



*bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes :
orientations stratégiques et plan d'action*

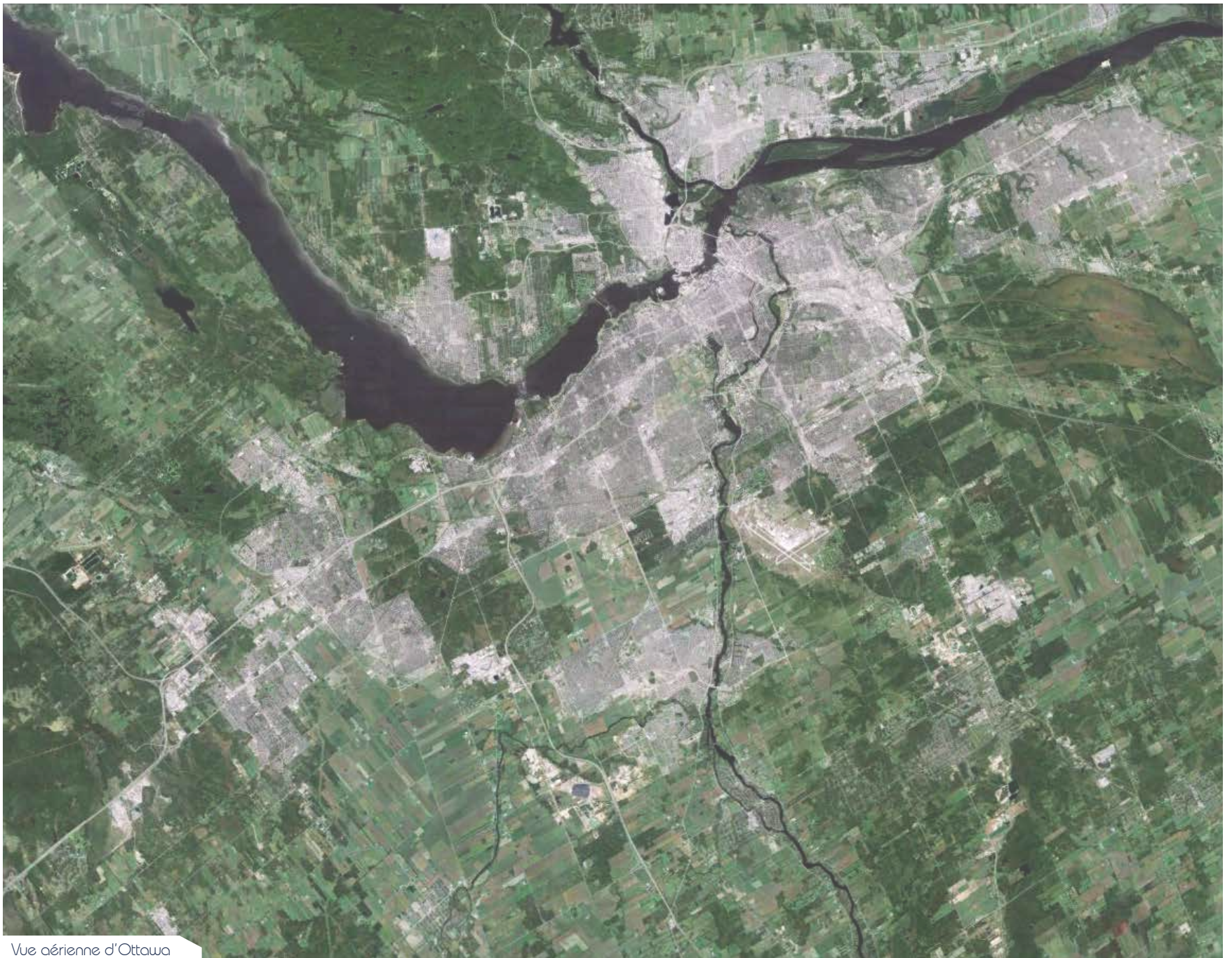
Ville d'Ottawa
The Planning Partnership
Parsons Corporation

Le 20 février 2015

Page intentionnellement laissée en blanc

table des matières

1. introduction	5
2. contexte de l'étude	6
3. vision et principes	11
4. recommandations	14
<i>stratégies pour bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes</i>	
plans communautaires meilleurs et plus intelligents	17
.1 Réseau routier et utilisation du sol	18
.2 Parcs et espaces libres	24
.3 Gestion des eaux pluviales	28
.4 Terrains d'écoles	32
rues meilleures et plus intelligentes	37
.5 Stationnement	38
.6 Emprise routière	44
.7 Ruelles arrière	50
.8 Arbres	54
.9 Emplacement des services publics	58
5. stratégies de mise en œuvre	62
6. annexe : cadre de conception suburbaine	70



Vue aérienne d'Ottawa

1 introduction

D'après les prévisions, entre 2013 et 2031, la population de la ville d'Ottawa passera d'environ 950 000 habitants à 1,15 million. Même si la tendance actuelle est à la densification des communautés existantes, on s'attend à ce qu'une partie considérable de la croissance de la population ait lieu dans de nouveaux quartiers situés à l'extérieur de la Ceinture de verdure. Puisque le gouvernement provincial, la Ville d'Ottawa et le marché favorisent la densification des nouvelles collectivités suburbaines, l'aménagement de ces secteurs sera de plus en plus compact. De plus, la Ville est également responsable de gérer les terrains en milieu urbain à long terme et de réduire le plus possible l'étalement urbain.

Le contexte des banlieues d'Ottawa :

- La densité résidentielle a augmenté de 70 % en moins de 15 ans.
- La densité résidentielle moyenne dans les banlieues est passée de 25 résidences par hectare en 2000 à près de 43 résidences par hectare en 2013.
- À l'extérieur de la Ceinture de verdure :
 - le nombre de maisons individuelles non attenantes est passé de 52 % en 2005 à 38 % en 2013;
 - la construction de maisons en rangée et d'appartements est passée de 43 % à 57 % pendant cette période.

L'augmentation de la densité des banlieues et la diversité accrue des types d'habitations qui en découle ont grandement contribué à favoriser l'abordabilité des logements et la qualité du transport en commun, tout en accueillant des ménages de types et de tailles de plus en plus variés. L'augmentation du nombre de résidences, de commerces, de services et d'infrastructure par kilomètre carré a cependant entraîné certains défis, notamment en ce qui concerne les conflits entre l'espace accordé par exemple aux stationnements, aux arbres, à l'entreposage de la neige et aux services publics souterrains. Il semble désormais nécessaire que la conception des banlieues résolve ces conflits tout en continuant de favoriser la densification.



2 contexte de l'étude



Portée, équipe et calendrier de l'étude

Les défis entourant la création de banlieues meilleures et plus intelligentes ne sont pas uniques à la Ville d'Ottawa; ils sont au contraire communs à de nombreuses municipalités nord-américaines. Ottawa est d'ailleurs considérée comme un chef de file innovateur et avant-gardiste pour la conception des nouveaux secteurs. Au moment d'entreprendre cette étude, il nous est apparu évident que notre tâche ne se résumerait pas à formuler de nouvelles lignes directrices, mais qu'il nous faudrait également clarifier et réviser les politiques, les pratiques et les plans existants.

Dans cette optique, nous avons modifié la portée de l'étude. Le présent rapport final se fonde principalement sur un processus de synthèse des renseignements, ainsi que sur des conversations collaboratives qui ont mobilisé tous les intervenants.

L'étude a été menée par le Groupe de mise en œuvre de la densification du Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance, mis sur pied par le Conseil municipal après l'adoption du Plan officiel de 2008 dans le but de lever les obstacles réglementaires à la densification et à la mise en œuvre des types de constructions urbaines envisagés dans le Plan officiel. Le groupe de travail avait également pour mandat d'examiner la conception des lotissements suburbains et, ce faisant, de superviser la préparation de nouvelles lignes directrices municipales et de stratégies, dans le but :

- de veiller à ce que la densification des secteurs suburbains s'accompagne de lotissements bien conçus;
- de favoriser des communautés complètes, propices à la marche et au transport en commun;
- de créer des communautés résidentielles attrayantes, efficaces et tenant compte de priorités concurrentes, y compris du fait que des ménages possèdent plusieurs véhicules;

- de favoriser diverses options de transport sécuritaires et fiables;
- d'encourager l'utilisation efficace des terrains et de l'infrastructure dans les quartiers;
- de trouver l'équilibre entre la qualité du design urbain et les coûts de fonctionnement et d'entretien à long terme.

L'étude a été supervisée par un comité directeur de projet et un groupe de gestion composé d'employés municipaux et de conseillers responsables. Cette étude a également bénéficié de la collaboration d'un groupe de travail technique composé de représentants des services municipaux, des conseils scolaires, des entreprises de services publics et des membres de l'industrie de l'aménagement.

L'étude a commencé au printemps 2013 par une visite des collectivités suburbaines existantes, suivie d'une série d'ateliers, de conversations ciblées et d'un forum pour les conseillers des quartiers suburbains. Une brève description de ces initiatives figure ci-dessous. Ces travaux ont fourni un contexte à l'étude et ont permis de formuler une vision et des principes, qui ont été approuvés au printemps 2014. Le présent rapport a été préparé à partir de commentaires du groupe de travail technique reçus à l'été et à l'automne 2014.

Visite des collectivités suburbaines

Ont participé à la visite des employés de la ville, des conseillers, des représentants de l'industrie de l'aménagement ainsi que les membres de l'équipe de projet. Cette visite a permis de souligner l'ampleur des secteurs suburbains d'Ottawa et de repérer certains problèmes.

Voici un résumé des sujets abordés :

- Utilisation de poteaux de type « Trafalgar » pour regrouper certains services publics.
- Arbres.
- Emprise de 16,5 m.
- Stationnement de deux véhicules sur les plus petits terrains.
- Déneigement des ruelles.



Photos de la visite des collectivités suburbaines



Photos de la visite des collectivités suburbaines

- vi. Stationnement sur rue.
- vii. Viabilité économique des structures de stationnement.
- viii. Utilisation de jardins pluviaux.
- ix. Autorisation possible de l'écoulement de surface et du stockage des eaux pluviales provenant des propriétés adjacentes sur les espaces verts publics.
- x. Coût d'aménagement des parcs urbains et collecte de redevances d'aménagement.
- xi. Utilisation de nouvelles normes de conception des lotissements.

Ateliers

Trois ateliers ont été organisés pour les membres du Groupe de travail technique en octobre 2013. Il s'agissait de conversations ciblées portant sur chacun des éléments de la conception :

- emplacement des services publics et arbres;
- écoles, parcs et espaces libres et gestion des eaux pluviales;
- stationnement résidentiel et stationnement pour visiteurs;
- emprise, réseau routier et ruelles arrière.

Ces ateliers avaient comme objectif d'améliorer la compréhension des intervenants au sujet des éléments principaux et de déterminer comment ces derniers sont perçus par ceux qui participent à leur planification, à leur conception, à leur exploitation et à leur entretien. D'autres réunions et discussions avec le groupe de travail technique ont eu lieu en avril, en juillet et en octobre 2014.

Des ateliers semblables ont également été organisés pour les membres du public. Ainsi, le 17 octobre 2013, les résidents et les représentants des associations communautaires concernés ont pu assister à trois séances simultanées dans les secteurs est, ouest et sud de la ville. Leurs commentaires ont contribué à cerner les défis des nouvelles collectivités suburbaines et à déterminer la portée de l'étude.

Discussions ciblées

À la suite de l'analyse des commentaires reçus au cours des ateliers d'octobre 2013, une deuxième série de conversations avec le groupe de travail technique a eu lieu en janvier 2014 au sujet de huit éléments clés :

- intégration améliorée des écoles et des parcs;
- amélioration de l'utilisation des espaces verts pour la gestion des eaux pluviales;
- amélioration des dispositions liées aux arbres;
- augmentation de l'offre de stationnement sur rue et sur place;
- amélioration de l'utilisation des ruelles arrière;
- amélioration de la modération de la circulation;
- précision des coupes transversales des rues;
- harmonisation améliorée des normes et des processus de conception.

Forum pour les conseillers des quartiers suburbains

L'étape suivante de l'étude consistait à tenir des conversations en petits groupes avec les conseillers des quartiers suburbains et les membres de l'industrie de l'aménagement en mars et avril 2014. Ces discussions ont pavé la voie pour le forum des conseillers des quartiers suburbains du 24 avril 2014. Ce forum a offert aux conseillers des banlieues et aux membres de l'industrie de l'aménagement une tribune où discuter publiquement des problèmes et des possibilités relatifs à l'aménagement des nouveaux quartiers. Voici quelques-uns des principales questions abordées.

Qu'est-ce qui fonctionne bien?

- Réseau routier au quadrillage modifié.
- Garages en retrait (garages situés en retrait dans les résidences).
- Mise à jour du zonage.
- Espaces publics sur la rue.
- Ententes initiales relatives aux parcs conclues avec les promoteurs.
- Diversité des types d'habitations.



Extraits des manuels des ateliers d'octobre 2013

building better suburbs parks + open space

issues + how it looks	home of issue	how to disentangle	how it could look
<p>4. No room to integrate parks with school sites</p>	<p>Weston Catholic Secondary School Board How to create more space for playing and recreation by separating school and school sites to create parks and playgrounds.</p>		
<p>5. No room for recreation, open space and sports fields</p>	<p>Weston Catholic Secondary School Board How to create more space for playing and recreation by separating school and school sites to create parks and playgrounds.</p>		
<p>6. No room for high quality sports fields and recreation</p>	<p>Weston Catholic Secondary School Board How to create more space for playing and recreation by separating school and school sites to create parks and playgrounds.</p>		

workshop 1, october 17th 2013

building better suburbs road right-of-way

issues + how it looks	home of issue	how to disentangle	how it could look
<p>1. No room to build for parking for cars, bikes and transit</p>	<p>Weston Catholic Secondary School Board How to create more space for playing and recreation by separating school and school sites to create parks and playgrounds.</p>		
<p>2. No room for transit</p>	<p>Weston Catholic Secondary School Board How to create more space for playing and recreation by separating school and school sites to create parks and playgrounds.</p>		
<p>3. No room for transit</p>	<p>Weston Catholic Secondary School Board How to create more space for playing and recreation by separating school and school sites to create parks and playgrounds.</p>		
<p>4. No room for transit</p>	<p>Weston Catholic Secondary School Board How to create more space for playing and recreation by separating school and school sites to create parks and playgrounds.</p>		
<p>5. No room for transit</p>	<p>Weston Catholic Secondary School Board How to create more space for playing and recreation by separating school and school sites to create parks and playgrounds.</p>		

workshop 1, october 17th 2013

Quels sont les défis actuels?

- Retard de l'aménagement des parcs.
- Infrastructure insuffisante, en particulier pour le transport en commun.
- Défis liés à l'entreposage (neige, véhicules).
- Largeur des rues et des ruelles.
- Problèmes de stationnement.
- Plantation d'arbres.

Comment pouvons-nous améliorer l'intégration?

- Mettre fin à la séparation inutile des cours d'école et des parcs, p. ex., clôtures.
- Utiliser les étangs de gestion des eaux pluviales asséchés dans les parcs comme terrains de soccer.
- Conclure davantage d'ententes initiales, p. ex., centres communautaires.
- Réduire la superficie des cours d'école.
- Améliorer la coordination entre les services municipaux.
- Intégrer les bibliothèques et les écoles.

Quels sont les principaux problèmes?

- Concurrence pour l'espace (c.-à-d. difficulté à octroyer de la place pour les arbres, les services publics et les trottoirs sur l'emprise).
- Abordabilité.
- Modification nécessaire du calcul de la densité.

Que devons-nous accomplir?

- Approche collaborative entraînant une mise en œuvre rapide.
- Examen des normes municipales axé sur l'utilisation efficace des terres et de l'infrastructure.
- Conception de collectivités complètes au profit des résidents.

3 vision et principes

Le Plan officiel, le Plan directeur de l'infrastructure, le Plan directeur des transports, le Plan sur le cyclisme et le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa établissent une vision de la croissance d'Ottawa d'ici 2031. Ensemble, ces cinq documents représentent l'orientation politique générale nous permettant de « bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes ». Notons que la présente étude est également guidée par sa propre vision et ses propres principes, adoptés par le Conseil municipal en mai 2014.

vision

Les principes de l'urbanisme doivent s'appliquer aux banlieues au même titre qu'aux autres parties de la ville.

Dans le cadre des discussions actuelles entourant l'urbanisation au XXI^e siècle au Canada, Ottawa, en tant que capitale, jouera un *rôle de leadership* dans la conception des banlieues. Les principes *exemplaires en matière d'urbanisme* doivent s'appliquer aux banlieues au même titre qu'aux autres parties de la ville. Puisque les nouvelles banlieues sont de nouvelles parties de la ville, il est nécessaire de les planifier de manière exhaustive pour en faire des *collectivités complètes* qui résisteront bien au temps et à la croissance. Les banlieues doivent être pratiques pour les résidents, tandis que l'utilisation du territoire doit être pratique pour les constructeurs (public et privés) et pour les prestataires de services, les entrepreneurs et les employeurs des résidents de ces banlieues. Il faut donc prévoir tous les éléments des collectivités suburbaines pour offrir des options pertinentes en matière de transports, de logement, d'emploi, de magasinage, d'éducation, de loisirs et d'activités sociales.



Comment y parvenir

Nous concevons les nouvelles banlieues pour en faire des **collectivités complètes saines, dynamiques et sécuritaires**, qui comportent les installations et les services nécessaires au quotidien des résidents, comme des écoles, des parcs, des installations et des espaces communautaires, des commerces, des services et des lieux de travail.

Les banlieues offriront de nombreux **types de logement différents** pour favoriser la diversité de la population.

Une gamme d'options de transport sécuritaires et fiables, qui ne se limitent pas aux véhicules privés, sera offerte.

Les nouveaux quartiers feront **partie de la ville**, tout en ayant leur identité propre qui évoluera au fil du temps.

Les rues et les espaces publics seront conçus pour être des **lieux sûrs et invitants**.

La conception des banlieues sera **pratique et fonctionnelle**, et tiendra compte des exigences de fonctionnement et d'entretien à long terme.

Tous les services municipaux travailleront ensemble pour réaliser cette vision et respecter les principes suivants. La Ville travaillera de concert avec les organismes partenaires, les intervenants et les gouvernements pour obtenir leur adhésion à cette vision et à ces principes de même que leur collaboration.

principes : nos banlieues seront...

Bien intégrées et utiliseront efficacement le territoire

- Les quartiers suburbains utiliseront de manière efficace le territoire et l'infrastructure et favoriseront une croissance compacte.
- L'utilisation du sol et la planification des transports seront intégrées et travailleront en synergie.
- Les quartiers comprendront des utilisations du sol, des types d'habitations et des espaces publics diversifiés.
- Des installations et des lieux polyvalents seront créés de concert par différents services municipaux, organismes partenaires et intervenants.
- La densité sera mesurée pour la totalité d'un nouveau quartier.

Propices aux déplacements à pied, à vélo, en autobus ou en voiture

- Les quartiers comprendront des rues complètes convenant aux automobiles et à tous les autres moyens de transport, et offriront aux piétons, aux cyclistes et aux usagers du transport en commun des conditions sécuritaires, pratiques et agréables.
- Les quartiers seront conçus pour que les points d'attrait à proximité, comme les commerces et les parcs, soient accessibles à pied ou à vélo.
- Toutes les rues, y compris les artères situées dans les zones bâties existantes ou planifiées, seront des espaces publics conçus en fonction du contexte qui font partie intégrante de leur quartier.

Bien conçues

- Les nouveaux quartiers seront dotés d'un environnement bâti et d'espaces publics attrayants, et leur conception de qualité créera un sentiment de communauté et d'appartenance.
- Des arbres de rue sains et matures occuperont une place prépondérante dans les rues complètes et les autres lieux publics.
- L'infrastructure électrique et de raccordement, à l'exception des feux de circulation, sera aussi invisible que possible.

Durables d'un point de vue financier

- L'infrastructure sera conçue pour faciliter sa construction et son entretien à long terme tout en respectant les modèles financiers les plus efficaces à la Ville. On déterminera les modifications potentielles à l'infrastructure risquant d'accroître les coûts de fonctionnement et on formulera des stratégies pour atténuer l'augmentation des coûts ou repérer les exigences de financement supplémentaires.
- L'infrastructure communautaire nécessaire, comme les trottoirs, les voies réservées aux cyclistes et les lieux publics, sera incluse dès le début de l'aménagement afin d'éviter des réparations et des ajouts coûteux dans l'avenir.



4 recommandations

Les diverses étapes de l'étude et les ateliers ont permis de relever quelques problèmes dans tous les stades de l'aménagement, de la planification, de la conception, de la mise en œuvre et de l'entretien de banlieues meilleures et plus intelligentes. Chacun de ces problèmes fera l'objet de son propre chapitre dans la présente section, qui traite des problèmes liés aux plans communautaires d'abord, puis de ceux liés aux rues.

Bâtir des plans communautaires meilleurs et plus intelligents

- Réseau routier et utilisation du sol
- Parcs et espaces libres
- Gestion des eaux pluviales
- Terrains d'écoles

Bâtir des rues meilleures et plus intelligentes

- Stationnement
- Emprise routière
- Ruelles arrière
- Arbres
- Emplacement des services publics

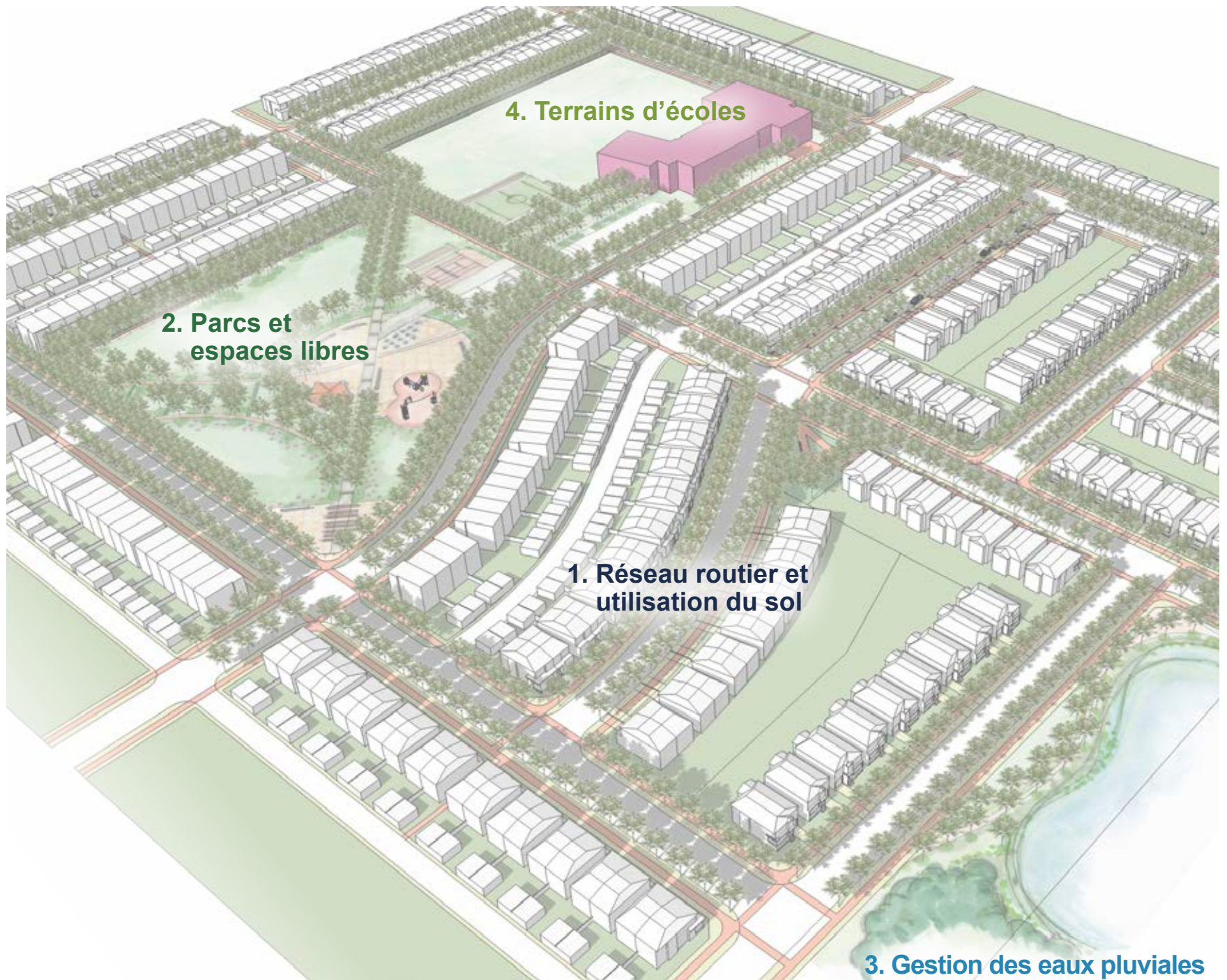
Tous les chapitres sont tous organisés de la même façon, et comprennent les rubriques suivantes :

- Preamble
- Ce qu'on nous a dit
- Conséquences du statu quo
- Obstacles au changement
- Situation sur le terrain
- Parvenir à un développement durable
- Précédents
- Objectifs
- Orientations stratégiques
- Plan d'action

Les huit premières sous-sections, de « Preamble » à « Objectifs », constituent la base des « Orientations stratégiques » et du « Plan d'action ». Tous les éléments des plans d'action sont ensuite regroupés et associés à une stratégie de mise en œuvre qui figure dans le tableau sommaire des plans d'action à la section 5.

Les recommandations reflètent la vision et les principes qui sous-tendent « Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes », et touchent une foule d'enjeux liés à l'aménagement. Il s'agit dans certains cas de l'efficacité de l'utilisation des terres, et, dans d'autres cas, de la sécurité ou du design urbain. Ensemble, les améliorations progressives, les nouvelles orientations et les initiatives futures aideront la Ville à favoriser l'accroissement de la densité dans les banlieues, et donneront lieu à des communautés plus viables au bout du compte.





stratégies pour bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes

bâtir des plans communautaires meilleurs et plus intelligents

Pour créer plans communautaires meilleurs et plus intelligents, il faut tenir compte des aspects généraux de la planification stratégique et de la conception qui contribuent à la qualité, à la sécurité et à la fonctionnalité des quartiers. Les quatre chapitres suivants – « Réseau routier et utilisation du sol », « Parcs et espaces libres », « Gestion des eaux pluviales » et « Terrains d'écoles » – abordent des éléments fondamentaux des quartiers devant être pris en compte dès le début de la création des plans de conception communautaire ou de la réalisation du plan de lotissement d'une demande d'aménagement. Ces chapitres sont principalement axés sur l'amélioration des normes et des pratiques actuelles afin de bâtir des quartiers conformes à la vision et aux principes approuvés.

Bon nombre des éléments des plans communautaires sont indiqués de manière conceptuelle dans le diagramme ci-contre, et sont abordés plus en détail dans les quatre chapitres suivants.



préambule

Par le passé, l'aménagement des banlieues a souvent entraîné la création de rues curvilignes comportant des secteurs résidentiels relativement isolés. Dans les dernières années, cependant, on a délaissé cette approche, puisqu'elle va à l'encontre de nombreux objectifs communautaires comme la promotion des déplacements actifs et du transport en commun, l'amélioration de l'accès multimodal aux autres utilisations du sol et aux installations communautaires, la viabilisation efficace de l'infrastructure et la facilité de trouver son chemin.

Les nouvelles collectivités suburbaines s'inspirent une fois de plus des modèles d'aménagement des collectivités plus traditionnels. Le réseau de rues privilégiant les croissants et les culs-de-sac est mis de côté au profit d'un quadrillage des voies modifié et décalé, qui permet d'aménager diverses utilisations du sol à distance de marche des résidences. Cette stratégie donne lieu à des itinéraires plus directs dans les quartiers, en particulier pour les piétons et les cyclistes, et facilite l'accès au transport en commun et aux installations communautaires telles que les parcs, les commerces et les services. Ces améliorations à la liaison entre les rues favorisent la fiabilité de la viabilisation des services d'eau, de même qu'une protection accrue en cas d'incendie pour les résidents et les entreprises.

Il n'est pas étonnant que les quartiers les plus prisés aient généralement un réseau routier en quadrillage et un accès piétonnier aux commerces et aux services locaux. Cependant, ce type d'organisation des rues et des utilisations du sol dans les nouvelles banlieues pose quelques défis, notamment le risque de circulation de transit, la nécessité de mettre en place des mesures de modération de la circulation et des problèmes entourant l'absorption du marché et la viabilité des petits commerces locaux. Bien qu'aucune forme bâtie ne convienne également à tous les contextes, on privilégie tout même un réseau routier en quadrillage.

ce qu'on nous a dit

Commentaires reçus durant les ateliers

- Les îlots sont trop longs, ce qui entraîne une monotonie visuelle, des excès de vitesse et la nécessité d'appliquer des mesures de modération de la circulation.
- Le manque de liaisons dans le réseau routier nuit à la perméabilité et aux occasions de déplacements actifs.
- Le manque de liaisons dans le réseau routier le rend plus difficile à desservir par transport en commun.
- Le manque de liaisons dans le réseau routier réduit le nombre de points de raccordement pour les aqueducs et les égouts; il faut donc surdimensionner certains éléments de l'infrastructure.
- La liaison entre les réseaux locaux et régionaux est limitée.
- La circulation et la vitesse des véhicules sont excessives sur les rues locales.
- Les routes à voies simples sont une utilisation du sol inefficace qui crée des paysages dominés par l'asphalte.
- Les rues formant un croissant autour d'un terre-plein nuisent au stationnement pour les propriétaires.
- Il faut réduire les entrées de cour sur les terrains devant les écoles, et rapprocher les bâtiments des rues.
- Les mesures antibruit pour les propriétés adjacentes à des artères ou à des routes collectrices principales nuisent à la vue sur la rue et à la sécurité.
- Les artères sont trop éloignées les unes des autres; il est donc nécessaire de créer des artères larges qui perturbent et divisent les quartiers.
- Les améliorations au réseau routier et aux transports ne suffisent pas; il faut créer des commerces et des services de proximité pour donner aux résidents des endroits où se rendre à pied ou à vélo.

conséquences du statu quo

- En raison des distances accrues, les quartiers mal reliés dont les utilisations du sol sont isolées favorisent les moyens de transport motorisés.
- Diminution de l'accès au transport en commun.

obstacles au changement

- Dépendance envers des modèles de conception communautaire désuets.
- Attente selon laquelle les promoteurs peuvent déterminer le concept général du réseau routier au moyen du plan de lotissement.
- Concurrence des grands magasins qui nuit à l'attraction des commerces locaux.

situation sur le terrain



Réseaux routiers sans liaisons



Liaisons bloquées



Écrans antibruit



Rue formant un croissant autour d'un terre-plein

parvenir à un développement durable

- Un réseau routier en quadrillage améliore l'accès au transport en commun et favorise les déplacements actifs, tout en réduisant les distances pour les véhicules et leurs émissions.
- Une bonne liaison du réseau routier facilite la viabilisation des services d'approvisionnement en eau et la protection contre les incendies.
- Des paysages de rue bien conçus sont un élément important de l'espace public, et améliorent la qualité de vie des résidents devant chaque maison.
- Les utilisations du sol mixtes favorisent les déplacements utilitaires à pied et à vélo, tout en appuyant l'emploi local.
- Les maisons ayant un deuxième logement (p. ex., un appartement au sous-sol) contribuent à l'abordabilité des logements, tant pour les locataires (plus grande offre de logements) que pour les propriétaires (qui obtiennent ainsi une source de revenus supplémentaire qui les aide à rembourser leur prêt hypothécaire).

précédents



objectifs

- Mettre en œuvre un réseau routier adapté aux utilisations du sol, à la densité et à la forme bâtie des secteurs.
- Créer un réseau de rues et d'îlots courts comportant de nombreuses liaisons pour améliorer l'efficacité du transport en commun, raccourcir le trajet pour se rendre aux arrêts et aux stations du transport en commun et aider les usagers de la route à trouver leur chemin intuitivement.
- Concevoir un réseau routier respectueux des caractéristiques naturelles et culturelles du secteur.
- Concevoir le réseau routier de façon à améliorer l'accès aux installations et aux services publics, à donner priorité aux piétons et aux cyclistes pour les courtes distances et à améliorer les liaisons pour les marcheurs et les cyclistes qui utilisent le transport en commun et les parcs-**o**-bus pour leurs déplacements plus longs.
- Intégrer le réseau routier au réseau des parcs et des espaces libres.
- Prévoir le réseau routier et la longueur des îlots de façon à inclure différents circuits pour les déplacements actifs et la circulation automobile afin de réduire au minimum le nombre de goulots d'étranglement.
- Favoriser les possibilités d'aménagement de petits commerces ou d'espaces commerciaux locaux dans les nouveaux quartiers, lorsque c'est approprié.
- Réduire la vitesse des véhicules, surtout sur les rues locales, pour améliorer la sécurité en diminuant le nombre de conflits entre les automobiles et les piétons et cyclistes.
- Créer un réseau routier qui comporte des mesures passives de modération de la circulation, qui sont incluses dans la conception initiale des routes collectrices et locales.

orientations stratégiques

- 1.** Concevoir un réseau routier qui fait partie intégrante du réseau municipal, dont il est un prolongement, en tenant compte de ses possibles modifications futures et de son évolution.
- 2.** Concevoir le réseau routier au moyen d'un quadrillage modifié ou décalé pour maximiser les trajets possibles et les possibilités de raccordement des services publics.
- 3.** Concevoir le réseau routier en tenant compte des utilisations du sol et du réseau d'espaces libres pour offrir une liaison directe pour les piétons et les cyclistes vers les principaux points d'intérêt de la communauté (écoles, commerces, stations et arrêts d'autobus, etc.).
- 4.** Examiner les possibilités de concevoir un réseau routier dont les artères sont rapprochées, afin d'éviter les artères dont l'emprise est très large, qui divisent les communautés et nuisent aux déplacements actifs.
- 5.** Veiller à aménager des rues de diverses tailles appropriées qui respectent le caractère et les besoins fonctionnels de chaque secteur.
- 6.** Appliquer des mesures de modération de la circulation au début de la conception des routes locales et collectrices.
- 7.** Aménager des carrefours giratoires, qui favorisent la sécurité des piétons et des cyclistes, à des emplacements appropriés.
- 8.** Aménager les installations figurant dans le Plan de la circulation piétonnière 2013 (section 4.1) et le Plan sur le cyclisme d'Ottawa 2013.
- 9.** Éviter d'accoler des cours arrière à des rues publiques dans les quartiers.
- 10.** Encourager la représentation d'OC Transpo dans les consultations préalables relatives aux plans de lotissement afin d'inclure la planification du transport en commun dans la conception initiale.
- 11.** Offrir un zonage flexible qui autorise des utilisations du sol diversifiées dans un quartier, dont des secteurs où les unités vie-travail et les commerces locaux sont permis.
- 12.** Pour favoriser l'abordabilité des logements, encourager les promoteurs à raccorder le sous-sol des maisons individuelles, des maisons jumelées et des maisons en rangée aux services publics pour faciliter sa conversion en deuxième logement.

plan d'action

1. Réviser les Lignes directrices sur l'aménagement urbain des nouveaux quartiers pour promouvoir les éléments suivants dans tous les nouveaux plans de conception communautaire et plans de lotissement, s'il y a lieu.
 - Encourager l'aménagement d'un réseau routier en quadrillage modifié ou décalé, conformément aux orientations stratégiques ci-dessus.
 - Veiller à ce que les îlots soient d'une longueur appropriée, conformément aux orientations stratégiques.
 - Aménager des unités vie-travail et des commerces locaux.
2. Le personnel collaborera avec les demandeurs pour déterminer les infrastructures piétonnières et cyclables et l'emplacement des mesures de modération de la circulation au moment de la consultation préalable et de la publication des nouveaux plans de lotissement, avant l'approbation du plan provisoire. Une fois acceptées, ces installations et ces mesures seront ajoutées aux conditions d'approbation du plan de lotissement provisoire. De cette manière, les conceptions détaillées pourront avoir lieu ensemble, en même temps que la conception des rues, et être approuvées avant l'enregistrement des plans de lotissement.
3. Collaborer avec OC Transpo pour déterminer l'emplacement des futurs circuits, arrêts et stations de transport en commun au moment de la conception initiale des nouveaux plans de lotissement.
4. Veiller à ce que le zonage soit assez flexible pour permettre les utilisations du sol polyvalentes et les commerces locaux, conformément à l'orientation stratégique 11.

préambule

Puisque les collectivités suburbaines se densifient, il est de plus en plus important d'y inclure une gamme de parcs et d'espaces libres adéquats. Ceux-ci jouent un rôle essentiel pour la santé et le bien-être des résidents, la protection des arbres et des éléments naturels, la biodiversité et la gestion des eaux pluviales. L'amélioration des parcs et des espaces libres dans les nouvelles communautés présente toutefois certains défis :

- choix de la taille, de l'emplacement et de la distribution des parcs et des espaces libres;
- combinaison des grands espaces libres et d'autres utilisations (p. ex., cours d'école) pour réduire au minimum l'usage des terrains;
- utilisation de certaines parties des espaces libres pour la gestion des eaux pluviales en cas d'urgence.

ce qu'on nous a dit

Commentaires reçus durant les ateliers

- L'entretien des parcs plus petits, de type « urbain », coûte plus cher.
- Il n'y a aucune norme municipale sur les parcs de moins de 0,4 hectare.
- La Ville ne considère généralement pas comme espaces verts les parcs de moins de 0,4 hectare.
- Il faut planifier une forme bâtie qui met à profit les commodités et la vue des parcs, des espaces libres et des installations de gestion des eaux pluviales adjacents.
- Les parcs doivent être aménagés de façon à devenir les points centraux des quartiers.
- Il faut améliorer l'intégration de la planification des systèmes naturels, des parcs et des installations de gestion des eaux pluviales.

conséquences du statu quo

- Occasions manquées de créer des commodités de quartier accessibles et pratiques dans les petits espaces libres, en particulier pour les personnes âgées et les familles ayant de jeunes enfants.
- Offre inconstante de parcs et d'espaces libres pour la communauté.

obstacles au changement

- Aucun consensus sur la nature, la taille et la conception des parcs suburbains.
- Réduction du nombre de terrains de sport attribuable à l'augmentation du nombre de petits parcs et d'espaces libres.
- Augmentation des coûts de construction et d'entretien liée à l'aménagement de petits parcs.

situation sur le terrain



Sentier piétonnier dans un parc



Terrain de soccer intégré



Installation de gestion des eaux pluviales masquée

parvenir à un développement durable

- Les parcs et la végétation aident à améliorer la qualité de l'air et la santé des résidents.
- Les réseaux de parcs et d'espaces libres intégrés contribuent grandement à la promotion de l'activité physique et de la santé publique chez les gens de tous âges.
- L'accès à la nature favorise le développement sain et l'éducation des enfants ainsi que la santé psychologique des gens de tous âges.
- Les parcs locaux (y compris les miniparcs et les places) et les espaces libres en général qui se situent à moins de cinq minutes de marche des maisons sont faciles d'accès pour les personnes âgées et les enfants.
- Les parcs et les espaces libres offrent une surface perméable propice à l'infiltration des eaux pluviales.

précédents



Parc de quartier en activité



Aménagement paysager amélioré



Espaces verts publique encadrés



Petits parcs



objectifs

- Réaliser un réseau d'espaces libres accessibles, reliés et sécuritaires.
- Mettre sur pied un ensemble de parcs et d'espaces libres qui reflètent les besoins de la communauté.
- Mettre en œuvre la classification des parcs et les normes connexes définies dans le Manuel d'aménagement des parcs et sentiers, tout en tenant compte de la classification des petits parcs.
- Chercher à créer un couvert forestier urbain reliant le réseau d'espaces verts.
- Donner accès à des parcs et à des espaces libres de types variés situés à des distances de marche raisonnables.
- Conserver les arbres, les terrains boisés et les haies existants dans les nouveaux parcs et espaces libres chaque fois que c'est possible.

orientations stratégiques

1. Vérifier les conditions et les critères entourant l'ajout de classes de petits parcs dans le Manuel d'aménagement des parcs et sentiers.
2. Revoir les critères existants concernant l'accessibilité et la distance de marche de tous les parcs et espaces libres en tenant compte de la santé et de l'âge des résidents.
3. Créer des modèles de rues et de terrains et des édifices orientés de façon à encadrer et à améliorer la visibilité des parcs de toutes tailles.
4. Repérer les possibilités de relier les éléments distincts du réseau d'espaces libres (p. ex., un parc et un terrain boisé à proximité) par des rues propices au couvert forestier.

plan d'action

1. À la suite de la vérification indiquée à l'orientation stratégique 1, réviser le *Manuel d'aménagement des parcs et sentiers* pour y ajouter de nouvelles classes appropriées pour les parcs de petite taille.

préambule

Puisqu'il faut utiliser plus efficacement les terrains, il est souhaitable de combiner les installations de gestion des eaux pluviales de surface à d'autres utilisations compatibles. Inversement, les espaces libres et l'emprise de la chaussée peuvent servir à la gestion des eaux pluviales. Voici quelques-unes des questions importantes :

- Comment peut-on mieux intégrer les installations de gestion des eaux pluviales dans le réseau d'espaces libres?
- Comment peut-on faciliter l'aménagement des installations de gestion des eaux pluviales sur l'emprise routière?
- Peut-on aménager des installations récréatives dans les étangs secs, et, le cas échéant, faut-il envisager d'établir des crédits pour les espaces verts?
- Est-il possible de formuler des normes de conception novatrices (soit des normes de gestion écologique des eaux pluviales)?

ce qu'on nous a dit

Commentaires reçus durant les ateliers

- Les espaces libres et les commodités publics situés dans les îlots servant à la gestion des eaux pluviales ne sont pas admissibles aux crédits pour les espaces verts.
- En raison de leur façade limitée sur les rues publiques, les installations de gestion des eaux pluviales ont souvent une présence restreinte, voire inexistante, dans les nouvelles collectivités.
- Il est difficile d'inclure les normes de gestion écologique des eaux pluviales dans la conception de grandes installations de gestion.
- L'écoulement de surface et le stockage des eaux pluviales provenant des terrains adjacents sont interdits dans les parcs publics et les boisés appartenant à la Ville.

conséquences du statu quo

- Les installations de gestion des eaux pluviales et leurs infrastructures requièrent une plus grande superficie.
- Le risque d'inondation et de bris aux propriétés privées est accru.

obstacles au changement

- On perçoit souvent les installations de gestion des eaux pluviales comme n'ayant qu'un rôle.
- Il faut comprendre les circonstances entourant la gestion des eaux pluviales dans certains secteurs des quartiers.
- Il y a une responsabilité réelle ou perçue quant aux installations de gestion des eaux pluviales accessibles au public.
- L'aménagement de terrains de sports dans les étangs secs ne fait pas l'unanimité.
- Le traitement des cours d'eau (comme éléments de la gestion des eaux pluviales ou comme éléments des parcs ou espaces libres) donne lieu à des désaccords.

situation sur le terrain



Installations de gestion des eaux pluviales

parvenir à un développement durable

- Les installations de gestion des eaux pluviales contribuent à un réseau intégré et d'espaces libres reliés entre eux, favorisant ainsi l'atteinte des objectifs d'activité physique.
- La réduction de l'écoulement des eaux pluviales au moyen de méthodes écologiques réduit l'écoulement des étangs vers les systèmes naturels.
- L'eau pluviale recueillie peut favoriser la croissance de la végétation et la biodiversité.

précédents



Éléments intégrés de gestion des eaux pluviales



Parc intégré à des installations de gestion des eaux pluviales

Installations de gestion des eaux pluviales ouvertes et accessibles



Installation de gestion des eaux pluviales animée par des résidences à proximité

objectifs

- Envisager d'utiliser les parcs et espaces libres pour emmagasiner et transporter l'eau pluviale en cas d'urgence.
- Planifier et concevoir des bassins de rétention des eaux pluviales esthétiques intégrés au réseau d'espaces libres.
- Continuer d'évaluer les moyens créatifs et innovateurs de gérer et de réduire les eaux pluviales à l'échelle du quartier, y compris l'utilisation des espaces libres publics.

orientations stratégiques

1. Trouver des moyens de réduire le plus possible l'espace alloué aux installations de gestion des eaux pluviales.
2. Donner une façade sur la rue aux emplacements comprenant des bassins de rétention des eaux pluviales.
3. Veiller à ce que les terrains alloués aux grandes installations de gestion des eaux pluviales aient d'autres fonctions, par exemple en y aménageant des sentiers récréatifs ou des sentiers polyvalents reliés au réseau d'espaces libres, et favoriser le raccordement de ces sentiers aux parcs, aux espaces libres ainsi qu'aux autres infrastructures piétonnières et cyclables.
4. Examiner les possibilités de réduction du volume des rejets d'eau en aval.
5. Examiner la possibilité d'inclure des moyens innovateurs de gestion des eaux pluviales dans les nouvelles coupes transversales de l'emprise, par exemple l'aménagement de jardins pluviaux et de systèmes intégrés favorisant l'arrosage des arbres.
6. Réviser les pratiques exemplaires des anciennes municipalités en vue d'améliorer les pratiques de gestion des eaux pluviales et examiner les possibilités de gestion des eaux pluviales dans les espaces libres et les parcs publics en cas d'urgence, lorsque c'est possible.

plan d'action

1. Envisager d'utiliser des parties des parcs et des espaces libres pour le transport et le stockage des eaux pluviales en cas d'urgence, lorsque c'est approprié.
2. Évaluer les possibilités de réduction des exigences liées à la superficie des terrains servant à la gestion des eaux pluviales.

préambule

Les écoles tendent à être des carrefours communautaires d'activités, et jouent un rôle central dans le caractère d'un quartier et les habitudes de déplacement de ses habitants. Les considérations entourant les terrains d'écoles sont liées à celles concernant les parcs et les rues, et se fondent sur des principes comme l'utilisation efficace du territoire et la nécessité d'encourager les déplacements actifs.

Puisqu'Ottawa compte quatre conseils scolaires différents, on observe des disparités entre les politiques, les règlements, les ententes et les pratiques en vigueur. La présente étude nous permet de nous pencher sur ces questions et d'envisager des améliorations pouvant se répercuter sur les quartiers. Voici quelques-unes des questions dont il faut tenir compte :

- Comment aménager le terrain des écoles pour favoriser la création de quartiers denses, propices à la marche, attrayants et sécuritaires pour les cyclistes et favorables aux transports en commun?
- Quelle est la relation appropriée entre les écoles et les parcs?
- Comment coordonner la planification, l'entretien et les activités des écoles et des parcs le plus efficacement possible, tout en profitant à la communauté?
- Comment améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes pour encourager les déplacements actifs vers l'école?
- Comment mettre à profit les ententes actuelles entre les conseils scolaires et la Ville pour réduire les doubles emplois dans les commodités et les services et accroître les économies?

ce qu'on nous a dit

Commentaires reçus durant les ateliers

- La superficie nécessaire pour les terrains d'écoles est trop grande.
- Les aires de débarquement occupent trop de place.
- Il faut améliorer l'écologisation des cours d'école et des édifices.
- Les terrains d'écoles doivent favoriser les déplacements actifs.
- Les terrains d'écoles et la conception des édifices doivent favoriser des quartiers denses et propices à la marche.
- La tendance est à des écoles de grandes dimensions, qui servent de grands territoires.
- Il y a une tendance à séparer les écoles des parcs qui est attribuable à divers facteurs (coûts, entretien, questions opérationnelles, etc.).
- La réduction des occasions de marche entraîne une augmentation des transports motorisés.
- Il est possible d'utiliser temporairement les terrains d'école vacants visés par une option d'achat par les conseils scolaires.

conséquences du statu quo

- Utilisation possiblement inefficace du territoire.
- Maintien du cloisonnement des activités et des doubles emplois liés aux installations et aux commodités.
- Risques pour la sécurité des piétons et des cyclistes autour des écoles.

obstacles au changement

- Politiques et pratiques distinctes de chaque conseil scolaire.
- Absence de consensus sur les avantages de la combinaison des écoles et des parcs.
- Absence de responsabilisation quant au rôle des terrains d'écoles pour combler les besoins quotidiens des enfants en matière d'activité physique.
- Problèmes de responsabilité entourant le partage des installations (p. ex., terrains de jeu).

situation sur le terrain



Édifice séparé de la rue par une grande voie d'arrêt pour autobus



École séparée du bord de la rue

parvenir à un développement durable

- Les écoles sécuritaires et attrayantes pour les piétons et les cyclistes contribuent à combler une partie importante des besoins quotidiens des enfants en matière d'activité physique.
- Les écoles ont plusieurs utilisations et sont des carrefours communautaires.
- Les parcs de quartier liés aux écoles favorisent les activités sportives et physiques officielles et non officielles.
- Le partage des installations peut réduire la pression sur les budgets de fonctionnement.

précédents



Édifice scolaire encadrant la rue et améliorant le paysage de rue



Liaisons piétonnières directes avec des écoles



Architecture de qualité et édifices d'intérêt



Écoles intégrées à des espaces libres

objectifs

- Promouvoir l'utilisation efficace du territoire et une forme bâtie compacte.
- Donner priorité à la sécurité des piétons et des cyclistes sur les rues entourant les écoles.
- Planifier et concevoir les terrains d'écoles dans le cadre du réseau d'espaces libres.
- Envisager de prolonger les ententes de partage des installations qui améliorent les économies.

orientations stratégiques

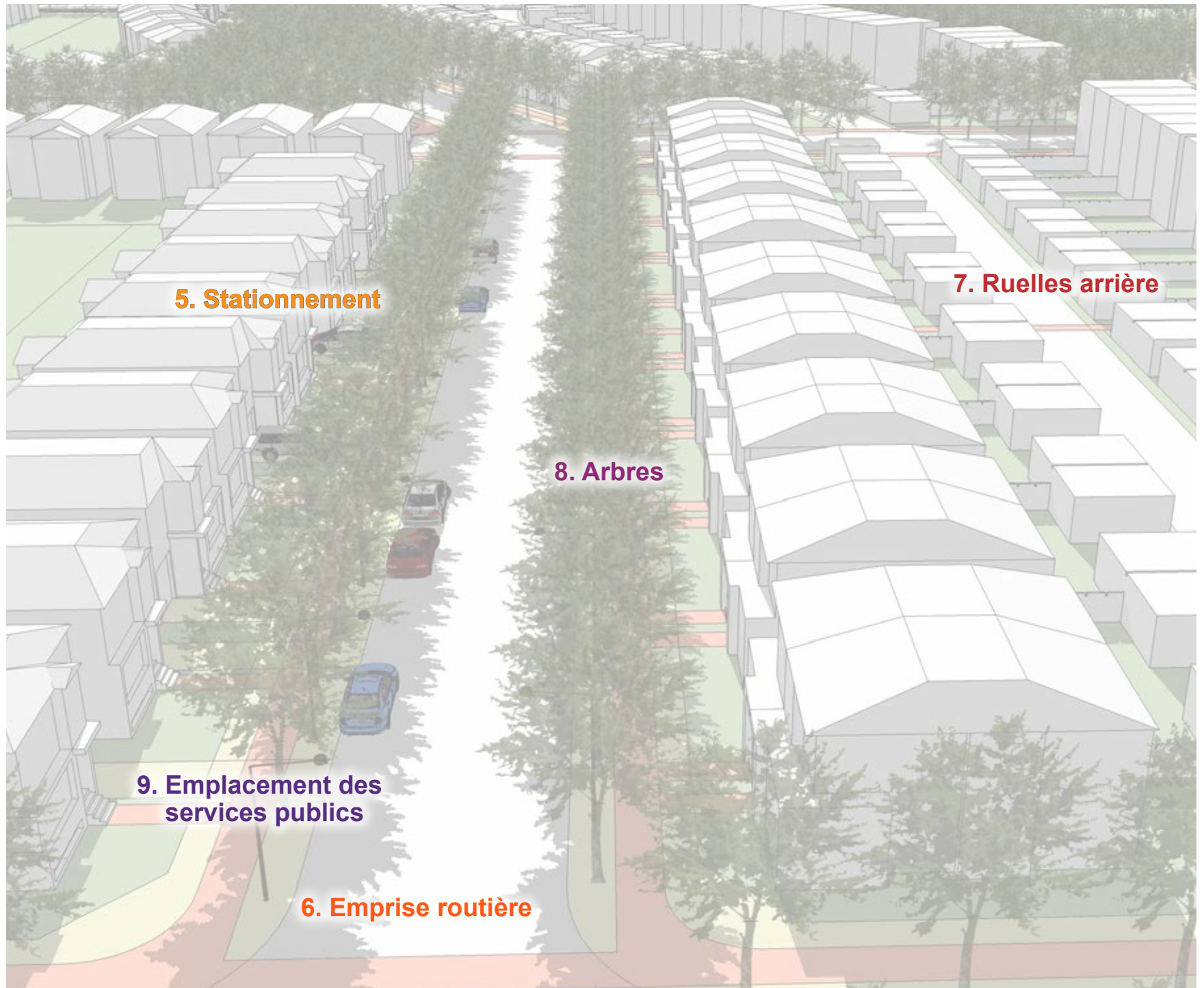
1. Encourager la planification et la conception des îlots comprenant une école et un parc comme un seul et même site, et en tenant compte du quadrillage des rues et des îlots du quartier.
2. Examiner les possibilités et les pratiques exemplaires en matière d'inclusion des arbres et des terrains boisés existants dans les espaces fonctionnels (p. ex., aires de jeux naturelles ou classes extérieures) sur le terrain des écoles.
3. Collaborer avec les conseils scolaires pour réduire au minimum la superficie nécessaire pour le terrain des écoles :
 - promouvoir la combinaison des écoles et des parcs lorsque c'est possible;
 - rechercher de manière proactive des partenariats concernant les installations et les ententes d'utilisation conjointe entre la Ville et les conseils scolaires (p. ex., terrains de jeu, bibliothèques, terrains de sport);

- envisager d'exiger que les écoles aient plusieurs étages (au moins deux);
- rechercher des façons d'améliorer les voies d'arrêt des autobus et les points de ramassage et de débarquement.

4. Donner priorité à la sécurité des piétons et des cyclistes en incluant des mesures de modération de la circulation sur les rues adjacentes aux écoles dès le début de leur conception.
5. Réviser les pratiques exemplaires sur le stationnement pour bicyclettes sur le terrain des écoles.
6. Déterminer des façons d'utiliser temporairement les terrains vacants des écoles visés par une option d'achat afin d'en faire profiter la communauté.

plan d'action

1. Donner priorité à la sécurité des enfants qui marchent et font du vélo autour des écoles en veillant à ce que les plans de lotissement indiquent les infrastructures piétonnières et cyclables et les mesures de modération de la circulation dans les emplacements appropriés à proximité des écoles.
2. Réviser les exigences de stationnement pour bicyclettes dans les écoles.
3. Élaborer un protocole permettant aux promoteurs d'utiliser temporairement le terrain des écoles visées par une option d'achat.
4. Collaborer avec les conseils scolaires pour élaborer de nouvelles politiques, pratiques ou lignes directrices liées à l'emplacement des écoles, à leur terrain et à leur construction, conformément aux orientations stratégiques ci-dessus.



stratégies pour bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes

bâtir des rues meilleures et plus intelligentes

La section « Bâtir des rues meilleures et plus intelligentes » se compose de cinq chapitres dont la portée diverge de ceux de la section « Bâtir des plans communautaires meilleurs et plus intelligents ». Les chapitres suivants – « Stationnement », « Emprise routière », « Ruelles arrière », « Arbres » et « Emplacement des services publics » – sont axés sur la résolution des conflits spatiaux sur l'emprise et dans les terrains et îlots adjacents. Ces conflits sont souvent de nature technique, mais sont soumis à la vision et aux principes approuvés, qui visent à créer des rues et des espaces publics attrayants, sécuritaires, inclusifs, fonctionnels et économiques. La difficulté consiste à harmoniser les solutions techniques à la vision pour concevoir des rues de meilleure qualité, pour ainsi améliorer la qualité de vie dans les nouveaux secteurs.

Bon nombre des éléments de « Bâtir des rues meilleures et plus intelligentes » sont indiqués de manière conceptuelle dans le diagramme ci-contre, et sont abordés plus en détail dans les cinq chapitres suivants.



préambule

La densification, l'étroitesse des terrains et les retraits plus courts que par le passé dans les secteurs suburbains ont entraîné certains problèmes en lien avec le stationnement résidentiel :

- certains résidents asphaltent l'espace paysager de leur cour avant ou latérale pour agrandir leur stationnement;
- les garages sont employés à d'autres fins que le stationnement;
- la longueur des entrées de cour ne convient pas aux dimensions des véhicules, ce qui empêche les résidents de garer un véhicule dans l'entrée menant à leur garage ou à leur abri à voitures ou les force à empiéter sur le trottoir ou l'emprise pour se garer;
- dans certains cas, les garages sont plus près de la limite de propriété avant que la façade de la résidence, réduisant ainsi la qualité du paysage de rue.

Le stationnement résidentiel est également lié au stationnement pour visiteurs. Par exemple, il est généralement impossible de garer le véhicule d'un visiteur sur un petit terrain; il faut donc trouver un stationnement sur rue. Cependant, lorsque les terrains sont étroits et que les entrées de cour et les bateaux de trottoir sont rapprochés, la distance entre les entrées est parfois trop petite pour stationner une voiture dans la rue. Notons qu'en plus de ces problèmes, de nombreux résidents ne savent pas où et quand le stationnement sur rue est permis, surtout l'hiver.

ce qu'on nous a dit

Commentaires reçus durant les ateliers

- Les infractions liées à l'élargissement des entrées ne sont pas sanctionnées de manière uniforme.
- Le retrait des maisons et des garages est trop important : les entrées et les voitures dominent le paysage de rue.
- Le retrait des garages est inadéquat : les voitures empiètent sur le trottoir et nuisent aux piétons.
- Les entrées de cour sont trop larges par rapport aux cours avant.
- Les normes de stationnement résidentiel sont trop élevées (1,2 place de stationnement par terrain).
- L'espace intérieur des garages est insuffisant pour accueillir à la fois une voiture et du rangement.
- Certains garages sont trop petits pour accueillir des véhicules de grande taille.
- Le stationnement sur rue est mal accepté et manque de règles cohérentes.
- Les gens ne comprennent pas les règles de stationnement et croient avoir le droit de se garer devant chez eux.
- Les normes ne sont pas applicables toute l'année.
- Les règlements sur le stationnement dans les rues résidentielles ne sont pas uniformes.
- Dans les endroits où le stationnement sur rue est permis, sa durée est limitée à trois heures.
- Il y a des conflits entre le déneigement et le stationnement sur rue permis en tout temps.
- La Ville ne tient pas compte des stationnements sur rue dans le calcul des stationnements résidentiels ou pour visiteurs.
- En raison de l'étroitesse des terrains, les entrées de cour sont peu espacées, ce qui limite le stationnement et l'entreposage de la neige.
- Le stationnement sur rue modère la circulation, mais certains résidents le jugent dangereux.
- Il est possible d'aménager des stationnements pour bicyclettes afin de réduire la demande en stationnement pour visiteurs dans les installations publiques.
- Il faut envisager un stationnement innovateur pour les visiteurs, par exemple un parc de stationnement communautaire dédié aux visiteurs, en remplacement du stationnement sur rue.

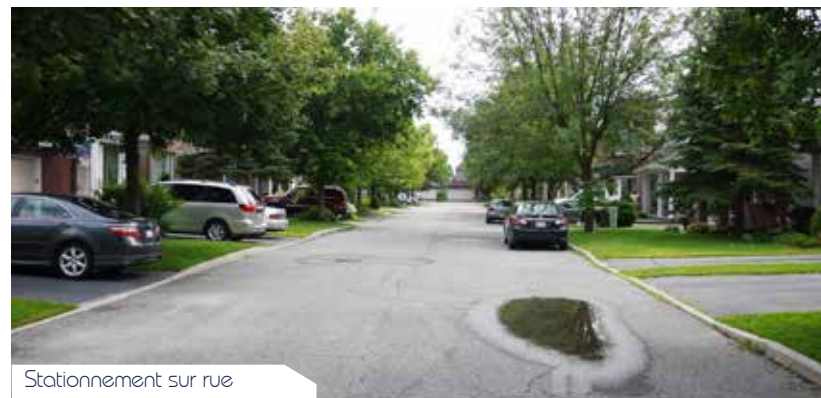
conséquences du statu quo

- Les entrées de cour courtes peuvent donner lieu à des conflits avec les usagers des trottoirs et contribuer aux demandes des résidents contre la construction de trottoirs.
- L'espace vert des cours avant peut être compromis.
- Les entrées de cour et les bateaux de trottoir larges limitent le stationnement sur rue.
- Les entrées de cour larges nuisent à la plantation d'arbres et à la rétention de l'eau pluviale.
- Les garages larges limitent l'aménagement de pièces habitables à l'avant de la maison (nuisant ainsi à la vue sur la rue).
- L'élévation des édifices dont l'avant est occupé par un garage réduit la qualité du paysage de rue.
- Certaines chaussées larges accordant de la place au stationnement ne sont pas beaucoup utilisées à cette fin, voire pas du tout; les rues sont donc plus larges que nécessaire, ce qui favorise les excès de vitesse.
- Les résidents continueront d'asphalter illégalement l'avant de leur terrain pour garer leur deuxième ou troisième véhicule.
- Les restrictions sur le stationnement sur rue nuisent aux possibles avantages de la modération de la circulation.

obstacles au changement

- Demande pour le stationnement de deux ou trois véhicules sur de petits terrains.
- Transport en commun actuellement peu pratique pour les navetteurs dans bon nombre de régions suburbaines en dehors des périodes de pointe.
- Utilisation des garages à des fins d'entreposage, reléguant ainsi le stationnement dans l'entrée de cour ou sur la rue.
- Stationnement sur rue qui n'est pas toujours permis pendant la nuit et qui est limité pendant la journée.
- Perception selon laquelle l'affichage, l'interprétation et l'application des règlements sur le stationnement sur rue ne sont pas uniformes.
- Gestion de la demande de stationnement pendant la transition entre une culture axée sur l'automobile et une culture axée sur le transport en commun dans les banlieues.
- Résistance à accepter et à adopter le système de permis de stationnement et les règles, l'application des règlements et l'affichage qui y sont associés.
- Ressources nécessaires à la mise en œuvre et à l'application des nouvelles solutions de stationnement.

situation sur le terrain



Stationnement sur rue



Entrées de cour dominant les cours avant



Grands espaces de stationnement en surface



Paysage de rue dominé par des entrées de cour longues et rapprochées



Distance entre les entrées de cour insuffisante pour le stationnement sur rue

parvenir à un développement durable

- Les entrées de cour de longueur adéquate et les trottoirs aménagés à des endroits appropriés réduisent les conflits avec les piétons, ce qui favorise les déplacements actifs.
- Le contrôle de la largeur des entrées accroît les surfaces perméables, ce qui favorise la rétention de l'eau pluviale, permet la plantation d'arbres et augmente l'espace habitable devant la maison, améliorant ainsi la vue sur la rue et la sécurité des quartiers.
- La restriction de la domination des garages sur l'élévation avant encourage une architecture de qualité sur la rue et améliore le paysage de rue.
- La modération de la circulation améliore la sécurité et encourage les déplacements actifs.
- Le stationnement sur rue peut aider à maintenir des espaces verts dans les cours avant.

précédents



Aménagement paysager amélioré et cour avant dont le retrait est faible



Entrées de cour en paire, qui augmentent la superficie des zones vertes



Paysages de rue améliorés axés sur les piétons



Maximisation du stationnement sur rue



Stationnement sur rue coordonné avec les entrées de cour

objectifs

- Permettre le stationnement de deux véhicules pour les résidences basses (soit un dans le garage et un dans l'entrée pour les maisons individuelles, les maisons jumelées et les maisons en rangée qui ont une entrée de cour) tout en veillant à la prédominance visuelle des entrées avant et des parties habitées des résidences.
- Réduire le plus possible les risques de conflits entre les usagers des trottoirs et les véhicules garés dans les entrées de cour.
- Réduire au minimum la largeur des entrées de cour et la partie de terrain qui leur est allouée pour maximiser l'espace accordé aux arbres, à l'aménagement paysager et à la rétention de l'eau pluviale.
- Utiliser le stationnement sur rue comme mesure de modération de la circulation sur les rues dont la largeur le permet.
- Mettre en œuvre un système de permis de stationnement résidentiel sur rue pour les ménages ayant plusieurs voitures afin d'éviter qu'ils n'asphaltent leur cour avant.

orientations stratégiques

1. Formuler des critères afin de déterminer dans quelles circonstances les stationnements donnant sur la rue et ceux donnant sur l'arrière des terrains sont appropriés.
2. Lorsqu'un stationnement donnant sur la rue est approprié, fixer des exigences de retrait permettant de garer un véhicule devant le garage ou l'abri tout en évitant la domination visuelle des garages dans le paysage de rue.
3. Déterminer la largeur souhaitable des entrées selon la largeur des terrains et offrir diverses possibilités.
4. Prévoir un espace suffisant pour un véhicule à l'intérieur des garages pour veiller à ce qu'ils puissent être utilisés comme prévu, c'est-à-dire pour stationner un véhicule.
5. Envisager des moyens de mettre en œuvre un programme de permis résidentiels sur rue pour les ménages ayant plusieurs voitures, et chercher à offrir assez de stationnements sur rue en veillant à ce que l'espace entre les entrées de cour (simples ou en paires) soit adéquat, en utilisant les ruelles arrière, ou en construisant des édifices avec stationnement à l'arrière s'il y a lieu.
6. Encourager le stationnement sur rue sur toutes les rues locales et collectrices, y compris le stationnement sur rue 24 heures sur 24 avec permis.
7. Envisager d'autoriser le stationnement sur rue d'un seul côté de la rue en alternance pendant l'hiver pour faciliter le déneigement.

plan d'action

1. Réviser les dispositions concernant le stationnement et le retrait dans le Règlement de zonage :
 - Veiller à ce que le retrait minimal entre le garage ou l'abri à voitures et le trottoir (ou le bord de la rue s'il n'y a pas de trottoir) soit suffisant pour garer un véhicule dans l'entrée de cour.
 - Déterminer les dimensions minimales d'un stationnement dans les garages, de concert avec l'industrie de l'aménagement.
 - Envisager la possibilité de réduire la saillie des garages lorsque le Règlement de zonage permet qu'un garage ou un abri à voitures soit plus proche de la ligne de lot avant que la façade de l'habitation, et d'exiger que des éléments architecturaux pouvant mitiger les effets de la saillie du garage sur la qualité du paysage de rue soient aménagés lorsque cette saillie est permise.
2. Envisager la mise en œuvre de nouvelles règles de zonage :
 - Faire le lien entre la largeur des terrains et l'autorisation du stationnement à accès par l'avant; cela pourrait nécessiter une ruelle arrière ou un stationnement à accès par l'arrière pour les terrains de maisons en rangée très étroits.
 - Établir un espace minimal entre les entrées de cour et les bateaux de trottoir pour qu'au moins un espace de stationnement sur rue soit aménagé entre les entrées (simples ou en paires).
3. Inclure dans les conventions d'achat et de vente une trousse de renseignements pour clarifier les attentes concernant le stationnement, le transport en commun et les infrastructures piétonnières et cyclables.
4. Terminer l'examen des politiques sur les permis de stationnement sur rue et formuler des recommandations pour la révision du programme de permis de stationnement sur rue au besoin.

préambule

Les routes sont un élément essentiel de l'espace public dans les nouvelles collectivités. En plus de permettre les déplacements par véhicule et les transports actifs, les routes accueillent des infrastructures essentielles. Il faut donc que la conception de l'emprise tienne compte de multiples objectifs communautaires : transports multimodaux, prestation des services publics et espace pour les arbres et les installations de gestion des eaux pluviales. Cependant, l'espace sur l'emprise est soumis à une forte concurrence, et on remarque des pressions visant à réduire au minimum les infrastructures nécessitant un entretien par la Ville. Par conséquent, il faut réexaminer les exigences liées à l'espace sur l'emprise et trouver de nouvelles manières d'économiser. Voici quelques-uns des éléments à prendre en compte :

- espace pour les services publics;
- espace suffisant pour l'entreposage de la neige;
- stationnement sur rue;
- espace suffisant pour des arbres en santé;
- exigences liées à la largeur des voies de circulation des véhicules;
- espace pour tous les modes de transport;
- modération de la circulation;
- gestion des eaux pluviales.

ce qu'on nous a dit

Commentaires reçus durant les ateliers

- The City's 16.5m right-of-way, as currently configured, is too narrow and reduces the opportunity for snow storage, on-street parking, and street trees.
- Wider right-of-ways are required on some roads to accommodate bus routes.
- No consistent approach to the provision and location of sidewalks.
- Where sidewalks are located at the curb, snow storage is not accommodated.
- Lack of a large enough palette of right-of-ways to choose the most appropriate road type to suit the context of the local neighbourhood.
- Building setbacks accentuate the perception of wider roads.
- Speeding is a recurring issue on many local streets.
- Curb radii on local streets is often excessive and encourages speeding.

conséquences du statu quo

- On perd l'occasion d'intégrer les rues à l'espace public, par exemple en y installant des arbres et des trottoirs.
- Le manque d'arbres, de trottoirs et d'infrastructures cyclables décourage les déplacements actifs.
- La largeur excessive des routes est propice aux excès de vitesse et accroît les coûts de déneigement.

obstacles au changement

- Choix restreint de types de rues approuvés.
- Harmonisation des normes routières et des nouvelles communautés plus denses et compactes.
- Tendance à l'élargissement des voies pour les véhicules et résistance au retour à des voies plus étroites.
- Les services publics conçus pour utiliser un espace restreint peuvent accroître les coûts d'entretien de certains fournisseurs.
- Difficulté inhérente de la collaboration avec plusieurs intervenants dont les compétences et les normes de sécurité varient pour atteindre des compromis quant aux retraits et au dégagement pour les services publics.

situation sur le terrain



parvenir à un développement durable

- Les rues complètes comportant des arbres et des trottoirs encouragent les déplacements actifs.
- Les arbres de rue réduisent l'effet d'îlot thermique urbain et le ruissellement des eaux pluviales.
- Une gestion des eaux pluviales innovatrice dans l'emprise peut réduire la demande des eaux pluviales sur l'infrastructure de raccordement et améliorer la qualité de l'eau.

précédents



Paysages de rue durables



Paysages de rue inclusifs



Paysages de rue axés sur les piétons



Rue complète : arbres, trottoir, cours avant aménagées et éclairage

objectifs

- Trouver l'équilibre entre les différents éléments sur l'emprise routière.
- Veiller à offrir une vaste gamme de coupes transversales qui conviennent à l'utilisation prévue, au secteur et à la conception communautaire.
- Créer des rues complètes favorables à tous les moyens de transport.
- Créer un environnement routier qui améliore la sécurité et l'habitabilité.
- Créer de belles rues bordées d'arbres et en faire un élément clé de l'espace public.
- Accorder de la place sur l'emprise pour la gestion des eaux pluviales.

orientations stratégiques

- 1.** Ajouter de nouvelles coupes transversales d'emprise qui conviennent à la forme bâtie, qui facilitent la plantation des arbres de rue et qui tiennent compte des points 2 à 9 ci-dessous.
- 2.** Envisager un nouveau type d'emprise très étroite pour les rues à sens unique.
- 3.** Veiller à ce que les coupes transversales de l'emprise, la largeur de la chaussée et la vitesse de base respectent la forme bâtie et l'utilisation du sol.
- 4.** Veiller à ce que les nouvelles coupes transversales tiennent compte de la géométrie décalée du secteur et des différences entre la largeur de l'emprise et la largeur des routes asphaltées.
- 5.** Réduire la largeur des voies de circulation dans les nouvelles coupes transversales.
- 6.** Tenir compte du transport en commun et des commodités connexes dans la conception des rues qui sont desservies par le transport en commun ou pourraient l'être.
- 7.** Mettre en œuvre des mesures de modération de la circulation (comme celles du Guide canadien d'aménagement de rues conviviales) dès le début de la conception des routes locales et collectrices.
- 8.** Permettre un stockage des eaux pluviales accru sur l'emprise et envisager d'utiliser des jardins pluviaux pour l'arrosage des arbres.
- 9.** Déterminer la taille et l'emplacement à privilégier pour les boîtes postales communautaires sur l'emprise pour favoriser les déplacements actifs et la sécurité et éviter les courts trajets en voiture.
- 10.** Veiller à ce que l'emprise comprenne les éléments d'une rue complète :
 - infrastructures piétonnières;
 - infrastructures cyclables;
 - stationnement sur rue;
 - mesures de modération de la circulation;
 - arbres des deux côtés de la rue, y compris de grands arbres offrant un couvert forestier;
 - emplacement des services publics et considérations opérationnelles qui ne nuisent pas aux caractéristiques des rues complètes.

plan d'action

1. Créer de nouvelles coupes transversales d'emprise pour accroître le nombre de types de rues possibles dans les nouveaux plans de lotissement, par exemple :
 - Rues locales et collectrices où il est possible de planter des arbres des deux côtés de l'emprise.
 - Rues favorables à un couvert forestier.
 - Rues locales ou portions de rues dont la vitesse de base est réduite pour décourager les excès de vitesse et améliorer la sécurité.
 - Rues locales et collectrices dont les voies pour véhicules sont moins larges et qui comportent des mesures de modération de la circulation.
 - Rues locales et collectrices comportant des mesures innovatrices de gestion des eaux pluviales.
 - Rues locales et collectrices « vertes » qui relient les éléments du réseau d'espaces verts urbains, conformément au Plan directeur des espaces verts et aux Lignes directrices pour la planification et la conception des couloirs routiers.
 - Artères pouvant accueillir des commerces de détail dont la devanture donne sur la rue tout en offrant des stationnements sur rue et des infrastructures cyclables.
 - Rues complètes qui conviennent à tous les usagers de la route, s'il y a lieu, comme le recommandent les politiques relatives aux rues complètes du Plan directeur des transports.
2. Déterminer une vitesse de base pour toutes les nouvelles coupes transversales d'emprise en fonction de l'utilisation future des terrains adjacents, de sorte que la vitesse des véhicules convienne à tous les usagers de la route.
3. Mettre en œuvre la politique du Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa 2013 qui exige que la vitesse de base soit faible sur les rues exemptes d'infrastructures piétonnières.
4. Créer des illustrations pour chaque type de route (coupes transversales sous forme de plans et d'images en trois dimensions) afin d'explicitier la relation entre tous les éléments (édifices, entrées de cour, aménagement paysager, services publics).
5. Réviser les Lignes directrices sur l'aménagement urbain des nouveaux quartiers pour fixer les critères relatifs aux boîtes postales communautaires conformément à l'orientation stratégique 9.
6. Mettre à jour le Plan directeur des espaces verts pour y inclure des précisions pour les rues vertes.

préambule

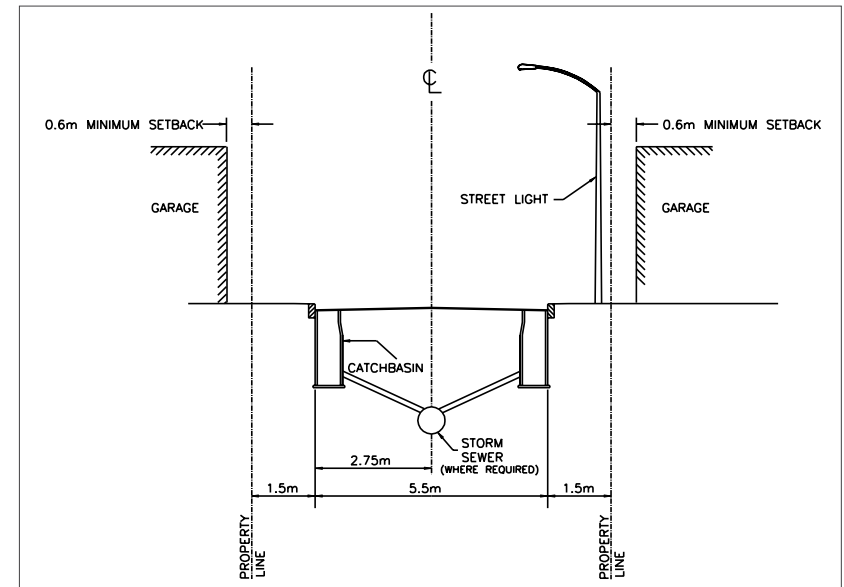
Les ruelles arrière sont une option à la fois traditionnelle et innovatrice qui facilite le stationnement sur rue et la plantation d'arbres de rue en évitant que la chaussée soit interrompue par les entrées de cour. Elles favorisent la construction des édifices à proximité des rues, donnant ainsi lieu à des paysages de rue attrayants, bordés d'arbres et propices à la marche. De plus, l'absence d'entrées de cour avec accès direct à la rue améliore la sécurité en réduisant le nombre de véhicules qui entrent et sortent, un avantage particulièrement important dans les couloirs de transport en commun et sur les rues ayant des installations publiques achalandées. Les ruelles arrière posent toutefois quelques problèmes :

- appartenance à la Ville ou à des propriétaires privés (entretien et opération);
- problème de sécurité perçue;
- perte d'espace d'agrément dans les cours arrière;
- procédures liées au stationnement dans les ruelles arrière et application connexe des règlements sur le stationnement;
- entreposage et transport de la neige et des eaux pluviales;
- risques d'augmentation des coûts d'entretien;
- augmentation des surfaces imperméables;
- emplacement des services publics dans les ruelles arrière.

ce qu'on nous a dit

Commentaires reçus durant les ateliers

- Le stationnement dans les ruelles arrière nuit à la circulation et à l'accès.
- Les ruelles arrière sont utilisées comme raccourcis.
- Il y a des excès de vitesse dans les ruelles arrière.
- Les ruelles arrière trop larges donnent l'impression d'être des rues.
- Les ruelles arrière sont trop étroites.
- La manipulation et la collecte des ordures sont plus sécuritaires dans les ruelles arrière.
- Des questions de coûts et d'entretien ont entravé l'acceptation des ruelles arrière par la Ville.
- La Ville n'a pas les ressources financières nécessaires pour le déneigement des ruelles arrière.
- Il faut résoudre les problèmes d'entreposage de la neige et de stockage des eaux pluviales dans les ruelles arrière.



Norme actuelle : voie de 8,5 m – Coupe transversale

conséquences du statu quo

- Dans les îlots de maisons en rangée et sur les petits terrains, les entrées de cour dominant la cour avant et réduisent la possibilité d'aménager des pièces habitables donnant sur la rue.
- Les entrées de cour situées dans les cours avant réduisent l'offre de stationnements sur rue.
- Les secteurs propices à la plantation d'arbres dans les terre-pleins sont limités.
- Le stationnement excessif dans les cours avant nuit au paysage de rue.

obstacles au changement

- On observe une résistance causée par l'incompréhension du fait que les ruelles arrière sont des solutions qui dépendent des besoins du lieu ou de l'îlot en particulier, et qu'elles ne seront pas nécessairement mises en œuvre à l'échelle du quartier.
- Le déneigement exigera l'entreposage ou le déplacement de la neige après les chutes de neige importantes.
- Les entreprises de services publics pourraient devoir modifier leurs normes.
- Il n'y a pas de consensus sur les normes et leur mise en œuvre à l'échelle de la ville.
- Les questions liées aux coûts d'entretien ne tiennent pas compte des avantages des ruelles.
- Le coût d'entretien supplémentaire pour les propriétaires des ruelles arrière privées suscite des réserves.
- Les constructeurs interprètent différemment l'utilisation des ruelles et l'acceptation du marché est incertaine.

situation sur le terrain



Ruelle de copropriétés



Ruelle dans un îlot de maisons en rangée

parvenir à un développement durable

- Les ruelles sont un élément important des collectivités complètes et des banlieues de qualité.
- Les ruelles favorisent la sécurité sur les trottoirs, encourageant ainsi la marche et un mode de vie sain.
- Les ruelles permettent de mettre à profit la perméabilité des cours avant et favorisent la création d'un couvert forestier urbain.
- Les ruelles libèrent l'avant des maisons et permettent d'aménager des pièces habitées donnant sur la rue.

précédents



Ruelle aménagée



Ruelle améliorée dans un îlot de maisons en rangée



Amélioration du paysage de rue sur un îlot ayant une ruelle arrière



Ruelle arrière utilisée comme aire d'agrément communautaire informelle

objectifs

- Promouvoir la densification de l'aménagement pour réduire les effets sur le paysage de rue.
- Améliorer le paysage de rue en retirant les voitures de l'avant des maisons tout en maximisant l'espace de vie donnant sur la rue.
- Envisager l'aménagement de ruelles arrière dans les secteurs où les entrées de cour avant entreraient en conflit avec des utilisations adjacentes comme les écoles.
- Résoudre les problèmes liés à l'entreposage de la neige et au stockage des eaux pluviales et à leur transport.
- Envisager d'aménager des services publics souterrains dans les ruelles arrière.
- Maximiser les espaces verts, la plantation d'arbres et les aménagements paysagers.

orientations stratégiques

1. Déterminer les endroits où des ruelles arrière ou des stationnements avec accès à l'arrière conviennent (p. ex., îlots de maisons en rangée ou de maisons superposées en rangée ayant un nombre de bateaux de trottoir et un accès limités aux entrées de cour et un stationnement à l'arrière de chaque logement). Il peut s'agir de terrains faisant face à une école, à un parc ou à un centre communautaire ou situés sur une route collectrice ou une artère principale.
2. Analyser les implications financières de la propriété municipale des ruelles et ses avantages en matière de conception communautaire; évaluer des modèles de ruelles privées ayant une servitude publique pour les piétons.

3. Déterminer quels services publics pourraient et devraient être installés dans les ruelles arrière.
4. Réviser la conception des îlots avec ruelles arrière pour améliorer l'entreposage et le transport de la neige et des eaux pluviales.

plan d'action

1. Réviser les Lignes directrices sur l'aménagement urbain des nouveaux quartiers et le Règlement de zonage pour offrir un cadre pour l'aménagement de ruelles arrière ou de stationnements à accès par l'arrière, conformément aux orientations stratégiques.
2. Créer des coupes transversales pour les emprises longitudinales, des normes de conception des îlots et des règlements de zonage pour les ruelles qui incluent des exigences fonctionnelles et des précisions d'entretien et de conception pour les services publics, les vitesses réduites, la longueur maximale des îlots, les retraits arrière et le stationnement à l'extérieur des ruelles, la gestion des eaux pluviales et l'entreposage de la neige.
3. Créer de nouvelles coupes transversales de ruelles d'une largeur inférieure à 8,5 m (éventuellement à sens unique) à utiliser lorsque c'est possible.

préambule

Les arbres contribuent à la durabilité et à la beauté de nos quartiers. En plus de leurs bienfaits pour l'environnement, ils jouent un rôle fondamental dans la qualité du paysage de rue. Par le passé, la plantation d'arbres dans les nouveaux secteurs a posé certains problèmes, qui ont mené à des paysages de rue sans arbres et à des quartiers peu attrayants. Voici quelques-uns des facteurs en cause :

- concurrence pour l'espace sur l'emprise;
- problèmes géotechniques relatifs aux sols;
- possibilités limitées pour la plantation de grands arbres propices au couvert forestier.

ce qu'on nous a dit

Commentaires reçus durant les ateliers

- Le couvert forestier et la diversité des essences diminuent à Ottawa, en partie à cause des espèces envahissantes, des maladies et de l'aménagement du territoire.
- Les arbres ne sont pas plantés dans des conditions propices à leur croissance ou dans un volume suffisant de terre.
- Les retraits et l'emplacement des services publics restreignent la plantation d'arbres.
- La plantation d'arbres dans les régions suburbaines est limitée ou reportée depuis trop longtemps en raison de l'évaluation en cours des effets des arbres sur les sols d'argile des grands fonds.
- Dans la ville d'Ottawa, on utilise principalement de petits arbres ou de grands arbustes dans les secteurs de sols d'argile des grands fonds; ceux-ci ne formeront jamais un couvert forestier continu.
- La majorité des sols d'Ottawa contiennent de l'argile des grands fonds. Ils sont considérés comme la cause de l'affaissement du sol, qui a endommagé les fondations de certains édifices.
- La Ville a formulé des lignes directrices sur la plantation d'arbres en se fondant sur les recommandations d'ingénieurs en géotechnique.
- Les promoteurs n'obtiennent pas de crédit pour les arbres plantés sur les propriétés privées s'ils ne sont pas plantés sur l'emprise routière.
- Bien que la plantation d'arbres dans les terre-pleins soit une option plus esthétique, elle entraîne des coûts d'entretien accrus et nuit à la santé et au taux de survie des arbres.
- Il faut privilégier la conservation des arbres à la plantation de nouveaux arbres.
- Il faut mettre davantage l'accent sur l'entretien des arbres, en particulier sur l'arrosage des jeunes arbres, plutôt que sur des quotas de plantation.

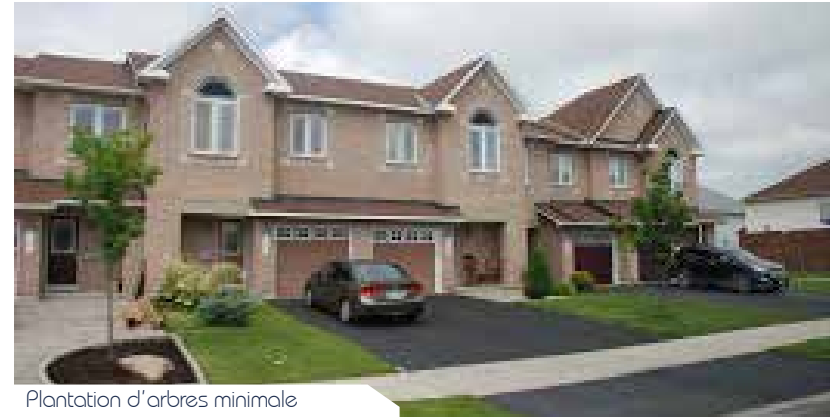
conséquences statu quo

- On perd ou réduit les avantages esthétiques, environnementaux et psychologiques importants des arbres dans les nouveaux secteurs.
- Les microclimats susceptibles à l'effet d'îlot thermique urbain ne sont pas améliorés.
- Le ruissellement de l'eau pluviale vers les puisards de rue augmente, et l'infiltration dans le sol est faible.
- Les corridors de vent sont favorisés.
- L'habitat pour la faune s'en trouve réduit.

obstacles au changement

- Il n'est pas rare que les plans de lotissement ne comprennent pas assez de renseignements géotechniques détaillés sur les sols argileux pour déterminer si la politique sur les sols argileux s'applique.
- La politique actuelle sur les sols argileux manque de souplesse et ne tient pas compte de la variation de la plasticité et de la sensibilité des sols argileux dans différentes parties de la ville.
- On comprend mal l'importance du volume et de la qualité du sol dans la plantation d'arbres.
- On comprend mal les effets de la réduction de la taille des terrains, de la réduction de la largeur de l'emprise et de la politique sur les sols argileux sur la capacité à atteindre les objectifs du Plan officiel et des lignes directrices d'aménagement concernant la plantation d'arbres de rue.
- Il est impossible de tenir une discussion équilibrée sur les avantages considérables d'un couvert forestier dans les quartiers par rapport aux autres utilisations de l'emprise.
- Les grands couverts forestiers complets pourraient nuire à l'éclairage de la chaussée.

situation sur le terrain



Plantation d'arbres minimale



Paysages de rue exempts d'arbres

parvenir à un développement durable

- Les arbres et les espaces paysagers absorbent l'eau de ruissellement, qui serait autrement dirigée vers la chaussée et l'infrastructure de raccordement.
- Les arbres matures accroissent la valeur des propriétés.
- Le couvert forestier réduit l'effet d'îlot thermique urbain et améliore la conservation d'énergie.
- Les arbres de rue favorisent les déplacements actifs et contribuent à la modération de la circulation.
- Les arbres améliorent la qualité de l'air et la santé publique.
- La plantation de certaines espèces d'arbres aide à mettre à profit l'énergie solaire passive.

précédents



Paysages de rue bordés d'arbres; environnements axés sur les piétons

objectifs

- Veiller à offrir un espace suffisant pour des arbres en santé sur l'emprise.
- Résoudre le problème de la plantation d'arbres dans les sols d'argile des grands fonds au moyen de solutions techniques permettant de planter des espèces d'arbres plus grandes et plus variées.
- Agrandir la forêt urbaine et en améliorer la biodiversité.
- Choisir des essences d'arbres convenant à l'environnement local.
- Obtenir les conditions adéquates pour la maturation des arbres.

orientations stratégiques

Arbres de rue

1. Dans les nouvelles coupes transversales de l'emprise, veiller à offrir des conditions qui favorisent la santé des arbres de rue, y compris ceux qui forment un couvert forestier.
2. Mettre en œuvre les stratégies de plantation d'arbres indiquées dans le manuel sur la plantation d'arbres de rue dans les nouveaux quartiers (qui sera approuvé au début de 2015).

Préservation des arbres existants

3. Lorsque c'est approprié, inclure des réserves de peuplement d'arbres ou de boisés dans les parcs et les espaces libres.
4. Améliorer la conservation des arbres sains et des secteurs boisés dans les nouveaux quartiers.

plan d'action

1. Terminer les options de conception regroupant les services publics dans les nouvelles coupes transversales afin d'accroître l'espace accordé aux arbres.
2. Mettre à jour les exigences liées à la soumission des évaluations géotechniques dans les plans de lotissement pour y inclure des paramètres précis sur la détermination du type (plasticité et sensibilité) de sol argileux présent.
3. Évaluer les possibilités de réviser la politique actuelle sur les sols argileux lorsqu'on aura des renseignements détaillés sur les sols argileux (voir Plan d'action 2). Utiliser ces renseignements pour assouplir la politique dans les endroits où la quantité de sols argileux à risque est faible dans le but d'accroître le nombre d'espèces permises et de réduire le retrait minimal entre les arbres et les fondations des édifices. Cela peut inclure l'utilisation de cellules de sol ou de membranes antiracines.
4. Dans l'élaboration des nouvelles coupes transversales de l'emprise, tenir compte des nouvelles espèces d'arbres recommandées dans le manuel sur la plantation d'arbres de rue dans les nouveaux quartiers (qui sera approuvé au début de 2015).
5. Revoir les possibilités de donner aux promoteurs des crédits pour la conservation ou la transplantation des arbres matures dans les nouveaux plans de lotissement.

préambule

L'emplacement des services publics en surface et sous la terre dépend de nombreux facteurs, dont l'espace disponible sur l'emprise, le dégagement exigé entre les services publics et la conception des tranchées destinées aux services publics et de l'infrastructure connexe. Comme la densité est accrue et que les aménagements sont de plus en plus compacts, l'aménagement et la coordination de tous les éléments sur l'emprise posent de nombreux défis :

- exigences concurrentes en matière d'espace pour les trottoirs, les arbres et les services publics;
- retraits et dégagement minimaux des services publics et priorité des services publics par rapport aux autres éléments comme les arbres de rue;
- normes de conception de certains services publics n'ayant pas été mises à jour pour refléter l'augmentation de la densité.

ce qu'on nous a dit

Commentaires reçus durant les ateliers

- L'infrastructure des services publics en surface et sous la terre est privilégiée par rapport aux arbres.
- Les services publics en surface nuisent au paysage de rue.
- Les promoteurs sont prêts à planter plus d'arbres de rue si l'emplacement des services publics le permet.
- Il est possible de varier la coupe transversale d'une rue en fonction de l'utilisation du sol.
- En raison des exigences actuelles de la Ville, l'emprise routière a généralement une largeur de 18 m, et ce, malgré la volonté d'accroître la densité et de créer des aménagements plus compacts.

conséquences du statu quo

- Les pressions sur l'espace déjà restreint de l'emprise et des cours avant s'accroissent.
- L'emprise est inutilement large et entraîne des problèmes (p. ex., excès de vitesse).
- Il est parfois impossible de planter des arbres à cause du manque d'espace restant sur l'emprise.

obstacles au changement

- Problèmes liés à la gestion des risques et à la responsabilité.
- Pratiques locales établies.
- Conséquences sur les coûts d'entretien.

situation sur le terrain



parvenir à un développement durable

- L'utilisation plus efficace de l'espace accordé aux services publics favorise l'aménagement d'emprises de taille appropriée ainsi que la plantation d'arbres et leur santé.

précédents



Câbles d'électricité souterrains



Lampadaires intégrés au paysage de rue



Services publics combinés dans un poteau de type « Trafalgar »

objectifs

- Équilibrer les exigences liées à tous les éléments sur l'emprise.
- Chaque fois que c'est possible, combiner les services publics dans un seul endroit pour réduire au minimum l'espace occupé sur l'emprise.
- Disposer les services publics d'une façon qui est compatible avec les objectifs de design urbain.
- Réduire le plus possible l'incidence des services publics sur le paysage de rue.

orientations stratégiques

1. Privilégier les concepts qui camouflent le plus possible l'infrastructure et les services publics (sauf les feux de circulation et les bornes-fontaines).
2. Trouver des solutions pour réduire l'espace occupé par les services publics sur l'emprise (p. ex., tranchée commune) tout en offrant assez de place pour les arbres de rue.
3. Réduire le plus possible le nombre de services publics qui traversent les tranchées réalisées pour la plantation d'arbres.
4. Veiller à ce que l'emplacement des services publics et la conception du réseau puissent s'adapter à une densité croissante sans compromettre la qualité du service et les normes de sécurité.
5. Combiner les services publics en surface pour réduire leur effet visuel sur le paysage de rue.
6. Continuer de favoriser l'enfouissement des fils aériens sur les nouvelles routes.

plan d'action

1. Mettre sur pied un groupe de travail qui préparera de nouvelles coupes transversales pouvant accueillir toute l'infrastructure sur l'emprise, y compris les arbres et les services publics.
2. Déterminer le dégagement minimal possible pour tous les services publics.

5 stratégies de mise en œuvre

Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes
est la responsabilité conjointe :

- **de la Ville d'Ottawa;**
- **des organismes publics;**
- **de la communauté et les résidents;**
- **des acteurs de l'industrie de l'aménagement.**

plan d'action

Le plan d'action de « Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes » vise à ce que les recommandations du présent rapport donnent lieu à des mesures et à des résultats tangibles. Il fait le lien entre les éléments du plan d'action des neuf chapitres de la section 4 et les stratégies de mise en œuvre particulières indiquées ci-dessous, comme en témoigne le tableau sommaire du plan d'action à la fin du présent rapport.

Le plan d'action comprend quatre types de stratégies de mise en œuvre :

- **Résultats rapides**
- **Révision de lignes directrices ou de politiques**
- **Études de zonage**
- **Groupes de travail**

Dans le cadre du plan d'action, on recommande que les résultats rapides soient obtenus d'ici la fin de 2015, alors que les révisions de lignes directrices ou de politiques, les études de zonage ainsi que les groupes de travail, qui sont des entreprises collaboratives de plus grande envergure, devraient pour leur part être menés à bien pendant le mandat du Conseil (2015-2018). Chacune des stratégies de mise en œuvre tiendra compte de la Politique de gestion intégrale des actifs de la Ville et cherchera à trouver l'équilibre entre l'abordabilité à long terme des biens municipaux et les objectifs d'aménagement de la ville dans le Plan officiel.

Résultats rapides (2015)

Mettre à jour les exigences de présentation des nouveaux plans de lotissement :

- Mettre en place les mesures de modération de la circulation pendant la construction initiale des rues.
- Mettre à jour les politiques de stationnement sur rue pour faciliter les demandes de permis de stationnement spéciaux.
- Réviser le Règlement de zonage pour faciliter le stationnement résidentiel.
- Clarifier les règlements de stationnement et les options de transport dans les conventions d'achat et de vente des nouvelles maisons.
- Faire participer OC Transpo plus tôt dans le processus de conception des plans de lotissement.
- Exiger des analyses plus poussées des sols d'argile des grands fonds pour assouplir les restrictions sur la plantation d'arbres.
- Inclure des étangs secs dans la conception des parcs.

Révision de lignes directrices ou de politiques

Certains des éléments du plan d'action sont des principes généraux importants qui doivent être appliqués souplesment, au cas par cas. La meilleure façon d'introduire ces principes est par la révision des lignes directrices existantes touchant les plans de conception communautaire et les plans de lotissement. Les révisions et les ajouts les plus pertinents seront ceux apportés aux Lignes directrices sur l'aménagement urbain des nouveaux quartiers, à la politique sur les sols argileux et au *Manuel d'aménagement des parcs et sentiers*, et concernent notamment :

- le quadrillage modifié ou décalé;
- l'espacement des artères et la taille des îlots;
- les ruelles arrière et les édifices ayant un stationnement à l'arrière;

- les terrains dont l'arrière donne sur une rue;
- l'emplacement des boîtes postales communautaires;
- les restrictions à la plantation d'arbres dans les sols d'argile des grands fonds;
- la classification des petits parcs (moins de 0,4 ha).

Études de zonage

Certains volets du plan d'action recommandent l'examen de questions de zonage nécessitant une étude et une consultation distinctes, dont :

- l'assouplissement du zonage des nouveaux lotissements pour autoriser les unités vie-travail et les utilisations du sol commerciales;
- la dimension minimale des places de stationnement dans les garages;
- la saillie maximale des garages;
- la distance minimale entre les entrées de cour;
- les nouvelles conceptions d'îlots comportant une ruelle arrière.

Groupes de travail

1. **Groupe de travail sur les rues** : Coupes transversales de l'emprise des routes, arbres de rue et services publics.
 - Président : Phil Landry, gestionnaire, Direction de la circulation routière, Service des travaux publics.
 - Élaborer de nouvelles coupes transversales pour l'emprise afin de réconcilier différents éléments, comme l'emplacement des services publics, les arbres de rue, la gestion des eaux pluviales, l'entreposage de la neige, les vitesses de base, la largeur des voies de circulation et la modération de la circulation.

2. Groupe de travail sur les parcs : Parcs, gestion des eaux pluviales et préservation des arbres.

- Président : Fel Petti, gestionnaire, Examen des projets d'aménagements, Services suburbains, Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance.
- Ce groupe de travail se penchera sur les questions suivantes : transport et entreposage d'urgence des eaux pluviales dans les parcs et les espaces libres, amélioration de la préservation des arbres existants, nouvelle classification pour les petits parcs et assouplissement de la politique sur les sols argileux lorsque les conditions du sol le permettent.

3. Groupe de travail sur les écoles : Terrains d'écoles.

- Présidente : Lee Ann Snedden, gestionnaire, Direction de l'élaboration de politiques et de l'esthétique urbaine, Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance.
- Période : 2015-2016.
- Le groupe de travail abordera les défis et les possibilités suivants avec les conseils scolaires : écoles à plusieurs étages, infrastructures piétonnières et cyclables, modération de la circulation, utilisation temporaire des terrains d'écoles visés par une option d'achat, ententes de partage des installations et d'utilisation communautaire, voies d'arrêt pour autobus et zones de débarquement et d'embarquement des élèves, préservation des arbres et des terrains boisés sur les terrains d'école.

Échéancier et mandat des groupes de travail

Les mandats des groupes de travail et les solutions techniques recommandées par chacun respecteront les orientations stratégiques et le plan d'action figurant dans le présent document, ainsi que la vision et les principes approuvés de « Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes ». Les mandats seront soumis à l'examen des membres du groupe et seront approuvés par le comité directeur et les conseillers responsables de « Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes ». Tout intérêt divergeant entre les membres d'un groupe de travail sera résolu par le président (qui se fondera sur la vision, les principes, les orientations stratégiques et les plans d'action), en consultation avec le comité directeur et les conseillers responsables du projet au besoin.

Le mandat de chaque groupe de travail indiquera clairement les éléments suivants :

- président et membres;
- contexte, but et objectifs;
- fréquence et durée des réunions;
- échéancier;
- résultats attendus;
- demandes de ressources.

Tableau sommaire du plan d'action

Le tableau sommaire suivant comprend chacun des éléments du plan d'action, dans l'ordre où ils figurent dans le présent rapport, de même que la période visée et leur stratégie de mise en œuvre.

Emplacement dans le rapport	Description	Période		Stratégie de mise en œuvre
		2015	2015 - 2018	
Réseau routier et utilisation du sol – n° 1	Réviser les Lignes directrices sur l'aménagement urbain des nouveaux quartiers pour promouvoir les éléments suivants dans tous les nouveaux plans de conception communautaire et plans de lotissement, s'il y a lieu. <ul style="list-style-type: none"> Encourager l'aménagement d'un réseau routier en quadrillage modifié ou décalé, conformément aux orientations stratégiques ci-dessus. Veiller à ce que les îlots soient d'une longueur appropriée, conformément aux orientations stratégiques; Aménager des unités vie-travail et des commerces locaux. 		✓	Révision de lignes directrices et de politiques
Réseau routier et utilisation du sol – n° 2	Le personnel collaborera avec les demandeurs pour déterminer les infrastructures piétonnières et cyclables et l'emplacement des mesures de modération de la circulation au moment de la consultation préalable et de la publication des nouveaux plans de lotissement, avant l'approbation du plan provisoire. Une fois acceptées, ces infrastructures et ces mesures seront ajoutées aux conditions d'approbation du plan de lotissement provisoire. De cette manière, les conceptions détaillées pourront avoir lieu ensemble, en même temps que la conception des rues, et être approuvées avant l'enregistrement des plans de lotissement.	✓		Résultats rapides
Réseau routier et utilisation du sol – n° 3	Collaborer avec OC Transpo pour déterminer l'emplacement des futurs circuits, arrêts et stations de transport en commun au moment de la conception initiale des nouveaux plans de lotissement.	✓		Résultats rapides
Réseau routier et utilisation du sol – n° 4	Veiller à ce que le zonage soit assez flexible pour permettre les utilisations du sol polyvalentes et les commerces locaux, conformément à l'orientation stratégique 11.		✓	Études de zonage
Parcs et espaces libres – n° 1	À la suite de la vérification indiquée à l'orientation stratégique 1, réviser le <i>Manuel d'aménagement des parcs et sentiers</i> pour y ajouter de nouvelles classes appropriées pour les parcs de petite taille.		✓	Révision de lignes directrices et de politiques et Groupe de travail sur les parcs
Gestion des eaux pluviales – n° 1	Envisager d'utiliser des parties des parcs et des espaces libres pour le transport et le stockage des eaux pluviales en cas d'urgence, lorsque c'est approprié.		✓	Groupe de travail sur les parcs
Gestion des eaux pluviales – n° 2	Évaluer les possibilités de réduction des exigences liées à la superficie des terrains servant à la gestion des eaux pluviales.		✓	Groupe de travail sur les parcs
Gestion des eaux pluviales – n° 3	Envisager les possibilités d'inclure des étangs secs dans la conception des parcs.	✓		Groupe de travail sur les parcs

Emplacement dans le rapport	Description	Période		Stratégie de mise en œuvre
		2015	2015 - 2018	
Terrains d'écoles – n° 1	Donner priorité à la sécurité des enfants qui marchent et font du vélo autour des écoles en veillant à ce que les plans de lotissement indiquent les infrastructures piétonnières et cyclables et les mesures de modération de la circulation dans les emplacements appropriés à proximité des écoles.	✓		Résultats rapides
Terrains d'écoles – n° 2	Réviser les exigences de stationnement pour bicyclettes dans les écoles.		✓	Groupe de travail sur les écoles
Terrains d'écoles – n° 3	Élaborer un protocole permettant aux promoteurs d'utiliser temporairement le terrain des écoles visées par une option d'achat.		✓	Groupe de travail sur les écoles
Terrains d'écoles – n° 4	Collaborer avec les conseils scolaires pour élaborer de nouvelles politiques, pratiques ou lignes directrices liées à l'emplacement des écoles, à leur terrain et à leur construction, conformément aux orientations stratégiques ci-dessus.		✓	Groupe de travail sur les écoles
Stationnement – n° 1	Réviser les dispositions concernant le stationnement et le retrait dans le <i>Règlement de zonage</i> : <ul style="list-style-type: none"> • Veiller à ce que le retrait minimal entre le garage ou l'abri à voitures et le trottoir (ou le bord de la rue s'il n'y a pas de trottoir) soit suffisant pour garer un véhicule dans l'entrée de cour. • Déterminer les dimensions minimales d'un stationnement dans les garages, de concert avec l'industrie de l'aménagement. • Envisager la possibilité de réduire la saillie des garages lorsque le <i>Règlement de zonage</i> permet qu'un garage ou un abri à voitures soit plus proche de la ligne de lot avant que la façade de l'habitation, et d'exiger que des éléments architecturaux pouvant mitiger les effets de la saillie du garage sur la qualité du paysage de rue soient aménagés lorsque cette saillie est permise. 		✓	Études de zonage
Stationnement – n° 2	Envisager la mise en œuvre de nouvelles règles de zonage. <ul style="list-style-type: none"> • Faire le lien entre la largeur des terrains et l'autorisation du stationnement à accès par l'avant; cela pourrait nécessiter une ruelle arrière ou un stationnement à accès par l'arrière pour les terrains de maisons en rangée très étroits. • Établir un espace minimal entre les entrées de cour et les bateaux de trottoir pour qu'au moins un espace de stationnement sur rue soit aménagé entre les entrées (simples ou en paires). 		✓	Études de zonage
Stationnement – n° 3	Inclure dans les conventions d'achat et de vente une trousse de renseignements pour clarifier les attentes concernant le stationnement, le transport en commun et les infrastructures piétonnières et cyclables.	✓		Résultats rapides
Stationnement – n° 4	Terminer l'examen des politiques sur les permis de stationnement sur rue et formuler des recommandations pour la révision du programme de permis de stationnement sur rue au besoin.	✓		Résultats rapides

Emplacement dans le rapport	Description	Période		Stratégie de mise en œuvre
		2015	2015 - 2018	
Emprise routière – n° 1	Créer de nouvelles coupes transversales d'emprise pour accroître le nombre de types de rues possibles dans les nouveaux plans de lotissement, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> • Rues locales et collectrices où il est possible de planter des arbres des deux côtés de l'emprise. • Rues favorables à un couvert forestier. • Rues locales ou portions de rues dont la vitesse de base est réduite pour décourager les excès de vitesse et améliorer la sécurité. • Rues locales et collectrices dont les voies pour véhicules sont moins larges et qui comportent des mesures de modération de la circulation. • Rues locales et collectrices comportant des mesures innovatrices de gestion des eaux pluviales. • Rues locales et collectrices « vertes » qui relient les éléments du réseau d'espaces verts urbains, conformément au Plan directeur des espaces verts et aux Lignes directrices pour la planification et la conception des couloirs routiers. • Artères pouvant accueillir des commerces de détail dont la devanture donne sur la rue tout en offrant des stationnements sur rue et des infrastructures cyclables. • Rues complètes qui conviennent à tous les usagers de la route, s'il y a lieu, comme le recommandent les politiques relatives aux rues complètes du Plan directeur des transports. 		✓	Groupe de travail sur les rues
Emprise routière – n° 2	Déterminer une vitesse de base pour toutes les nouvelles coupes transversales d'emprise en fonction de l'utilisation future des terrains adjacents, de sorte que la vitesse des véhicules convienne à tous les usagers de la route.		✓	Groupe de travail sur les rues
Emprise routière – n° 3	Mettre en œuvre la politique du Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa 2013 qui exige que la vitesse de base soit faible sur les rues exemptes d'infrastructures piétonnières.		✓	Groupe de travail sur les rues
Emprise routière – n° 4	Créer des illustrations pour chaque type de route (coupes transversales sous forme de plans et d'images en trois dimensions) afin d'explicitier la relation entre tous les éléments (édifices, entrées de cour, aménagement paysager, services publics).		✓	Groupe de travail sur les rues
Emprise routière – n° 5	Réviser les Lignes directrices sur l'aménagement urbain des nouveaux quartiers pour fixer les critères relatifs aux boîtes postales communautaires conformément à l'orientation stratégique 9.		✓	Révision de lignes directrices et de politiques
Emprise routière – n° 6	Mettre à jour le Plan directeur des espaces verts pour y inclure des précisions pour les rues vertes.		✓	Révision de lignes directrices et de politiques

Emplacement dans le rapport	Description	Période		Stratégie de mise en œuvre
		2015	2015 - 2018	
Ruelles arrière – n° 1	Réviser les Lignes directrices sur l'aménagement urbain des nouveaux quartiers et le <i>Règlement de zonage</i> pour offrir un cadre pour l'aménagement de ruelles arrière ou de stationnements à accès par l'arrière, conformément aux orientations stratégiques.		✓	Révision de lignes directrices et de politiques et/ou Études de zonage
Ruelles arrière – n° 2	Créer des coupes transversales pour les emprises longitudinales, des normes de conception des îlots et des règlements de zonage pour les ruelles qui incluent des exigences fonctionnelles et des précisions d'entretien et de conception pour les services publics, les vitesses réduites, la longueur maximale des îlots, les retraits arrière et le stationnement à l'extérieur des ruelles, la gestion des eaux pluviales et l'entreposage de la neige.		✓	Groupe de travail sur les rues et/ou Études de zonage
Ruelles arrière – n° 3	Créer de nouvelles coupes transversales de ruelles d'une largeur inférieure à 8,5 m (éventuellement à sens unique) à utiliser lorsque c'est possible.		✓	Groupe de travail sur les rues
Arbres – n° 1	Terminer les options de conception regroupant les services publics dans les nouvelles coupes transversales afin d'accroître l'espace accordé aux arbres.		✓	Groupe de travail sur les rues
Arbres – n° 2	Mettre à jour les exigences liées à la soumission des évaluations géotechniques dans les plans de lotissement pour y inclure des paramètres précis sur la détermination du type (plasticité et sensibilité) de sol argileux présent.	✓		Résultats rapides
Arbres – n° 3	Évaluer les possibilités de réviser la politique actuelle sur les sols argileux lorsqu'on aura des renseignements détaillés sur les sols argileux (voir Plan d'action 2). Utiliser ces renseignements pour assouplir la politique dans les endroits où la quantité de sols argileux à risque est faible dans le but d'accroître le nombre d'espèces permises et de réduire le retrait minimal entre les arbres et les fondations des édifices. Cela peut inclure l'utilisation de cellules de sol ou de membranes antiracines.		✓	Révision de lignes directrices et de politiques
Arbres – n° 4	Dans l'élaboration des nouvelles coupes transversales de l'emprise, tenir compte des nouvelles essences d'arbres recommandées dans le manuel sur la plantation d'arbres de rue dans les nouveaux quartiers (qui sera approuvé au début de 2015).		✓	Groupe de travail sur les rues
Arbres – n° 5	Revoir les possibilités de donner aux promoteurs des crédits pour la conservation ou la transplantation des arbres matures dans les nouveaux plans de lotissement.		✓	Groupe de travail sur les parcs
Emplacement des services publics – n° 1	Mettre sur pied un groupe de travail qui préparera de nouvelles coupes transversales pouvant accueillir toute l'infrastructure sur l'emprise, y compris les arbres et les services publics.		✓	Groupe de travail sur les rues
Emplacement des services publics – n° 2	Déterminer le dégagement minimal possible pour tous les services publics.		✓	Groupe de travail sur les rues

Page intentionnellement laissée en blanc

6 annexe : cadre de conception suburbaine

documents de référence

La conception des nouvelles collectivités suburbaines se fonde sur une longue liste de politiques, de plans, de règlements municipaux, de lignes directrices et de plans directeurs, de même que par les politiques et règlements d'importants intervenants. Lorsque les promoteurs prévoient les nouveaux règlements et les nouvelles lignes directrices, d'autres initiatives en cours peuvent également entrer en ligne de compte. Ci-dessous figurent quelques exemples d'études et de documents pertinents, ainsi que la liste des principaux intervenants, qui illustrent bien l'étendue de ce cadre de conception.

Politiques et plans

- Plan officiel
- Plans secondaires
- Plans de conception communautaire
- Politique de gestion intégrale des actifs

Règlements municipaux

- Règlement de zonage
- Règlement municipal sur les voies d'accès privées
- Règlement sur la circulation et le stationnement
- Politique sur les permis résidentiels de stationnement sur rue
- Restrictions de stationnement hivernal
- Étude de zonage des entrées de cour (en cours)
- Politiques concernant la gestion des ruelles urbaines et les cas d'empiètement

Plans directeurs / lignes directrices sur l'aménagement

- Plan directeur des transports
- Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa
- Plan sur le cyclisme d'Ottawa
- Plan directeur de l'infrastructure
- Plan directeur des espaces verts
- Lignes directrices sur l'aménagement urbain des nouveaux quartiers

- Manuel d'aménagement des parcs et sentiers
- Lignes directrices pour la planification et la conception des couloirs routiers
- Lignes directrices de la Ville d'Ottawa en matière de conception des réseaux d'égout
- Lignes directrices de la Ville d'Ottawa en matière de conception des réseaux de distribution d'eau
- Mesures de gestion et de modération de la circulation
- Détails sur la construction
- Coupes transversales des rues
- Règlement municipal sur la conservation des arbres urbains
- Arbres dans les secteurs où il y a présence d'argile marine
- Détails sur la plantation d'arbres
- Études des bassins et sous-bassins hydrographiques
- Plans de gestion environnementale
- Lignes directrices de l'étude d'impact sur l'environnement
- Stratégie sur le milieu aquatique
- Plan de gestion de la qualité de l'air et des changements climatiques
- Lignes directrices sur la stabilité des pentes à l'égard des demandes d'aménagement

Accords de lotissement

- Conditions normalisées et exigences juridiques
- Plans et rapports approuvés : plans paysagers, plans de viabilisation, rapports géotechniques, rapports sur la conservation des arbres, etc.

Autres initiatives en cours

- Tranchée commune destinée aux services publics (quadripartite)
- Manuel sur la plantation d'arbres de rue dans les nouveaux quartiers
- Examen de la politique sur les permis de stationnement sur rue
- Lignes directrices pour la conception des routes

Intervenants

- Industrie de l'aménagement
- Conseil des écoles publiques de l'Est de l'Ontario
- Conseil des écoles catholiques du Centre-Est
- OttawaCarleton District School Board
- Ottawa Catholic School Board
- Hydro Ottawa
- Enbridge
- Bell, Rogers et autres entreprises de télécommunications

orientations déjà fournies

Ci-dessous figure une liste pertinente, mais non exhaustive des politiques, des règlements et des lignes directrices applicables.

.1 Réseau routier et utilisation du sol

Lignes directrices pour la planification et la conception des couloirs routiers

Les lignes directrices autorisent l'aménagement, sur les rues collectrices, d'îlots comportant des rues transversales tous les 150 à 200 m, au lieu de tous les 50 à 100 m dans les secteurs en dehors des nouveaux quartiers.

Lignes directrices visant à aménager « des liaisons fréquentes entre les routes collectrices et les artères [...]. Distancer ces intersections de 250 à 400 m pour favoriser une circulation fluide sur l'artère [...] ».

Lignes directrices visant à « créer un réseau de rues interreliées et une disposition des îlots permettant des intersections relativement fréquentes entre les rues locales et les routes collectrices afin de favoriser l'accessibilité, la connectivité et la continuité à l'intérieur du couloir de la route collectrice et aux abords de celui-ci ».

Offrir du stationnement sur rue pour modérer la circulation le long des routes collectrices.

Réduire le plus possible la largeur de l'emprise.

Réduire le plus possible le nombre d'entrées de cour sur les routes collectrices.

Éviter les terrains dont l'arrière donne sur une route collectrice ou une artère et éviter les situations nécessitant l'installation d'un écran antibruit.

Lignes directrices en matière de corridors de routes régionales

La longueur des pâtés de maisons et l'espacement des intersections le long des couloirs de routes régionales devraient être conçus afin de satisfaire tous les types de transport, dont la marche, la bicyclette et le transport en commun.

Veiller à ce que les couloirs routiers régionaux agissent comme « intégrateurs » de la collectivité et non comme « diviseurs » en s'assurant que les utilisations du sol et les constructions tiennent compte de la route et en évitant que l'arrière des terrains donne sur la route. Envisager l'utilisation de lotissements et la conception de plans d'implantation pour les terrains adjacents, ce qui comprend des rues locales parallèles, de nombreuses intersections, des îlots courts, des îlots latéraux et des îlots frontaux avec accès arrière.

Favoriser l'aménagement d'un quadrillage de rues et d'îlots comportant des intersections rapprochées afin de promouvoir l'accessibilité, la connectivité et la continuité dans le couloir. Afin de réaliser un couloir très urbain, concevoir des îlots traversés par les rues secondaires tous les 50 ou 100 m, et munir les intersections de feux de circulation tous les 100 ou 150 m.

Lignes directrices sur l'aménagement urbain des nouveaux quartiers

Concentrer les habitations résidentielles à forte densité autour des points centraux des quartiers, comme les arrêts d'autobus, les secteurs commerciaux, les écoles, les installations communautaires et les sentiers polyvalents.

Créer un quartier piétonnier comprenant des allées, des sentiers et des trottoirs liés à des destinations comme les arrêts de transport en commun,

.2 Parcs et espaces libres

les zones commerciales, les écoles, les installations communautaires et les parcs.

Relier les nouvelles voies publiques à celles des aménagements adjacents et prévoir des liens futurs vers les terrains susceptibles d'être aménagés.

Aménager les rues collectrices de manière à ce qu'elles traversent le quartier directement et à ce que les résidences soient à moins de 400 m du transport en commun et des autres destinations sur ces rues.

Aménager les rues locales de manière à ce que les déplacements à pied soient faciles dans les îlots (de 150 à 250 m).

Intégrer des allées piétonnières à mi-chemin des îlots lorsque l'aménagement de grands îlots est inévitable.

Lignes directrices sur la lutte contre le bruit environnemental

Lignes directrices visant à offrir des mesures d'atténuation du bruit dans les aménagements sujets au bruit sans utiliser d'écrans antibruit le long des routes et des couloirs de transport en commun.

Les nouveaux aménagements doivent faire l'objet d'études sur le bruit, et l'entente d'aménagement doit comprendre des mesures d'atténuation du bruit.

Lignes directrices de la Ville d'Ottawa en matière de conception des réseaux d'égout

Lignes directrices de la Ville d'Ottawa en matière de conception des réseaux de distribution d'eau

Plan officiel (2.4.5 et 4.10)

Plan directeur des espaces verts et terrains réservés à la création de parcs

Règlement sur l'affectation de terrains à la création de parcs (n° 2009-95)

La Ville refusera la cession de terrains non conformes, comme les terrains présentant un danger ou sujets aux inondations.

Manuel d'aménagement des parcs et sentiers, mars 2012

Ce manuel vise à normaliser le processus d'aménagement des parcs et des sentiers à Ottawa tant pour les projets réalisés par la Ville que par un promoteur dans le cadre d'une entente initiale, et définit les types de parcs et leur taille respective.

- Parc de district (plus de 10 ha)
- Parc communautaire (de 3,2 à 10 ha)
- Parc de quartier (de 1,2 à 3,2 ha)
- Miniparc (de 0,4 à 1,2 ha)

Le manuel comprend aussi la liste des installations devant être aménagées ainsi que les critères de conception de certains éléments comme les taux visés de couvert forestier et de retour à l'état naturel.

Les critères en lien avec chaque classe de parc figurent dans le Manuel d'aménagement des parcs et sentiers.

Règlement sur l'affectation de terrains à la création de parcs (n° 2009-95)

Plus de 18 unités d'habitation par hectare net : 1 hectare par 300 unités d'habitation, ou au plus 10 % de la superficie du terrain aménagé dans le cas d'appartements.

Moins de 18 unités d'habitation par hectare net : 5 % de la superficie de terrain brute.

Lignes directrices sur l'aménagement urbain des nouveaux quartiers

Les Lignes directrices sur l'aménagement urbain des nouveaux quartiers comportent certaines directives clés pour la protection des secteurs naturels et l'amélioration des parcs et espaces libres des nouveaux secteurs.

- Créer un réseau de parcs, d'espaces verts et de terrains publics interreliés, structuré par les éléments naturels existants et arrimé par des sentiers et des trottoirs.
- Préserver les éléments naturels comme les terrains boisés, les milieux humides et les cours d'eau, ainsi que les liens naturels entre eux, de manière à favoriser la santé des habitats de flore et de faune.
- Concevoir des paysages de rue avec des façades ouvertes et accessibles le long des espaces verts, comme les terrains boisés et les bassins de rétention des eaux pluviales.
- Aménager les parcs de manière à ce qu'ils donnent sur au moins deux rues ou que leur arête la plus longue donne sur la rue.
- Aménager les parcs à des intersections en « T » de manière à terminer la vue sur le paysage de rue.
- Installer les boîtes aux lettres aux endroits présentant un niveau élevé d'activité, comme à proximité des parcs.

.3 Gestion des eaux pluviales

Plan officiel (4.8.1)

Les bassins de gestion des eaux pluviales sont interdits dans les plaines inondables.

Plan officiel (2.4.5, politique 5)

Les cibles concernant les espaces libres et les terrains de loisirs comprennent les installations de gestion des eaux pluviales.

Lignes directrices sur l'aménagement urbain des nouveaux quartiers

Aménager les bassins de gestion des eaux pluviales de manière à ce qu'ils fassent partie intégrante du réseau général d'espaces verts et de liens piétonniers du quartier.

Concevoir les zones de gestion des eaux pluviales de manière à ce qu'elles présentent la plus grande partie de leur façade sur les voies publiques, afin de contribuer visuellement à l'esthétique du quartier.

Naturaliser le pourtour des zones de gestion des eaux pluviales pour empêcher l'accès public et pour créer des habitats fauniques.

Plan directeur de l'infrastructure (4.5.3)

Les nouveaux quartiers doivent comporter des égouts qui sont en mesure d'acheminer les précipitations d'événements météorologiques survenant tous les cinq ans et tous les cent ans, et respecter les exigences relatives aux installations de traitement en vue d'éviter les inondations, l'érosion et la détérioration de la qualité de l'eau.

Plan directeur de l'infrastructure (5.4)

La Ville adoptera des normes de conception compatibles à la gestion écologique des eaux pluviales, donnera la priorité aux projets de restauration des cours d'eau et formulera un Plan directeur de gestion pour les eaux pluviales.

Lignes directrices de la Ville d'Ottawa en matière de conception des réseaux d'égout

Lignes directrices de la Ville d'Ottawa en matière de conception des réseaux de distribution d'eau

Manuel de conception et de planification de la gestion des égouts pluviaux du ministère de l'Environnement et de l'Action en matière de changement climatique

Ce manuel oriente la planification, la conception et l'examen des pratiques de gestion des eaux pluviales.

4 Terrains d'écoles

Ottawa Catholic School Board

- Politique sur l'utilisation communautaire des installations scolaires
- Politique sur les partenariats liés aux installations
- Politiques sur les terrains des écoles :
 - Écoles élémentaires : de 2,4 à 2,8 ha.
 - Écoles secondaires : minimum de 8 ha.

Ottawa-Carleton District School Board

- Politique sur l'utilisation communautaire des installations scolaires
- Politique sur les partenariats liés aux installations
- Politiques sur les terrains des écoles :
 - Écoles élémentaires : de 2,8 à 3,2 ha, en fonction de la disponibilité d'espaces verts adjacents.
 - Écoles secondaires : de 6,5 à 7,3 ha.
 - La taille du terrain des écoles varie selon que le terrain est adjacent ou non à un espace vert pouvant être utilisé pour les programmes scolaires.
 - Le conseil scolaire privilégie les terrains adjacents à des espaces verts pour faciliter l'utilisation conjointe avec les organismes municipaux.
 - Les écoles élémentaires sont situées sur des terrains dont au moins une des façades donne sur une route locale ou une route collectrice secondaire, tandis que les écoles secondaires sont situées sur des terrains dont au moins une des façades donne sur une route collectrice principale ou une artère principale ou à proximité.
 - Pour les écoles secondaires, on privilégie les sites ayant un accès aux principaux circuits d'OC Transpo.
 - On favorise la construction d'écoles à plusieurs étages pour maximiser l'aire de jeux et l'espace vert accessible.

Conseil des écoles catholiques du Centre-Est

- Partenariats pour le partage des installations

- Politiques sur les terrains des écoles :
 - Écoles élémentaires : minimum de 2 à 2,4 ha.
 - Écoles secondaires : minimum de 5,7 ha.
 - Écoles de deux étages exigées.
 - Préférence pour les terrains adjacents à un parc, ce qui réduit les exigences de superficie pour le terrain de l'école et accroît la probabilité du partage des installations.
 - Voies d'arrêt pour autobus séparées de la circulation mixte.

Conseil des écoles publiques de l'Est de l'Ontario

- Examen des installations scolaires destinées aux élèves
- Location des locaux d'école
- Politiques sur les terrains des écoles :
 - Adjacents à un parc :
 - » Écoles élémentaires : minimum de 2 ha.
 - » Écoles secondaires : minimum de 3,6 ha.
 - » Écoles de la maternelle à la 12e année : minimum de 4 ha.
 - Non adjacents à un parc :
 - » Écoles élémentaires : 2,4 ha.
 - » Écoles secondaires : minimum de 4 ha.
 - » Écoles de la maternelle à la 12e année : minimum de 4,86 ha.
 - Aménager les écoles dans le cœur des secteurs résidentiels pour faciliter l'accès des piétons.
 - Préférence pour les terrains carrés ou rectangulaires adjacents à un parc, dont la façade est d'au moins 50 m et la profondeur, d'au moins 100 m.
 - Exigences liées aux conditions géotechniques permettant la construction d'une école élémentaire de deux étages.

Programme de subventions pour la plantation d'arbres dans les cours d'école de la Ville d'Ottawa

Finance les programmes de plantation d'arbres dans les cours d'école.

.5 Stationnement

Règlement de zonage – Partie 4 : Dispositions en matière de stationnement, de file d'attente et de chargement – Article 101, tableau 101

Dans les immeubles d'appartements de faible et moyenne à grande hauteur dans les régions suburbaines et qui se situent à plus de 600 m d'une station de transport en commun rapide, 1,2 place de stationnement doit être offerte par logement.

Règlement de zonage – Partie 4 : Dispositions en matière de stationnement, de file d'attente et de chargement – Article 107, paragraphe 2

Une entrée de cour donnant accès à une place de stationnement associée à une habitation isolée, à une habitation isolée à fondations reliées, à une maison jumelée, à un duplex, à une maison en rangée ou à une habitation superposée doit être large d'au moins 2,6 m (soit la largeur minimale requise pour une place de stationnement en vertu de l'article 106) [Règlement no 2013-54, Règlement n° 2010-307].

Règlement de zonage – Partie 4 : Dispositions en matière de stationnement, de file d'attente et de chargement – Paragraphe 109(7)

Dans les zones R1 à R5, au maximum 50 % de la superficie d'une cour avant ou d'une cour latérale d'angle ou la largeur minimale requise d'une place de stationnement, le plus important des deux l'emportant, peut servir d'entrée de cour. Le reste de la cour doit être aménagé à l'aide de matériaux végétaux (Règlement no 2010-307).

Règlement de zonage – Partie 6 : Zones résidentielles – R2 (articles 157 et 158)

Le Règlement de zonage de la Ville d'Ottawa prévoit les retraits minimaux de cour avant (soit 6,0 m, 4,5 m ou 3,0 m) dans les diverses sous-zones en fonction du type de logement et de la taille du terrain.

Les dispositions de zonage additionnelles n° 8 (R3), n° 10 (R4) et n° 11 (R1, R2) précisent que pour certaines zones dont le retrait de cour avant est de 3,0 m, le retrait minimal entre l'entrée menant à un garage ou à un abri pour voitures privé et un trottoir existant ou prévu est de 6,2 m.

Règlement sur la circulation et le stationnement (n° 2003-530)

Il est interdit de garer un véhicule dans une entrée de cour à moins de 0,5 m d'un trottoir ou à moins de 1,5 m de la chaussée s'il n'y a pas de trottoir.

Lignes directrices sur l'aménagement urbain des nouveaux quartiers

Il faut aménager les entrées partagées des maisons jumelées basses de manière à maximiser l'espace pour les arbres, les services publics, le stationnement sur rue et l'entreposage de la neige.

Règlement sur la circulation et le stationnement (n° 2003-530)

Les permis de stationnement sur rue ne sont autorisés que dans certaines zones résidentielles, afin que les résidents puissent garer leur véhicule au même endroit pendant au plus 48 heures et soient exemptés des restrictions de stationnement de nuit pendant l'hiver. Dans les autres secteurs, le stationnement sur rue est interdit pendant plus de trois heures entre 7 h et 19 h et en tout temps entre 1 h et 7 h du 15 novembre au 1er avril pendant les périodes annoncées publiquement d'interdiction de stationnement aux fins de déneigement. Il est possible de garer un véhicule pendant au plus 48 heures au même endroit avec un permis de stationnement sur rue dans certaines zones résidentielles seulement. Les restrictions touchent également le stationnement à proximité des intersections, des bornes-fontaines, des allées, des entrées de cour, des écoles et des parcs.

Plan directeur des transports – Chapitre 6 : Routes et utilisation des véhicules motorisés – Section 6.11

La Ville appuiera l'offre de stationnement résidentiel sur rue de courte durée en offrant des stationnements de courte durée qui répondent aux besoins des résidents tout en limitant l'offre de stationnements de longue durée (pour trouver un équilibre entre les besoins des automobilistes et ceux des usagers du transport en commun).

Restrictions de stationnement hivernal

Les détenteurs de permis de stationnement sur rue sont exemptés des restrictions de stationnement de nuit pendant l'hiver, mais ne peuvent pas garer leur véhicule sur les rues marquées d'un panneau d'interdiction de stationnement de nuit temporaire pendant les opérations de déneigement planifiées.

.6 Emprise routière

Règlement de zonage – Partie 4 : Dispositions en matière de stationnement, de file d'attente et de chargement – Articles 101 et 102, paragraphe 1 et tableaux 101 et 102

Toutes les zones R1 à R5 doivent comporter un taux minimal de stationnement hors rue conforme aux exigences (de 0,5 à 1,2 place de stationnement par logement, selon la zone).

Les immeubles d'appartements de faible, de moyenne et de grande hauteur, les lots de maisons en rangées comportant plus de 12 logements et les habitations superposées comportant plus de 12 logements doivent fournir des stationnements hors rue pour visiteurs.

Règlement de zonage – Partie 4 : Dispositions en matière de stationnement, de file d'attente et de chargement – Article 101, tableau 1

Les immeubles d'appartements de faible, de moyenne et de grande hauteur doivent comporter de 0,5 à 1,2 place de stationnement hors rue par logement.

Règlement de zonage – Partie 4 : Dispositions en matière de stationnement, de file d'attente et de chargement – Article 107, paragraphe 2 et article 109, paragraphe 11 (Règlement n° 2010-307)

Dans les zones R1 à R5, un maximum de 50 % de la superficie d'une cour avant ou d'une cour latérale d'angle peut être utilisé pour une entrée de cour; la superficie restante doit comporter un aménagement de finition.

La largeur minimale des lots est de 4,5 m pour les maisons en rangée, et la largeur minimale des entrées de cour doit suffire à l'aménagement d'une place de stationnement de 2,6 m (Règlement n° 2013-54, Règlement no 2010-307).

Lignes directrices pour la planification et la conception des couloirs routiers

Ces lignes directrices visent à éviter que les maisons individuelles et les maisons en rangée ayant des lots étroits et une entrée de cour donnant sur l'avant soient aménagées sur les routes collectrices afin d'éviter que ces routes comportent trop d'entrées de cour.

Lignes directrices pour la planification et la conception des couloirs routiers

Réduire au minimum la largeur de l'emprise pour créer des routes à échelle humaine.

Les arbres doivent être plantés à au moins 2,0 m ou 2,5 m de la bordure pour permettre le déneigement, et à 1,0 m derrière et 2,0 m sur le côté des lampadaires pour réduire le plus possible leur interférence.

Lignes directrices en matière de corridors de routes régionales

Dans le cas de routes larges situées dans des zones suburbaines, la largeur minimale du bord de la route doit être de 6 ou 7 m afin d'offrir une voie piétonnière libre de 2 m, une zone tampon paysagère de 2 ou 3 m et un terre-plein latéral intérieur de 2 ou 3 m.

Séparer le trottoir des voies de circulation avec des arbres, des bandes de terrains paysagers, des lampadaires, des poteaux de ligne, des parcomètres, des panneaux de signalisation, des abribus, etc., afin d'augmenter le sentiment de sécurité des piétons et d'améliorer la protection contre les éclaboussures.

Plan directeur des transports – Chapitre 6 : Routes et utilisation des véhicules motorisés (section 6.3)

L'approbation d'un plan de lotissement, de morcellement ou d'implantation est permise seulement si la largeur de l'emprise est fixe ou si les emprises existantes sont élargies.

La Ville peut exiger l'exclusivité de l'utilisation de certaines emprises pour accorder une priorité au transport en commun, ce qui peut accroître les exigences en matière d'emprise.

Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa 2013 – Section 4.1 : Politique en matière d'installations piétonnières

Exigences municipales relatives à l'offre de trottoirs et d'autres infrastructures piétonnières :

- Aménager des trottoirs des deux côtés des artères et des routes collectrices du secteur urbain et des villages.
- Aménager un trottoir sur au moins un des côtés des artères et des routes collectrices traversant la Ceinture de verdure.

.7 Ruelles arrière

- Aménager des trottoirs des deux côtés des routes du secteur urbain et des villages qui servent au transport en commun.
- Construire des installations sur les routes locales qui mènent directement aux stations de transport en commun, aux écoles, aux parcs publics, aux centres récréatifs, aux édifices et aux établissements publics, aux centres commerciaux, aux centres de vente au détail et aux centres d'emploi régionaux et locaux.
- Aménager des liaisons dans les quartiers, entre les quartiers et depuis les rues de quartier (y compris les culs-de-sac, les rues en boucle et les croissants) pour relier les artères et les routes collectrices à des distances assez rapprochées pour créer des collectivités poreuses propices à la marche.
- Exiger que les routes soient conçues pour une vitesse de 30 km/h ou moins (d'ici l'élaboration d'une nouvelle norme de conception de la chaussée pour une vitesse de 30 km/h) sur toutes les routes locales urbaines nouvellement construites et reconstruites où des installations piétonnières sont nécessaires conformément aux présentes politiques, mais où il n'y en a aucune actuellement.
- Songer à construire un sentier polyvalent dans l'emprise au lieu d'un trottoir si un tel sentier est jugé approprié dans le contexte urbain. Les sentiers polyvalents qui font office de trottoir doivent être considérés comme des trottoirs aux fins d'entretien hivernal, conformément aux normes appropriées à ce sujet.

Coupes transversales de l'emprise des rues résidentielles d'Ottawa

Sur les emprises de 16,5 m et de 18,0 m, des trottoirs de 1,8 m se situent directement à côté de la chaussée.

Sur les emprises de 20,0 m, de 22,0 m et de 24,0 m seulement, les trottoirs peuvent être séparés de la chaussée par un terre-plein de 2,0 à 3,0 m.

Il existe 12 types d'emprises, d'une largeur allant de 8,5 m à 24 m et qui comportent ou non des trottoirs et des terre-pleins.

Les emprises de 16,5 m comportent un espace de 1,5 m pour la plantation d'arbres; cependant, les troncs d'arbres doivent se trouver à 0,6 m de la limite de propriété. Dans certains cas, cet espace de 1,5 m doit aussi accueillir les transformateurs d'électricité et le matériel de télécommunications.

Des puisards de rue sont aménagés en bordure des voies de 8,5 m.

Règlement de zonage – Partie 6 : Zones résidentielles (articles 155 à 168)

Les ruelles arrière sont permises dans les zones résidentielles; leur largeur doit être d'au moins 8,5 m, et leur retrait minimal est réduit à 1,0 m.

Lignes directrices sur l'aménagement urbain des nouveaux quartiers

Aux principaux points d'intérêt des quartiers, comme les secteurs d'activités polyvalentes, les parcs de voisinage, les espaces verts et les entrées de quartier, planifier les aménagements en fonction des ruelles arrière ou des parcs de stationnement arrière.

Politiques concernant la gestion des ruelles urbaines et les cas d'empiètement

L'empiètement dans les ruelles entretenues par la Ville est sujet à l'application du Règlement en matière d'empiètement sur les voies publiques de la Ville. L'empiètement dans les ruelles qui ne sont pas desservies par les services municipaux, comme les ruelles qui constituent le seul accès à une entrée de cour, à un garage privé ou à une cour arrière, ou qui offrent un deuxième accès à une propriété ou à un garage existants, est également sujet à l'application du Règlement en matière d'empiètement sur les voies publiques de la Ville.

Les ruelles urbaines de catégorie A sont entretenues par la Ville, tandis que les ruelles de catégorie B ne le sont pas. La Ville se réserve le droit de déterminer et de modifier la catégorie d'une ruelle.

Lignes directrices pour la planification et la conception des couloirs routiers

Les lignes directrices autorisent l'aménagement, sur les rues collectrices, d'îlots comportant des rues transversales tous les 150 à 200 m, au lieu de tous les 50 à 100 m dans les secteurs en dehors des nouveaux quartiers. La longueur de l'îlot peut contribuer à la longueur des ruelles arrière parallèles à la rue.

.8 Arbres

Document de la Ville d'Ottawa : « Stratégie sur les arbres et les fondations dans les secteurs où il y a présence d'argile marine dans la ville d'Ottawa »

Ce document indique que les arbres contribuent à l'assèchement des sols d'argile limoneuse d'Ottawa, ce qui peut causer le tassement différentiel du sol et des bris aux fondations des édifices.

« La distance entre un arbre et les fondations d'un édifice doit être au moins égale à la hauteur de l'arbre à maturité. » Plan officiel (3.11 et 3.12)

Exige le repérage du système du patrimoine naturel sur le site qui est séparé du secteur aménageable.

Plan officiel (4.7.2)

Les propositions d'aménagement doivent protéger le couvert végétal ou prévoir des mesures de compensation, par l'application de politiques incluant les exigences de présentation d'un rapport sur la conservation des arbres et d'un plan paysager dans le cadre des demandes de lotissement.

Directives sur les enquêtes et les rapports géotechniques sur les demandes d'aménagement adressées à la Ville d'Ottawa

Ces directives comprennent des restrictions sur la plantation d'arbres et la préservation des arbres existants dans les nouveaux aménagements pour répondre aux problèmes liés à l'assèchement des sols argileux et à ses répercussions possibles sur les fondations des édifices.

Règlement sur la protection des arbres et des espaces naturels municipaux (n° 2006-279) – Partie II : Arbres situés sur un bien-fonds municipal (article 5)

Règlement visant à protéger tous les arbres situés sur les terrains municipaux; il comprend les méthodes de protection ainsi que les exigences de compensation pour les arbres ne pouvant être conservés.

Règlement de zonage – Partie 6 : Zones résidentielles (articles 155 et 156)

Le retrait minimal de cour avant dans les zones R1 à R5 est de 3 m.

Règlement municipal sur la conservation des arbres urbains (n° 2009-200)

Exige l'obtention d'un permis d'enlèvement d'arbre pour abattre un arbre existant.

Lignes directrices pour la production du rapport sur la conservation des arbres

Précisent les méthodes de protection de la végétation sur les sites visés par un aménagement.

.9 Emplacement des services publics

Coupes transversales de l'emprise des rues résidentielles d'Ottawa

Les transformateurs électriques et les socles pour les télécommunications sont placés entre le trottoir et les limites de propriété (en présence d'un trottoir). Les bornes-fontaines peuvent être placées d'un côté ou de l'autre du trottoir. Les lampadaires sont placés entre le trottoir et la bordure ou la chaussée.

Les lignes directrices relatives à l'emprise pour l'emplacement des services publics accordent de 1,25 à 2,25 m pour les arbres, en fonction de la présence de transformateurs électriques, de socles pour les télécommunications et de trottoirs. Les arbres ne peuvent être placés à moins de 0,5 m de la limite de propriété.

Dans les lignes directrices relatives à l'emprise pour l'emplacement des services publics, les tranchées destinées aux conduites d'éclairage, d'électricité, de feux de circulation ou de télécommunications ainsi qu'aux conduites principales de gaz ont une profondeur de 0,65 à 1,0 m. Cela peut interférer avec le système racinaire des arbres.

Lignes directrices de la Ville d'Ottawa en matière de conception des réseaux d'égout

Lignes directrices de la Ville d'Ottawa en matière de conception des réseaux de distribution d'eau

Documents d'appel d'offres normalisés pour les marchés à prix unitaires des Services d'infrastructure de la Ville d'Ottawa – Volume 2 : Cahiers des charges des matériaux et les dessins de détail normalisés



bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes