps, de recherche, d'analyse, de planification et d'investissements.

On devrait se pencher sur la question dans le cadre d'une étude sur le déménagement des voies ferrées, en consultation avec la compagnie ferroviaire et les tiers pertinents, en examinant le besoin et la faisabilité d'une telle démarche. L'étude évaluerait les coûts et les avantages relatifs d'un certain nombre d'options, y compris le statu quo, le maintien d'une partie des installations ferroviaires au même endroit et leur déménagement complet.

Si l'étude concluait que les avantages nets relatifs d'un déménagement partiel ou complet l'emportent sur les autres options et que cela est viable financièrement, la collectivité pourrait amorcer la planification visant à intégrer le mieux possible ces terrains excédentaires dans le tissu urbain.

On examinerait alors diverses questions stratégiques parmi lesquelles figurent les suivantes :

- la meilleure façon d'intégrer le secteur dans le tissu du centre-ville et celui des quartiers résidentiels au sud et à l'ouest;
- les types d'usages les mieux adaptés, les meilleures utilisations et formes possibles;
- la densification et le logement abordable;
- la création d'un environnement public de places publiques, de parcs et d'espaces ouverts;
- l'établissement de nouveaux types de liens jusqu'au lac Ramsey, y compris par voie navigable;
- l'aménagement d'une infrastructure cyclable.

Peu importe le sujet, le processus devrait orienter les décisions concernant :

- le réseau de rues et d'îlots;
- le réseau de parcs et d'espaces ouverts;
- les types, les combinaisons d'utilisations, la densité et la forme des utilisations du sol;
- les services d'infrastructure;
- les services et les installations communautaires;
- l'assainissement de l'environnement;
- l'échelonnement des aménagements;
- les dépenses en immobilisations estimatives, les coûts opérationnels et les revenus approximatifs.



