

BY-LAW NO. 2004-25

THE CITY OF BATHURST CENTRAL BUSINESS DISTRICT DEVELOPMENT SCHEME BY-LAW

The Council of the City of Bathurst, under the authority vested in it by Section 32, of the Community Planning Act, enacts as follows:

1. A development scheme for the physical development and improvement of the Central Business District is hereby adopted.
2. The document entitled "The City of Bathurst Central Business District Development Scheme" and dated October, 1978, attached as Schedule "A"; along with the supporting documents: Schedule "B", design guidelines; Plan "A" proposed land use; and Plan "B", development scheme, constitute the development scheme mentioned in Section 1.
3. By-law 652 entitled "The City of Bathurst Central Business District Development Scheme By-law" enacted February 19, 1979 is hereby repealed.

IN WITNESS WHEREOF the City of Bathurst has caused the Corporate Seal of the said City to be affixed to this By-law the 16th day of August A.D., 2004 and signed:

(Signed by Stephen Brunet)

MAYOR / MAIRE

(Signed by Susan Doucet)

ASSISTANT CITY CLERK / SECRÉTAIRE MUNICIPALE ADJOINTE

First Reading: July 19, 2004 (by title only)
Second Reading: August 16, 2004 (by title only)
Third Reading and Enactment : August 16, 2004 (by title only)

ARRÊTÉ N° 2004-25

ARRÊTÉ CONCERNANT LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DU CENTRE-VILLE DE BATHURST

En vertu du pouvoir que lui confère l'article 32 de la *Loi sur l'urbanisme*, le conseil municipal de Bathurst édicte :

1. Un projet d'aménagement et d'amélioration du centre-ville est par les présentes adopté.
2. Le document intitulé « Projet d'aménagement du centre-ville de Bathurst », daté d'octobre 1978 et ci-joint en annexe A, et les documents connexes suivants : annexe B – Lignes directrices en matière d'aménagement, plan A – Utilisation proposée du sol et plan B – Projet d'aménagement, constituent le projet d'aménagement mentionné à l'article 1.
3. Est abrogé l'arrêté no 652 intitulé "The City of Bathurst Central Business District Development Scheme By-law" édicté le 19 février, 1979, ensemble ses modifications.

EN FOI DE QUOI, la City of Bathurst a fait apposer son sceau municipal sur le présent arrêté le 16 août 2004, avec les signatures suivantes :

Première lecture : 19 juillet 2004 (par titre seulement)
Deuxième lecture : 16 août 2004 (par titre seulement)
Troisième lecture et édicition : 16 août 2004 (par titre seulement)

SCHEDULE "A"
OCTOBER 1978

THE CITY OF BATHURST

C.B.D. DEVELOPMENT SCHEME

Development Scheme

The City of Bathurst Central Business District Development Scheme is to establish policies and proposals which will guide, control and encourage the orderly economic, social and physical development of the Central Business District.

A number of clear recommendations and guidelines have emerged from the Bathurst Core Study prepared by Daniel Arbour and Associates, Inc. The recommended concept and conclusions emanating from this study have been incorporated into a Development Scheme. This Development Scheme has been prepared according to the Community Planning Act of the Province of New Brunswick (Chap. C12, sec. 32, 1974).

Scope

The intent of a Development Scheme is to state, with a high degree of precision, the details of all aspects of a development or re-development of a particular area.

Application

The area affected by the Development Scheme encompasses the Bathurst Central Business District north of the rear lot line of St. Patrick St.; bounded on the north, east and west by the waters of Bathurst Harbour, Nepisiguit River and Bathurst Basin.

The proposals for this Development Scheme are as follows:

ANNEXE A
OCTOBRE 1978

PROJET D'AMÉNAGEMENT DU

CENTRE-VILLE DE BATHURST

Projet d'aménagement

Le projet d'aménagement du centre-ville de Bathurst a pour objet d'établir des politiques et des propositions qui guideront, encadreront et stimuleront le développement économique et social et l'aménagement physique ordonnés du centre-ville de Bathurst.

L'étude du centre-ville de Bathurst, préparée par Daniel Arbour and Associates, Inc., a débouché sur un certain nombre de recommandations et de lignes directrices claires. Le concept recommandé et les conclusions de cette étude ont été incorporés au projet d'aménagement préparé conformément à la *Loi sur l'urbanisme* du Nouveau-Brunswick (chapitre C-12, article 32, 1974).

Champ d'application

L'objet du projet d'aménagement est d'énoncer, de façon très précise, tous les aspects de l'aménagement ou du réaménagement d'un secteur particulier.

Application

Le secteur visé par le projet d'aménagement englobe le centre-ville de Bathurst situé au nord de la limite arrière de la rue St. Patrick et bordé au nord, à l'est et à l'ouest par les eaux du havre de Bathurst, de la rivière Nepisiguit et du bassin de Bathurst.

Voici les propositions de ce projet d'aménagement.

Proposed Land Use

The proposed land use of the Development Scheme is shown in Plan "A". It includes provision for the following uses:

1. Commercial Core

A commercial core is delineated to encourage re-development of the existing core and concentration of commercial efforts.

2. Commercial Parking and Services

Two areas within the commercial core should be reserved for use as parking lots or for service stations, public garages and similar uses.

3. Public Open Space

Public open space areas should be established on three sides of the scheme area along the waterfront from the extension of St. George Street in the west, to the extension of St. Andrew Street in the east.

4. Residential

Residential uses of Density 2 and Density 3 as defined in the Municipal Plan are permitted within the commercial core.

Land to be Purchased

Land may have to be purchased by the City of Bathurst in order to implement an integral development of the proposed scheme.

Utilisation proposée du sol

L'utilisation proposée du sol dans le projet d'aménagement est indiquée dans le plan A. Ce plan prévoit les usages suivants :

1. Noyau des affaires

Un noyau central des affaires est délimité afin de stimuler le réaménagement du noyau existant ainsi que la concentration des activités commerciales.

2. Stationnements et services commerciaux

Deux secteurs à l'intérieur du noyau des affaires devraient être réservés pour des terrains de stationnement ou pour des stations-service, garages publics ou autres services semblables.

3. Espaces libres publics

Des espaces libres publics devraient être aménagés sur les trois côtés de la zone du projet, le long du secteur riverain à partir du prolongement de la rue St. George à l'ouest jusqu'au prolongement de la rue St. Andrew à l'est.

4. Espaces résidentiels

Des espaces résidentiels de densités d'occupation 2 et 3, définis dans le plan municipal, sont autorisés à l'intérieur du noyau des affaires.

Achat de terrains

La municipalité peut devoir acheter des terrains pour pouvoir réaliser le projet d'aménagement dans sa totalité.

Land to be Reclaimed

An area of land, varying from 125 feet to 200 feet wide should be reclaimed. This land lies to the west and north of the scheme area, fronting on Bathurst Basin and Bathurst Harbour.

Streets to be Closed

The locations of the streets that should be closed are:

1. St. Peter Avenue between Village Bridge and Queen Street (to be replaced by an extension of Douglas Avenue to Harbourview Boulevard).
2. The existing Harbourview Boulevard for the construction of the new C.E.I.C. building and for parking.
3. Main Street between Douglas Avenue and King Avenue for the construction of a pedestrian mall.
4. A portion of Main Street on each side of Murray Avenue, to improve the traffic pattern.
5. St. Andrew Street, between Douglas Avenue and Parkside Drive to integrate the library with Coronation Park.

Road Construction

The alignments of the proposed road construction of the Development Scheme are shown in Plan "B". The road construction projects are:

1. A new Harbourview Boulevard on reclaimed land, to the north of the side of the C.E.I.C. building, from the Village Bridge to Murray Avenue.

Reprise de terrains

Une bande de terrain d'une largeur allant de cent vingt-cinq pieds à deux cents pieds devrait être reprise. Cette bande est située à l'ouest et au nord de la zone visée par le projet, face au bassin de Bathurst et au havre de Bathurst.

Fermeture de rues

Les rues qui devraient être fermées sont les suivantes :

1. L'avenue St. Peter entre le pont du Village et la rue Queen (avenue qui sera remplacée par un prolongement de la rue Douglas jusqu'au boulevard Harbourview).
2. Le boulevard Harbourview existant pour la construction du nouveau bâtiment de la CAEC et d'un stationnement.
3. La rue Main entre l'avenue Douglas et l'avenue King pour la construction d'une voie piétonne.
4. Un tronçon de la rue Main de part et d'autre de la rue Murray, pour améliorer la circulation.
5. La rue St. Andrew entre l'avenue Douglas et la promenade Parkside afin d'intégrer la bibliothèque au parc Coronation.

Construction routière

Le tracé des routes dont la construction est proposée dans le projet d'aménagement figure dans le plan B. Les projets sont les suivants :

1. Un nouveau boulevard Harbourview sur la bande de terrain reprise, au nord du côté du bâtiment de la CAEC à partir du pont du Village jusqu'à l'avenue Murray.

- | | |
|---|---|
| <p>2. A modification of <u>King Avenue</u> to a two-lane one-way street with alternating parking bays and landscaped sidewalks, on both sides of the street, from Main Street to St. George Street. The King/Main St. intersection also has to be modified.</p> | <p>2. La transformation de l'<u>avenue King</u> en une rue à deux voies et à sens unique et l'aménagement, en alternance et des deux côtés de la rue, d'emplacements de stationnement et d'îlots paysagés en bordure de trottoir, à partir de la rue Main jusqu'à la rue St. George. L'intersection des rues King et Main doit aussi être modifiée.</p> |
| <p>3. Realignment of <u>King Avenue</u> and an extension north to Harbourview Boulevard.</p> | <p>3. La réalisation d'un nouveau tracé pour l'<u>avenue King</u> et son prolongement vers le nord jusqu'au boulevard Harbourview.</p> |
| <p>4. Realignment of <u>Murray Avenue</u> and an extension from Main Street to Harbourview Boulevard.</p> | <p>4. La réalisation d'un nouveau tracé pour l'<u>avenue Murray</u> et son prolongement à partir de la rue Main jusqu'au boulevard Harbourview.</p> |
| <p>5. An extension of <u>Douglas Avenue</u> between Main and Harbourview.</p> | <p>5. Le prolongement de l'<u>avenue Douglas</u> à partir de la rue Main jusqu'au boulevard Harbourview.</p> |
| <p>6. On the <u>East</u> side of <u>Douglas Avenue</u>, between Main Street and St. George Street alternating parking bays and landscaped sidewalks should be constructed.</p> | <p>6. L'aménagement en alternance d'emplacements de stationnement et d'îlots paysagés en bordure de trottoir du côté <u>est</u> de l'<u>avenue Douglas</u>, entre les rues Main et St. George.</p> |
| <p>7. An extension of <u>Maple Avenue</u> to Murray Avenue, just below the Murray - Dumaresq intersection, to the south of the railway overpass.</p> | <p>7. Le prolongement de l'<u>avenue Maple</u> jusqu'à l'<u>avenue Murray</u>, juste en-deçà de l'intersection Murray/Dumaresq, au sud du passage supérieur de chemin de fer.</p> |
| <p>8. A continuation of <u>Harbourview Boulevard</u> from Murray Street to a possible new Nepisiguit Bridge.</p> | <p>8. Le prolongement du <u>boulevard Harbourview</u> à partir de la rue Murray jusqu'à un éventuel nouveau pont traversant la rivière Nepisiguit.</p> |
| <p>9. Additional Traffic lanes for <u>Village Bridge</u>.</p> | <p>9. Des voies de circulation additionnelles sur le <u>pont du Village</u>.</p> |

Parking Construction

Parking shall be provided for 1,500 vehicles dispersed throughout the Scheme Area.

Stationnement

Des emplacements de stationnement pour mille cinq cents véhicules sont prévus dans la zone du projet.

Traffic Measures

The proposed routing of streets for implementation of the Development Scheme is as follows:

1. King Avenue to be made one-way south.
2. Murray Avenue to be made one-way north
3. Harbourview Boulevard to be made one-way west, between Murray Avenue and King Avenue.
4. Within the Scheme Area, the only required signalization would be at the following intersections:
 - i. Douglas and Harbourview
 - ii. Douglas and Main
 - iii. King and St. George
 - iv. Murray and St. George
 - v. King and St. Andrew
 - vi. Murray and St. Andrew

Pedestrian Network

The pedestrian network incorporated in the Development Scheme is shown on plan "B".

1. An open-air pedestrian mall along Main Street between King Avenue and Douglas Avenue.
2. A pedestrian link between the C.E.I.C. building and Main Street, located as close as possible to the mid-point between King Avenue and Douglas Avenue.
3. A pedestrian path from the Harbourview Boulevard/King Avenue intersection to Village Bridge.
4. Paths to connect Main Street to Coronation Park.

Orientation et régulation de la circulation

L'orientation proposée de la circulation pour les besoins du projet d'aménagement est comme suit :

1. Circulation à sens unique vers le sud sur l'avenue King.
2. Circulation à sens unique vers le nord sur l'avenue Murray.
3. Circulation à sens unique vers l'ouest sur le boulevard Harbourview entre l'avenue Murray et l'avenue King.
4. À l'intérieur de la zone du projet, la signalisation n'est requise qu'aux intersections suivantes :
 - i. Douglas et Harbourview
 - ii. Douglas et Main
 - iii. King et St. George
 - iv. Murray et St. George
 - v. King et St. Andrew
 - vi. Murray et St. Andrew

Réseau piétonnier

Le réseau piétonnier prévu pour le projet d'aménagement est illustré dans le plan B.

1. Une voie piétonne extérieure le long de la rue Main, entre l'avenue King et l'avenue Douglas.
2. Une liaison piétonnière entre le bâtiment de la CAEC et la rue Main, située le plus possible à mi-chemin entre l'avenue King et l'avenue Douglas.
3. Une allée piétonnière partant de l'intersection du boulevard Harbourview et de l'avenue King jusqu'au pont du Village.
4. Des allées piétonnières pour relier la rue Main et le parc Coronation.

5. A pedestrian path along the waterfront of the Bathurst Basin.

5. Une allée piétonnière le long de la rive du bassin de Bathurst.

Recreation, Leisure and Open Space Provision

Espaces récréatifs, de détente et libres

The recreation and open spaces of the Development Scheme are:

Les espaces récréatifs et les espaces libres prévus dans le projet d'aménagement sont les suivants :

1. A bikeway, along reclaimed waterfront land.

1. Une piste cyclable le long des terres riveraines reprises.

2. A leisure park on waterfront land.

2. Un parc de détente sur les terres riveraines.

3. Landscaping, including earthforms and berms, of large areas of waterfront land on Bathurst Basin and Bathurst Harbour.

3. L'aménagement paysager de grandes parties des terres riveraines du bassin de Bathurst et du havre de Bathurst, y compris l'aménagement de talus et de bermes.

4. Tourist facilities, should be located within the Scheme Area.

4. Des installations touristiques devraient être situées dans la zone du projet.

5. The cemetery should be improved with the provision of a paved path and street furniture.

5. Un chemin asphalté devrait être aménagé et un mobilier urbain installé dans le cimetière pour l'améliorer.

6. Mini-parks should be established at various locations within the Scheme Area.

6. Des mini-parcs devraient être aménagés à divers endroits dans la zone du projet.

7. Provision of street furniture:

7. Installation de mobilier urbain :

a) on both sides of King Avenue, from Harbourview to St. George.

a) des deux côtés de l'avenue King, entre le boulevard Harbourview et la rue St. George.

b) on one side of Douglas Avenue, from Main to St. Andrew.

b) sur un côté de l'avenue Douglas, entre la rue Main et la rue St. Andrew.

8. A cultural complex should be constructed as a major development to house a range of activities.

8. Un complexe culturel devrait être construit, comme élément de développement majeur, pour accueillir diverses activités.

Building Development

There are two levels of priority proposed for the Building Development in the Development Scheme. Of first priority is Commercial Development. Within the commercial core, the following development projects should be encouraged.

1. Infill development at rear of existing stores.
2. Main Street buildings' facade modifications.
3. Co-ordinated signage on buildings.
4. Improvement of rear elevations.
5. Reorganization of delivery access.

Of second priority is the residential and institutional development, where additional housing should be encouraged, together with the repair and maintenance of existing housing.

Design Guidelines

All aspects of the development plan will be directed by design guidelines which are intended to ensure that the details of the plan are respected and executed with some consistency. These guidelines are attached as Schedule "B".

Construction d'immeubles

Le volet construction d'immeubles du projet d'aménagement comporte deux éléments de priorité différente. L'élément prioritaire est la construction/modernisation de bâtiments commerciaux. Les projets suivants devraient être encouragés dans le noyau des affaires :

1. Édification intercalaire à l'arrière des magasins existants.
2. Modification des façades des bâtiments de la rue Main.
3. Harmonisation des enseignes.
4. Amélioration des façades arrière.
5. Réorganisation des zones de livraison.

L'élément de deuxième importance est l'aménagement d'immeubles d'habitation et institutionnels, dans les secteurs où le développement résidentiel devrait être encouragé, ainsi que la réparation et l'entretien des immeubles d'habitation existants.

Lignes directrices en matière d'aménagement

Tous les aspects du plan d'aménagement sont assujettis à des lignes directrices qui ont pour objet d'assurer le respect du plan dans tous les détails et une réalisation assez uniforme. Ces lignes directrices sont prévues à l'annexe B.

SCHEDULE "B"
OCTOBER, 1978
CITY OF BATHURST

BATHURST CORE STUDY

DESIGN GUIDELINES

The purpose of urban design guidelines is to establish a checklist of the design considerations that should be made by the City for each of the projects in the development plan. They will provide for a high levels of design quality control and will delineate specifications appropriate to the projects proposed. Since there are so many different groups and individuals involved in these projects, some ground rules must first be established. These rules will focus on the objectives of the concept plan at a more detailed level and show how these objectives can be realized.

Although it is not within the scope of these guidelines to analyze the comparative costs of various materials or systems, it is recognized that this is an important factor in the implementation of any construction project. Experience has shown that although good finish materials are more expensive than poorer materials, the difference that these costs represent in terms of an entire project's cost will rarely exceed 10% and is usually less than 5%. The Design Guidelines will deal primarily with the architectural and urban design implications of redevelopment.

The guidelines are composed of five major parts each dealing with varying scales of detail designed to add a diversity of forms and textures to a coordinated and integrated area. The five parts are:

ANNEXE B
OCTOBRE 1978
ÉTUDE DU NOYAU URBAIN

DE LA CITY OF BATHURST

LIGNES DIRECTRICES EN MATIÈRE
D'AMÉNAGEMENT

Les lignes directrices en matière d'esthétique urbaine ont pour objet d'établir une liste de vérification des paramètres en matière de conception dont la municipalité devrait tenir compte pour chaque projet du plan d'aménagement. Ces lignes directrices permettront d'assurer un contrôle rigoureux de la qualité conceptuelle de l'aménagement et de définir des spécifications adaptées aux projets proposés. Comme il y a un très grand nombre de groupes et d'individus différents associés à ces projets, il faut commencer par établir certaines règles de base. Ces règles ciblent les objectifs du plan conceptuel d'aménagement à un niveau plus détaillé et indiquent la façon dont ces objectifs peuvent être réalisés.

Même si les présentes lignes directrices ne prennent pas en compte les coûts comparatifs des divers matériaux ou systèmes, on ne peut nier l'importance de ce facteur dans l'exécution de tout projet de construction. L'expérience montre que, même si les matériaux de finition de bonne qualité sont plus chers que les matériaux de moindre qualité, la différence de coûts entre ces matériaux dépasse rarement 10 % et représente habituellement moins de 5 % du coût total d'un projet. Les lignes directrices en matière d'aménagement traiteront principalement des répercussions de l'architecture et de l'esthétique urbaine du réaménagement.

Les lignes directrices sont divisées en cinq parties principales qui traitent du projet à différents niveaux de détail permettant de diversifier les formes et textures dans un secteur dont l'aménagement est par ailleurs harmonieux et intégré au milieu. Les cinq parties sont les suivantes :

1. block planning
2. built form
3. storefront control
4. street furniture
5. landscaping

1. Block Planning

In order to ensure the orderly improvement of the Central Business District and that all developments, affecting the character of the area, comply with the objectives of the development plan, a mechanism that will provide more specific direction is necessary.

Wherever possible, entire blocks should be planned as a single unit. The "block plan" is not necessarily a rigid structure, but it does describe a reasonable framework within which all acceptable developments should fit. Its purpose is to describe, in more detail, the implications of the development plan in individual blocks.

The development scheme recommends extensive modifications that affect eight blocks on the accompanying plan. Each block should have detailed specifications for roads, parking areas, setbacks, malls and paved paths.

The dimensions for each case can vary somewhat but some minimum standards will be specific for the important elements.

Minimum Specifications

1. Landscaped Sidewalks - should have at least six feet of unobstructed width. Although for the sake of economy, sidewalks can be made of continuous poured-in-place concrete strips, some interesting effects can be created by simply breaking the strip into a random grid.

1. planification des îlots
2. hauteur des bâtiments
3. façade des magasins
4. mobilier urbain
5. aménagement paysager

1. Planification des îlots

Afin d'assurer l'amélioration ordonnée du centre-ville et pour s'assurer que tous les aménagements modifiant le caractère du secteur soient conformes aux objectifs du plan d'aménagement, un système fournissant des directives plus précises est nécessaire.

Dans la mesure du possible, la planification des îlots devrait se faire comme s'il s'agissait d'une seule unité. Le « plan d'îlot » n'est pas nécessairement une structure rigide, mais il constitue un cadre raisonnable dans lequel tous les aménagements acceptables devraient pouvoir s'inscrire. Le but de ce plan est de décrire, de façon plus détaillée, les conséquences du plan d'aménagement sur les îlots individuels.

Le projet d'aménagement recommande des modifications poussées qui touchent huit îlots du plan annexé. Pour chaque îlot, le plan devrait définir les caractéristiques détaillées de la voirie, des aires de stationnement, des lignes de retrait, des voies piétonnes et des allées asphaltées.

Dans chaque cas, les dimensions peuvent varier quelque peu, mais les éléments importants devront respecter certaines normes minimales précises.

Caractéristiques minimales

1. Trottoirs paysagés – Largeur libre d'au moins six pieds. Même si, par souci d'économie, les trottoirs peuvent être faits de bandes continues de béton coulé en place, on peut obtenir des effets intéressants simplement en délimitant des blocs de façon aléatoire pour qu'ils forment un motif quadrillé irrégulier.

2. Parking Bays - A parking bay should have a minimum width of 8 feet and be no longer than 100 feet - the angle of entry should be 30° and the space this angle uses is not part of the overall length.

3. Paved Paths - Paved paths should be a minimum of 4 feet wide and are never located along a roadside. Paved paths are differentiated from sidewalks by their location and use of different materials.

4. Setbacks - Building setbacks should be permitted along enclosed malls only if the building can be properly tied to the mall. In the commercial core, setbacks of more than 10 feet should not be permitted, unless they can be shown to contribute to the setting of the building and the adjacent area.

5. Loading Areas - All delivery areas should be kept clean. Deliveries should not block lanes or street, and the loading area should be enclosed to improve the appearance of the backs of buildings.

6. Malls - An enclosed mall should have a minimum height of 12 feet and a minimum width of 24 feet. The mall should have provision for natural lighting during the day.

An open air mall should have a minimum width of 24 feet.

The "block plan" provides the layout of a block showing the functional requirements of all the activities that will occur in any particular block. Parking areas, service accesses, pedestrian paths, plazas, landscaping and possible setback requirements will all be shown. It will specify the degree of involvement by the property owners in the

2. Emplacements de stationnement – Un emplacement de stationnement devrait avoir une largeur minimale de huit pieds et une longueur maximale de cent pieds. L'angle d'entrée devrait être de 30° et l'espace utilisé pour matérialiser cet angle n'entre pas dans la longueur totale.

3. Chemins asphaltés – Les allées asphaltées devraient avoir une largeur minimale de quatre pieds et ne devraient jamais être situées en bordure de chaussée. Les allées asphaltées diffèrent des trottoirs par leur emplacement et par leurs matériaux constitutifs.

4. Lignes de retrait – L'implantation de bâtiments en retrait autour d'une voie piétonne intérieure devrait seulement être permise si les bâtiments peuvent être bien rattachés à cette voie. Dans le noyau des affaires, les lignes de retrait de plus de dix pieds ne devraient pas être permises, sauf s'il est démontré qu'elles contribuent à l'amélioration de l'environnement du bâtiment et des zones adjacentes.

5. Zones de chargement – Toutes les zones de chargement devraient être maintenues en bon état de propreté. Les livraisons ne devraient pas entraver les voies de circulation ni les rues, et les zones de chargement devraient être fermées pour rehausser l'apparence de l'arrière des bâtiments.

6. Voies piétonnes – Les voies piétonnes intérieures devraient avoir une hauteur minimale de douze pieds et une largeur minimale de vingt-quatre pieds. Elles devraient recevoir de la lumière naturelle durant le jour.

Une voie piétonne extérieure devrait avoir une largeur minimale de vingt-quatre pieds.

Le « plan d'îlot » est un plan d'ensemble qui identifie les exigences fonctionnelles relatives à toutes les activités qui se tiendront à l'intérieur de cet îlot particulier. Les emplacements de stationnement, entrées de service, allées pour piétons, places publiques, l'aménagement paysager et les exigences possibles quant aux lignes de retrait

landscaping of both private and public property that will be affected.

Whenever possible, the "block plan" will be the result of planning consultations made with all the parties concerned. It combines the first parts of the design guidelines to present an overall design scheme. When it is completed, it will be a written and illustrated design manual specifying all the intentions of the planners with respect to each block and how they can best be fulfilled.

2. Built Form

The problem with guidelines is that they should be just that, "guidelines". It is not the intention of these guidelines to design buildings but to provide a framework within which all newly constructed buildings and building modifications should fit. Since any construction or building modification will alter the character of the City centre each case should be carefully considered in order to achieve the objectives of the development plan.

The scale of the City should be retained at its present form with low buildings no higher than five storeys or 60 feet and no less than two storeys with the exception of a hotel development which shall not exceed eight storeys or 96 feet. The principal facades along streets should be respected in terms of scale and require that where a certain scale has been established, this scale will continue to be respected. Main Street, from King to Douglas, is a case of a street without any sense of scale, where single storey buildings are found next to three-storey buildings. Main Street desperately needs some continuity of scale and since none presently exists, some definition should be given. It is therefore recommended that a minimum height of 24 feet and a maximum height of 36 feet be accepted as requirements for all new construction fronting on

sont tous illustrés sur le plan. Le plan précise le niveau de participation des propriétaires dans l'aménagement paysager des propriétés privées et publiques touchées.

Dans la mesure du possible, le « plan d'îlot » sera le résultat de consultations sur la planification avec toutes les parties concernées. Ce plan reprend les premières parties des lignes directrices en matière d'aménagement afin de présenter un projet d'aménagement d'ensemble. Une fois terminé, il sera présenté sous la forme d'un guide de conception illustré précisant toutes les intentions des planificateurs relativement à chaque îlot et les moyens de réaliser ces intentions.

2. Hauteur des bâtiments

L'élaboration des lignes directrices est problématique parce qu'elles ne doivent pas être autre chose que de simples lignes directrices. L'objet des présentes lignes directrices n'est pas de définir le plan ou la conception même des bâtiments mais de fournir un cadre dans lequel toutes les nouvelles constructions et toutes les modifications devraient s'intégrer. Comme toute construction nouvelle ou modification de bâtiments existants change le caractère du centre-ville, il faut étudier chaque cas attentivement afin d'atteindre les objectifs du plan d'aménagement.

L'échelle des nouveaux bâtiments dans la municipalité devrait respecter celle des bâtiments existants, c'est-à-dire minimum de deux étages et maximum de cinq étages ou soixante pieds à l'exception des hôtels qui pourront atteindre un maximum de huit étages ou quatre-vingt-seize pieds. Les façades principales donnant sur les rues devraient respecter l'échelle des façades existantes et, dans les secteurs où une certaine norme semble avoir été adoptée, il faut continuer à respecter cette norme. La rue Main, entre l'avenue King et l'avenue Douglas, est un exemple de rue où il n'y a aucune harmonie dimensionnelle : des bâtiments d'un étage côtoient des bâtiments de trois étages. La rue Main a désespérément besoin d'une certaine uniformisation dimensionnelle et, comme aucune norme ne semble s'être imposée, il faudrait en établir une. Ainsi, il est

Main Street from Murray to Douglas. This same minimum requirement should also be applied to King Street from Harbourview to St. George. Any major development within large blocks would be required to respect this scale along the streets and would be permitted to go to the maximum height at a distance of 40 feet from the street.

This distance is not a setback and property owners should be encouraged to build right up to the front property lines, unless they can demonstrate some valid reason for proceeding otherwise.

These height specifications would apply to both new construction and building expansion.

3. Storefront Control

The purpose of storefront control is to define a framework of the facades of the shops along a street or mall. This framework specifies the range of materials and a colour palette to be used for a series of buildings with a common facade. A single type of material or design should be used for an enclosed mall, with charges permitted when a design intention can support the variation.

The top line of all the windows of a series of buildings undergoing modification should form a single line. The doors and entrance treatments should also respect a similar common alignment, or form a logical progression relating to street gradients.

recommandé que les nouvelles constructions sur la rue Main, entre l'avenue Murray et l'avenue Douglas, aient une hauteur minimale de vingt-quatre pieds et une hauteur maximale de trente-six pieds. Ces critères devraient aussi s'appliquer au tronçon de la rue King entre le boulevard Harbourview et la rue St. George. Tout projet de construction de grande envergure à l'intérieur de grands îlots devra respecter cette échelle en bordure de rue, la hauteur maximale de trente-six pieds pouvant être permise à quarante pieds en retrait de la rue.

Cette distance de quarante pieds entre la rue et le bâtiment ne constitue pas une ligne de retrait et les propriétaires devraient être encouragés à bâtir le long de la limite de propriété avant, à moins de pouvoir démontrer qu'ils ont une raison valable de procéder autrement.

Ces exigences quant à la hauteur s'appliquent aux nouvelles constructions comme aux agrandissements de bâtiments existants.

3. Façades des magasins

L'objectif de la ligne directrice relative aux façades des magasins est de définir un cadre conceptuel pour les façades des magasins situés le long des rues ou voies piétonnes. Ce cadre précise les catégories de matériaux et les gammes de couleurs qu'il faut utiliser dans le cas de plusieurs bâtiments adjacents ayant une façade commune. Dans le cas d'une voie piétonne intérieure, un seul type de matériau ou un seul style devrait être utilisé, des variations étant permises lorsqu'elles peuvent s'inscrire harmonieusement dans le style.

Le haut de toutes les fenêtres d'une série de bâtiments en cours de modification devrait former une ligne ininterrompue. Les portes et entrées devraient aussi respecter un alignement commun, ou former une progression logique par rapport à la pente de la rue.

The connection of a series of existing buildings and new buildings with an enclosed mall presents special problems of integrating the facades of completely different types of structures that have been built over a long span of years. The covering-up of parts of their facades must be coordinated in order to present a cohesive and attractive image. These elements include the fenestration, doorways, materials, colours, signage and lighting.

A first principle of facade design is to determine the horizontal proportions of the building facade that will be enclosed by the mall and entirely visible from within it. A uniform module should be designed for the height and width of all new fenestration that is to be installed. Consideration should also be given to the proportion of the building facade that will be outside and above the mall and the correspondence of the fenestration of the two separated parts of the building facade.

A good practice is to devise a grid which is flexible enough to accommodate all of the buildings involved. This grid will incorporate all the openings of a storefront within a harmonic order, on which all facade treatment such as ornamentation, use of special materials and colours, signage and lighting can be based. The importance of this grid is underscored when the mall structure is tied to the existing and new buildings. Without a well designed facade treatment that is coordinated with the different buildings involved, the integration of the mall with the buildings will have limited success.

In order to address this problem, the structure of the buildings that are to be affected should be analyzed. A grid that will be able to satisfy the requirements of all of the existing proposed buildings should be designed. The old facades should then be completely replaced or disguised by a facade treatment that will integrate all of the storefronts with the mall structure.

Le raccordement de plusieurs bâtiments existants et de nouveaux bâtiments avec une voie piétonne intérieure présente des défis particuliers d'intégration des façades de structures complètement différentes construites à différentes époques. Le recouvrement de certains éléments de ces façades doit se faire de façon coordonnée afin de présenter une image cohérente et attrayante. On pense aux fenêtres, aux entrées, aux matériaux, aux couleurs, aux enseignes et à l'éclairage.

Un principe de base dans la planification des façades est de déterminer les proportions horizontales de la façade du bâtiment qui sera comprise à l'intérieur de la voie piétonne et qui sera totalement visible de l'intérieur. Un module uniforme devrait être établi pour la hauteur et la largeur de toutes les nouvelles fenêtres installées. Il faut aussi considérer les proportions de la façade du bâtiment à l'extérieur et au-dessus de la voie piétonne intérieure, et l'harmonie des fenêtres aménagées dans les deux parties séparées de la façade du bâtiment.

Une bonne pratique est de créer un modèle suffisamment flexible pour s'adapter à tous les bâtiments concernés. Ce modèle crée une organisation harmonieuse de toutes les ouvertures d'une façade d'un magasin, et tous les éléments de la façade, comme les ornements, les matériaux et couleurs particuliers, les enseignes et l'éclairage, peuvent être basés sur ce modèle. Un tel modèle est particulièrement important lorsque la structure de la voie piétonne intérieure est rattachée aux bâtiments existants et aux nouveaux bâtiments. Si l'aménagement de façade des divers bâtiments concernés n'est pas en harmonie, l'intégration de la voie piétonne aux bâtiments ne sera pas très bien réussie.

Pour régler ce problème, il faudrait analyser la structure des bâtiments concernés. Il faut créer un modèle capable de satisfaire les exigences de tous les bâtiments existants et proposés. Les anciennes façades devraient ensuite être complètement remplacées ou cachées par des éléments de façade qui permettront aux façades de magasin de s'intégrer à la structure de la voie piétonne.

Although many of the design decisions that will have to be taken may seem somewhat arbitrary, the important point is that all decisions will be made under the same rules and by the same committee or design coordinator. This consistency will help to establish a single dominating character that will become identified and associated with the city's centre. This character will be gradually developed as the program of development is implemented and the more conscientiously these rules are followed, the more apparent this character will become.

It is recommended that uniform signage be used within the entire pedestrian system and that all signs must conform to the requirements of a graphic information system that will incorporate street furniture and lighting on buildings.

A signage system should define the types of bases they should be mounted on and the styles of lettering that can be used on signs located within the boundaries of the different phases of the projects.

Distinctive signage can provide the framework of a well-designed pedestrian zone and encompass all the graphic elements of the various malls. The use of a uniform graphic system can also be extended to incorporate the various elements of street furniture and lighting.

Finally it is recommended that a tradition be established in the use of colour on buildings. A suitable colour palette will regulate the range and values of colours that will be used on the buildings in each project. Hues and intensities will be assigned to the various elements of the facades of the buildings and the exact choice of colour can be left to the property owner or designer. This colour palette will play an important role in the composition of the entire street façade and the character and flavour of the pedestrian zones. The palette should be related to the predominant colours used in the Bathurst region.

Même si beaucoup des décisions prises quant au style peuvent sembler quelque peu arbitraires, l'important est que toutes les décisions soient prises conformément aux mêmes règles et par le même comité ou coordonnateur d'aménagement. Cette constance permettra d'établir un caractère unique et dominant qui sera identifié et associé au centre-ville de la municipalité. Ce caractère se développera graduellement au fur et à mesure que le programme d'aménagement est appliqué, et plus les lignes directrices du programme sont suivies consciencieusement, plus ce caractère deviendra marqué.

Il est recommandé d'utiliser une signalisation uniforme à la grandeur du réseau piétonnier; il est également recommandé que tous les panneaux soient conformes aux exigences d'un système d'information graphique, qui intégrera le mobilier urbain et l'éclairage des bâtiments.

Le système de signalisation devrait définir les types de support des panneaux et les styles typographiques admis sur les panneaux situés à l'intérieur des limites des différentes phases des projets.

Une signalisation distinctive peut servir à encadrer une zone piétonnière bien conçue et faire la synthèse de tous les éléments graphiques des différentes voies piétonnes. Un système d'information graphique uniforme peut aussi intégrer les différents éléments du mobilier et de l'éclairage urbains.

Enfin, il est recommandé d'établir une tradition quant au choix des couleurs des bâtiments. Une palette de couleurs appropriée permettra de délimiter la gamme des couleurs et des luminosités pouvant être utilisées sur les bâtiments d'un projet donné. Des teintes et intensités seront assignées aux divers éléments des façades, le propriétaire ou le concepteur pouvant choisir la couleur exacte. La palette de couleurs aura un effet déterminant sur la composition de l'ensemble des façades d'une rue et sur le caractère et l'ambiance des zones piétonnières. Cette palette devrait être axée sur les couleurs prédominantes utilisées dans la région de Bathurst.

4. Street Furniture

Street furniture consists of the diverse components of the street that are added for the convenience of both driver and pedestrian. These elements when ornamental can add a great deal to the charm and flavour of an area. They can include benches, posts, lights, planters, trashcans, mailboxes, bus shelters, fountains, sidewalk canopies, and public telephone booths.

The graphic information system that was mentioned in the section on storefront control should regulate the design of these components and their location. Small pedestrian parks within the enclosed mall where pedestrians can gather will be greatly enhanced with attractive and comfortable street furniture. Information and directional signs can be integrated with benches, light posts, trashcans, planters and telephone booths. Private signs can also be incorporated into the system for identification or event advertising purposes.

Some elements of street furniture should be located at regular intervals. The following minimum spacing is recommended for the various street furniture elements located within the downtown core:

Colours can create moods, provide contrasts, or accentuate gathering places. They add a lively ambience to the visual environment and can generate their own patterns against dark backdrops or areas dominated by white light.

The design of the luminaire and the supporting post as one street furniture element should be presented as an integral part of a system. It should fit into the design of the malls and parks and the facade treatment of buildings. As a vertical element spaced at regular intervals in a horizontal space the rhythm it creates becomes an important directional pattern that can help to define static spaces or corridors for movement. Lighting fixtures may be part of an

4. Mobilier urbain

Le mobilier urbain se compose de différents éléments implantés dans les rues au bénéfice à la fois des automobilistes et des piétons. Lorsqu'ils ont une fonction ornementale, ces éléments peuvent rehausser considérablement le charme et l'ambiance d'un secteur. Parmi ceux-ci, on retrouve des bancs, poteaux, lampadaires, jardinières, poubelles, boîtes aux lettres, abribus, fontaines, marquises et auvents et cabines téléphoniques.

Le système d'information graphique mentionné dans la partie consacrée aux façades de magasins devrait régir la conception de ces éléments et leur emplacement. Un mobilier urbain attrayant et confortable aura pour effet de rehausser considérablement l'attrait des petits parcs piétonniers aménagés dans les voies piétonnes intérieures pour permettre les rassemblements. Les panneaux d'information et de direction peuvent être intégrés aux bancs, aux lampadaires, aux poubelles, aux jardinières et aux cabines téléphoniques. Des enseignes privées pourraient également y trouver place pour identifier des établissements ou pour annoncer des événements publics.

Certains éléments du mobilier urbain devraient être implantés à intervalles réguliers. Les espacements minimaux suivants sont recommandés pour les différents types de mobilier urbain dans le noyau du centre-ville :

Les couleurs peuvent créer de l'ambiance, des contrastes ou égayer les lieux de rassemblement. Elles apportent vie à l'environnement visuel et peuvent créer leurs propres motifs sur des toiles de fond foncées ou dans des endroits où la lumière blanche domine.

Un ensemble luminaire-lampadaire formant un mobilier urbain intégré devrait être retenu comme partie intégrante du projet. Cet élément devrait s'agencer au style des voies piétonnes, des parcs et des façades des bâtiments. Le luminaire étant un élément vertical placé à intervalles réguliers dans un espace horizontal, il crée un rythme qui devient un important repère de direction propre à définir des espaces statiques ou des corridors de déplacement.

information system that combines several elements such as trash cans, advertising and directional information in a single post.

Les appareils d'éclairage peuvent faire partie d'un système d'information qui combine plusieurs éléments comme des poubelles, des affiches publicitaires et des panneaux de direction placés sur un même poteau.

The coordination of all the graphics and industrial design should be controlled by a single design coordinator who will be responsible for design of the street furniture and the production of working drawings and exact specifications.

La coordination du graphisme et du design industriel devrait être assurée par un seul et même coordonnateur, qui sera également responsable de la conception du mobilier urbain et de la production des dessins d'exécution et des devis.

5. Landscaping

5. Aménagement paysager

Proper landscaping complements the man-made environment and provides visual relief from the hard surface of buildings and pavements. Plants also have a practical value in that they can act as visual barriers or screens that can hide unattractive uses, such as parking, and absorb the sounds of traffic. Plantings can be used to break up large areas of parking into smaller and more pleasant spaces. Trees can provide shade, act as windbreaks or define pedestrian areas to give them a natural wall for privacy.

Un bon aménagement paysager embellit l'environnement bâti et adoucit le paysage composé des surfaces dures des bâtiments et de la chaussée. La végétation a aussi une valeur pratique en ce sens qu'elle peut créer des barrières visuelles ou des écrans qui cachent les endroits peu esthétiques, comme les terrains de stationnement, et qu'elle étouffe le bruit de la circulation. La végétation peut aussi servir à segmenter de grandes aires de stationnement en des espaces plus petits et plus agréables. Les arbres peuvent créer de l'ombre, servir de coupe-vent ou définir des aires piétonnes en leur servant de mur naturel qui leur donne de l'intimité.

The strong winds that blow off the bay from the north make the waterfront an uncomfortable place in the absence of any vertical elements to disperse and break up the wind. In the winter these winds deposit enormous snow banks across the open areas around Harbourview Boulevard. Earthforms can be built to modify the effects of these winds to reduce snow drifting in the winter and to create areas protected from the wind during the summer and winter. With screening provided by trees, bushes and masonry walls pleasant micro-environments can be created all along the waterfront that will be available during the summer.

Les vents forts du nord qui soufflent sur la baie rendent le secteur riverain inconfortable en l'absence d'éléments verticaux pour les disperser et les couper. En hiver, ces vents déposent d'énormes bancs de neige sur les espaces découverts autour du boulevard Harbourview. Des talus pourraient être construits afin de modifier l'effet de ces vents, ce qui, à son tour, aurait pour résultat de réduire les bancs de neige et de créer des endroits à l'abri du vent en été comme en hiver. De plus, des écrans composés d'arbres, d'arbustes et de murs en maçonnerie peuvent créer des micro-environnements agréables le long des secteurs riverains utilisables pendant l'été.

Properly executed landscaping must be preceded by an in-depth site analysis of the characteristics of the existing areas to be landscaped, of climatic conditions and sun angles. Landfilling and

La réalisation d'un bon aménagement paysager suppose d'abord une analyse approfondie des caractéristiques propres aux endroits qui seront aménagés, des conditions climatiques et des angles

construction of earthforms should be carried out under the surveillance of a qualified landscape architect who will ensure that good drainage will be provided and that the topsoil will be able to support the vegetation that will be planted. Special conditions such as the high prevailing winds must be examined with regard to their effects on transplanted trees. Measures may have to be taken to permit the early growth of trees along the waterfront and prevent desiccation.

Trees and shrubs should be liberally planted along the waterfront and streets. with a program of phased planting, clusters of trees and shrubs can be established gradually until the landscaping of each area is completed.

Along the sidewalk, malls and paved paths, trees should be used to define the corridor and be located at intervals of as small as 20 feet. Where plazas or urban parks are concerned, trees and bushes can be fitted into a geometric pattern created by the paving material. Trees along roads and sidewalks should not be more than 30 feet apart.

Inside malls, trees can be used to define a mini-park in a natural setting and provide an all-year green space. All reclaimed land along the waterfront should be landscaped with either paving blocks or with an attractive ground cover, be it vegetation or a good quality of graded gravel. The application of gravel and sand should be restricted to areas to provide relief or for certain play areas. For aesthetic purposes and to prevent erosion, a grass cover will be used wherever possible for berms and earthforms.

Tests should be undertaken to find the best shape of earthforms along the waterfront to direct winds over the parking areas and small parks that would otherwise be exposed both summer and winter.

du soleil à ces endroits. L'aménagement de remblais et la construction de talus devraient être supervisés par un architecte-paysagiste compétent qui s'assurera d'un bon drainage et du choix d'une terre végétale appropriée pour la végétation qui sera plantée. Les conditions particulières, comme les vents forts dominants, doivent être étudiées en regard de leurs effets sur les arbres transplantés. On peut avoir à prendre des mesures favorisant une croissance rapide des arbres le long du secteur riverain et empêchant leur dessèchement.

Des arbres et des arbustes devraient être plantés en grand nombre le long du secteur riverain et des rues. Avec un programme de plantation échelonnée, des bouquets d'arbres et d'arbustes peuvent être établis graduellement jusqu'à ce que l'aménagement paysager de chaque secteur soit complet.

Des arbres devraient être utilisés pour définir un couloir le long des trottoirs, des voies piétonnières et des allées asphaltées et ils devraient être plantés à intervalles de vingt pieds. Dans le cas des places publiques ou des parcs urbains, les arbres et les arbustes peuvent s'intégrer au motif géométrique créé par les matériaux de revêtement. Les arbres plantés le long des routes et des trottoirs ne devraient pas être espacés de plus de trente pieds.

À l'intérieur des voies piétonnes fermées, les arbres peuvent être utilisés pour définir un mini-parc dans un environnement naturel et pour créer un espace vert à l'année longue. Tous les terrains repris le long du secteur riverain devraient être aménagés soit avec des blocs de pavage, soit avec un recouvrement attrayant, comme des plantes de couverture ou du gravier granulométré de bonne qualité. L'application de gravier ou de sable devrait être restreinte aux aires de repos ou à certaines aires de jeux. Pour des fins esthétiques et pour prévenir l'érosion, il convient d'engazonner les talus et les bermes partout où cela est possible.

Il faudrait effectuer des tests pour connaître la meilleure forme de talus à réaliser le long du secteur riverain afin de diriger les vents ailleurs que vers les terrains de stationnement et petits parcs qui seraient autrement exposés toute l'année.

Plant selection will be made by the landscape architect who will determine which are most suited to the climate and conditions of each application. Interior locations will allow the use of a greater range of plants but exotic species sometimes require more maintenance than the common species

Another part of landscaping involves surfaces that are used for the pedestrian paths. The selection of these materials is important in terms of practical applications. Different materials have different visual textures as well as physical textures. The combination of materials with varying textures and colours can be used to create interesting patterns that give emphasis to special areas. Other combinations such as asphalt blocks alternated with grass or earth can provide a soft path through a landscaped urban park or along the waterfront. Textures can be used to differentiate high pedestrian traffic areas from "quiet areas" or just to accentuate the entrance to a building or shop.

L'architecte-paysagiste choisira la végétation la plus appropriée au climat et aux conditions locales dans chaque cas. Une plus grande variété de végétation peut être plantée à l'intérieur, mais les espèces exotiques nécessitent parfois plus d'entretien que les espèces ordinaires.

Un autre aspect de l'aménagement paysager concerne les revêtements utilisés sur les allées pour piétons. La sélection des matériaux de revêtement est importante en termes pratiques. Différents matériaux présentent des textures visuelles et matérielles différentes. Une combinaison de matériaux aux textures et couleurs variés peut être utilisée pour créer des motifs intéressants qui font ressortir des aires particulières. D'autres combinaisons, comme des pavés d'asphalte et de la pelouse ou de la terre placés en alternance, créent un chemin à surface molle dans un parc urbain aménagé ou le long du secteur riverain. Les textures peuvent être utilisées pour différencier les aires piétonnières très fréquentées des aires piétonnières d'endroits plus tranquilles, ou simplement pour mettre en valeur l'entrée d'un bâtiment ou d'un magasin.