



Directives d'esthétique
urbain pour les
stations-service

ottawa.ca

Services
municipaux **3-1-1**
ATS 613-580-2401



Ce document est disponible en anglais sur ottawa.ca.
This document is available in English on ottawa.ca.

Approuvées par le Conseil municipal le 24 mai 2006

Ville d'Ottawa

Publication

N° 21 – 06

Urbanisme et Gestion de la croissance

Une station-service est une installation où sont vendus de l'essence ou d'autres carburants et où peuvent être proposés des services d'entretien et de réparations mineures. Une station-service est composée d'un poste d'essence équipé de distributeurs. Elle peut associer d'autres installations telles qu'un lave-auto, des services pour automobiles, un dépanneur et un service alimentaire.

Objet et application

Ces directives ont pour objet d'orienter l'esthétique urbaine à l'étape de la demande d'aménagement, afin d'évaluer, de favoriser et de réaliser l'aménagement adéquat des stations-service. Le contexte et les conditions propres aux emplacements seront examinés conjointement avec ces directives.

Ces directives doivent être observées sur l'ensemble du territoire municipal, dans l'aménagement de toutes les stations-service. Dans le cas des stations-service situées sur les rues principales, les directives relatives aux rues principales s'appliquent également. Lorsqu'elles sont aménagées avec une installation de service au volant, les directives relatives aux services au volant s'appliquent également. Si un plan de conception communautaire ou une étude d'aménagement pertinente peut s'appliquer, ces directives viendront s'y greffer. Elles serviront également à étayer la préparation de nouveaux plans de conception communautaire.

Objectifs

- Assurer un aménagement compatible qui améliore son contexte existant ou planifié
- Protéger et mettre en valeur le caractère et la qualité des secteurs et des quartiers où sont situées des stations-service
- Mettre en valeur les voies publiques et contribuer à améliorer la qualité des espaces publics
- Créer des conditions de circulation sûres et contrôlées, répondant aux besoins des automobilistes et des piétons
- Limiter les répercussions des activités s'y déroulant sur les utilisations du sol adjacentes

Orientation du Plan officiel et des règlements municipaux

Le Plan officiel définit la compatibilité comme un objectif clé de conception de l'environnement bâti. Conformément aux sections 2.5.1 et 4.11 du Plan officiel, la compatibilité des nouveaux aménagements, notamment les stations-service, devra non seulement tenir compte de la forme bâtie mais également des caractéristiques opérationnelles et du contexte de l'aménagement.

L'annexe 1 du Plan officiel stipule que les emprises protégées doivent être d'une dimension suffisante pour l'aménagement d'éléments de paysage de rue et pour répondre aux besoins des piétons et des cyclistes.

L'annexe 3 du Plan officiel contient un certain nombre de considérations conceptuelles suggérant comment respecter les objectifs et les principes d'aménagement de la section 2.5.1 du Plan officiel. Toutes les autres politiques du Plan officiel et de la réglementation pertinente, comme le Règlement municipal sur les voies d'accès privées, le Règlement municipal sur les enseignes et le Règlement de zonage, doivent également être satisfaites.

Contexte et enjeux

De nombreuses tendances du secteur ont une influence sur la conception des stations-service. Elles sont souvent ouvertes 24 heures sur 24, aménagées sur des terrains plus vastes et avec un plus grand nombre de pompes à essence. Les services pour automobiles y sont plus rares tandis que d'autres services, comme les dépanneurs, les lave-autos, les postes de retrait bancaire, la vente au détail et les services au volant sont en augmentation, d'où une plus grande circulation à pied chez les clients. De plus, les grandes sociétés pétrolières ont adopté une série de types normalisés de bâtiments et d'abri afin de se donner une image de cohésion et une certaine présence sur le marché.

La conception des stations-service présente, en raison de ces tendances, plusieurs enjeux, notamment l'intégration des éléments bâtis typiques et des éléments d'image de marque dans le contexte immédiat, la complexité des grands terrains et des exigences liées à leurs différentes utilisations, la conception d'un schéma de circulation répondant aux besoins des véhicules et des piétons, le respect d'un environnement favorable aux piétons le long des voies publiques et l'utilisation efficace des secteurs paysagers en vue d'améliorer la qualité environnementale et visuelle globale du secteur concerné.

Autres directives disponibles

- Directives d'esthétique urbaine pour les magasins-entrepôts (2006)
- Directives d'esthétique urbaine pour l'aménagement des grandes rues traditionnelles (2006)
- Directives d'esthétique urbaine pour l'aménagement des grandes artères (2006)
- Directives d'esthétique urbaine pour les installations de service au volant (2006)
- Lignes directrices sur l'aménagement des terrasses extérieures (2006)
- Lignes directrices en matière de conception des logements résidentiels intercalaires – Densité faible-moyenne (2005)
- Lignes directrices en matière de corridors de routes régionales (2000)

Directives d'esthétique urbaine

Les directives d'esthétique urbaine visant les stations-service sont divisées en six sections :

1. Paysage de rue et forme bâtie
2. Piétons et cyclistes
3. Véhicules et stationnement
4. Aménagement paysager et environnement
5. Signalisation
6. Viabilisation et services publics

Directive 1 : Correspondre aux éléments positifs du contexte environnant, grâce notamment à la hauteur des bâtiments, aux marges de recul; à l'orientation des bâtiments et aux styles architecturaux (figure 1).



Figure 1 : Le traitement architectural de l'abri de cette station-service respecte le contexte.

Directive 2 : Aménager les structures bâties (comme les lave-autos, les dépanneurs et les abris) près de la rue afin d'aider à la délimiter clairement (figures 2 et 3).



Figure 2 : Un dépanneur situé à proximité de la rue contribue à clarifier la limite de la rue.



Figure 3 : La conception de l'abri crée un paysage de rue intéressant dans un contexte commercial.

- **Directive 3 :** Concevoir tous les côtés des bâtiments et les îlots de distribution dans un style architectural cohérent afin d'améliorer le paysage (figure 4).



Figure 4 : Les détails architecturaux de cette station-service rendent le paysage de rue plus intéressant et agréable à regarder.

- **Directive 4 :** Utiliser des vitres claires pour l'aménagement des façades de lave-autos faisant face aux voies publiques. Elles permettent d'animer la rue en offrant une vue vers l'intérieur et servent de publicité (figure 5).



Figure 5 : Les vitrines de ce lave-auto font face aux aires publiques.

- **Directive 5 :** Prévoir un aménagement paysager élaboré, correspondant à l'orientation des bâtiments, afin de mettre en valeur le paysage de rue et de définir le bord de rue lorsque l'aménagement en retrait de la rue est inévitable (figure 6).



Figure 6 : Un aménagement paysager élaboré dans la cour avant met en valeur le paysage de rue tout en permettant une vue de l'emplacement.

- **Directive 6 :** Aménager des fenêtres et des portes transparentes dans les édifices de commerce de détail, afin d'assurer une visibilité entre la boutique, les îlots de distribution et les rues avoisinantes.

- **Directive 7 :** Aménager une allée piétonnière dégagée de 2,0 mètres de large entre le trottoir public (et/ou les aires de stationnement) et les entrées des bâtiments (figures 7 et 8).



Figure 7 : L'allée piétonnière rend le site plus accessible pour les piétons.



Figure 8 : Sur place, les allées piétonnières relient les différents éléments.

- **Directive 8 :** Distinguer les allées piétonnières des surfaces de circulation automobile à l'aide de pavés en matériaux différents et en surélevant les allées à la hauteur des bordures.

- **Directive 9 :** Aménager un trottoir dégagé de 2,0 mètres de large, dans l'emprise publique, traversant les entrées privées. Réduire au minimum toute dénivellation (figure 9).



Figure 9 : Le trottoir public traversant une entrée privée constitue une zone piétonnière.

- **Directive 10 :** Aménager les aires de stationnement pour vélos requises à proximité des entrées d'édifices, sans obstruer le passage des piétons (figure 10).



Figure 10 : L'aire de stationnement pour vélos se trouve près de l'entrée.

- **Directive 11** : Aménager les points d'accès des véhicules aussi loin que possible des angles de rues.
- **Directive 12** : Limiter le nombre et la largeur des entrées depuis la voie publique tout en veillant à ce qu'elles satisfassent aux exigences du Règlement municipal sur les voies d'accès privées. Éviter les interactions avec les piétons le long de la rue en définissant une entrée plus étroite mais suffisante pour le virage des camions-citernes (figure 11).

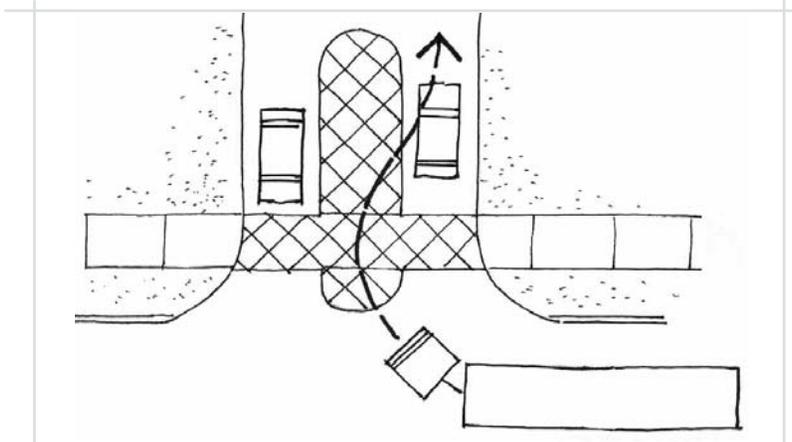


Figure 11 : L'entrée des véhicules et le passage piétonnier sont clairement délimités; les pavés contrastés mais au même niveau permettent le virage

- **Directive 13** : Prévoir une distance suffisante entre la sortie du lave-auto et la voie publique afin de minimiser l'écoulement d'eau dans la voie publique en hiver.

- **Directive 14** : Aménager les voies d'attente à bonne distance des utilisations adjacentes sensibles, comme les zones résidentielles et les équipements d'agrément extérieurs, afin de limiter les répercussions sur ces utilisations du bruit et de la pollution pouvant résulter de l'attente des véhicules. Utiliser des éléments d'aménagement paysager et des clôtures pour atténuer les répercussions éventuelles.
- **Directive 15** : Aménager les points d'accès aux files d'attente à bonne distance des voies publiques et des entrées afin que les véhicules en attente ne bloquent pas la circulation dans les voies publiques ou le mouvement des autres véhicules sur place (figure 12).

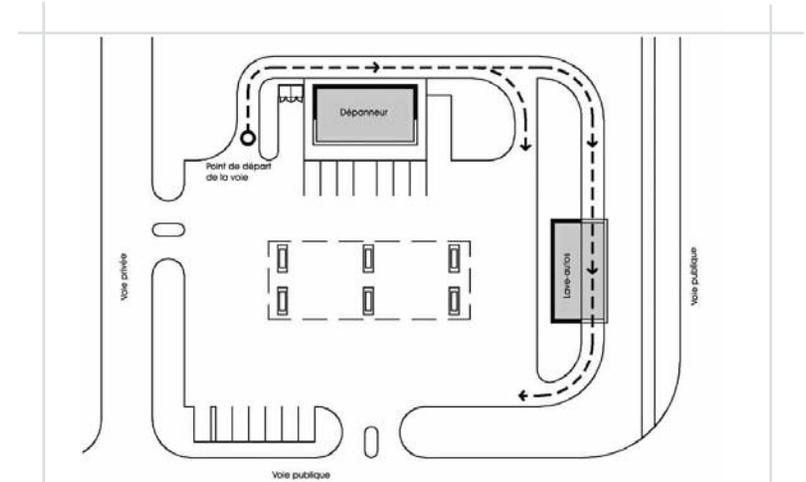


Figure 12 : Le point de départ de la file d'attente du lave-auto est situé à bonne distance des voies publiques et de la circulation sur l'emplacement.

- **Directive 16** : Aménager des voies d'attente séparées lorsque deux utilisations (comme un lave-auto et un dépanneur avec service au volant) sont prévues sur un même emplacement.

3

Véhicules et stationnement

- **Directive 17** : Prévoir des voies d'évitement et un nombre d'espaces approprié dans les voies d'attente, tel qu'exigé par le Règlement de zonage, afin de permettre des voies d'attente efficaces et de limiter les conflits sur place (figure 13).

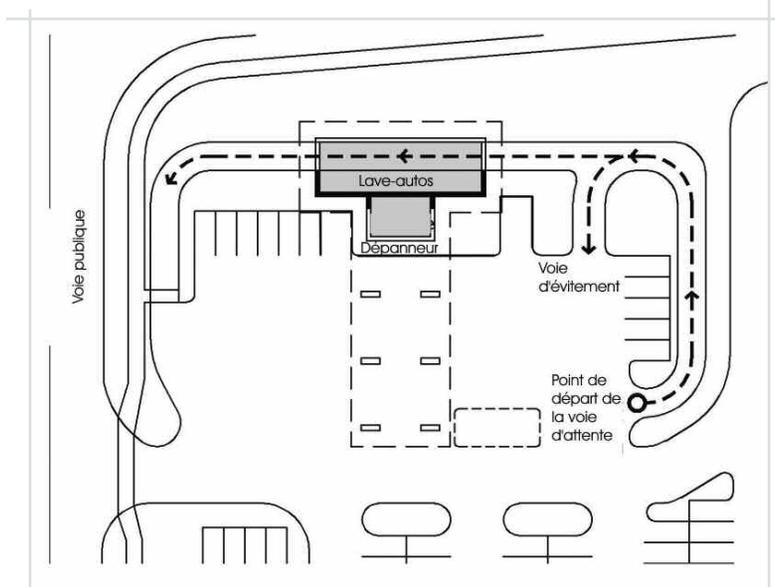


Figure 13 : La voie d'évitement permet aux véhicules de sortir d'une file d'attente.

- **Directive 18** : Concevoir la circulation sur place de manière à minimiser les conflits entre les piétons et les automobilistes.
- **Directive 19** : Concevoir la circulation sur place de manière à offrir une vue dégagée dans les déplacements en marche avant des camions-citernes et à permettre le déchargement sécurisé du carburant. Prévoir un dégagement vertical suffisant sous les abris pour les camions-citernes.

- **Directive 20** : Séparer les voies d'attente des places de stationnement et des entrées à l'aide d'îlots paysagers, de pavés décoratifs, d'îlots perméables et de marquage au sol (figure 14).



Figure 14: L'aménagement paysager aide à définir les voies d'attente.

- **Directive 21** : Aménager uniquement le nombre minimum d'espaces de stationnement requis par le Règlement de zonage.

- **Directive 22** : Prévoir un aménagement paysager d'au moins 3,0 mètres de large sur la limite des emplacements où des places de stationnement, des entrées ou des voies d'attente sont adjacentes à une voie publique. Utiliser des arbres, des arbustes et des murs bas pour cacher les véhicules tout en offrant une visibilité au niveau des yeux à l'intérieur du site (figures 15 et 16).



Figure 15 : Le mur bas aide à cacher les zones asphaltées tout en permettant une bonne visibilité sur le site.



Figure 16 : L'aménagement paysager sur la limite du site permet de cacher les entrées.

- **Directive 23** : Planter des arbres de rue, séparés par une distance de 7,0 à 10,0 mètres, le long des voies publiques. Planter des arbres dans les zones à surface perméable, en prévoyant une superficie d'environ 10,0 mètres carrés par arbre.
- **Directive 24** : Choisir les arbres, les arbustes et les autres éléments de végétation en fonction de leur tolérance aux conditions urbaines, notamment le sel de voirie et la chaleur. Accorder la préférence aux espèces indigènes de la région ayant une pertinence comparable.
- **Directive 25** : Prévoir une zone paysagère large d'au moins 2,5 mètres le long des cours latérales et arrière du terrain afin de faire écran et de mettre en valeur les éléments environnementaux du site.
- **Directive 26** : Prévoir une zone paysagère large d'au moins 3,0 mètres, pouvant inclure un mur plein ou une clôture en plus de la végétation, aux extrémités du terrain adjacentes à des propriétés résidentielles ou institutionnelles.
- **Directive 27** : Protéger et mettre en valeur les arbres patrimoniaux, rares ou adultes situés sur le terrain en limitant les changements de niveau et en préservant les surfaces perméables.

4

Aménagement paysager et environnement

- **Directive 28** : Prévoir des éléments architecturaux ou paysagers aux angles du terrain afin de mettre en valeur les voies publiques et le paysage de rue (figure 17).



Figure 17 : L'aménagement paysager à l'angle renforce le paysage de rue sans obstruer la vue.

- **Directive 29** : Faire appel aux technologies de bâtiment écologique telles que les toits végétaux, l'irrigation au goutte à goutte et d'autres approches de « Leadership in Energy and Environmental Design » (LEED).

- **Directive 30** : Utiliser des aires gazonnées et des lits d'arbustes pour recueillir et filtrer l'eau pluviale, afin d'améliorer la recharge de l'eau souterraine (figure 18).



Figure 18 : L'îlot de plantation recueille et stocke l'eau pluviale.

- **Directive 31** : Utiliser le marquage au sol et des panneaux indicateurs pour améliorer la clarté et la facilité des déplacements sur le terrain.
- **Directive 32** : Concevoir les édifices de manière à intégrer des espaces définis pour les panneaux indicateurs respectueux de l'échelle des édifices, des éléments architecturaux, de l'uniformité de la signalisation et des objectifs de conception établis en matière de paysage de rue.
- **Directive 33** : Limiter les panneaux temporaires et portables. Interdire les panneaux d'affichage, les enseignes pivotantes et les enseignes de toit sur les propriétés privées.
- **Directive 34** : Concevoir les enseignes lumineuses de manière à les rendre efficaces dans leur fonction et à éviter les débordements de reflets et de lumière vers les utilisations adjacentes.

- **Directive 35** : Concevoir et aménager les enseignes au sol et murales selon le caractère et l'échelle du secteur, et favoriser un environnement actif et piétonnier. Intégrer les enseignes au sol dans les éléments paysagers (figures 19 et 20).



Figure 19 : L'enseigne au sol et celle fixée à l'édifice sont fidèles à l'échelle de l'édifice sans dominer l'espace public.



Figure 20 : L'enseigne au sol est intégrée dans l'aménagement paysager à l'entrée sur le site.

- **Directive 36** : Aménager les aires bruyantes, comme les baies de services automobiles, les ouvertures de lave-auto, les postes d'aspirateur, les aires de chargement extérieures, les aires de stockage des ordures et les voies d'attentes, à bonne distance des utilisations sensibles comme les secteurs résidentiels et les écoles.
- **Directive 37** : Atténuer les répercussions dues au bruit avec des structures bâties, des talus paysagers ou des clôtures d'atténuation du bruit (d'une hauteur minimale de 1,8 mètre), protégés par un aménagement paysager.
- **Directive 38** : Aménager tous les équipements de services publics à l'intérieur des bâtiments ou les protéger de la vue depuis les voies publiques et les propriétés publiques situées à l'arrière. Il peut s'agir de boîtiers d'installations, de contenants pour ordures et matières recyclables, de quais et de rampes de chargement ou de compresseurs pour air conditionné.
- **Directive 39** : Concevoir les clôtures pour le stockage extérieur des ordures avec les mêmes matériaux que ceux du bâtiment principal et veiller à ce que la hauteur du mur soit suffisante pour dissimuler complètement les bennes à ordures.
- **Directive 40** : Préserver des lignes de vue entre le site, les utilisations environnantes et les voies publiques afin de garantir un niveau adéquat de sécurité et de confort.
- **Directive 41** : Planifier l'aménagement du site de manière à prévoir des aires de stockage temporaire de la neige ne nuisant pas à la circulation sur place, à l'aménagement paysager et aux boîtiers d'installations.

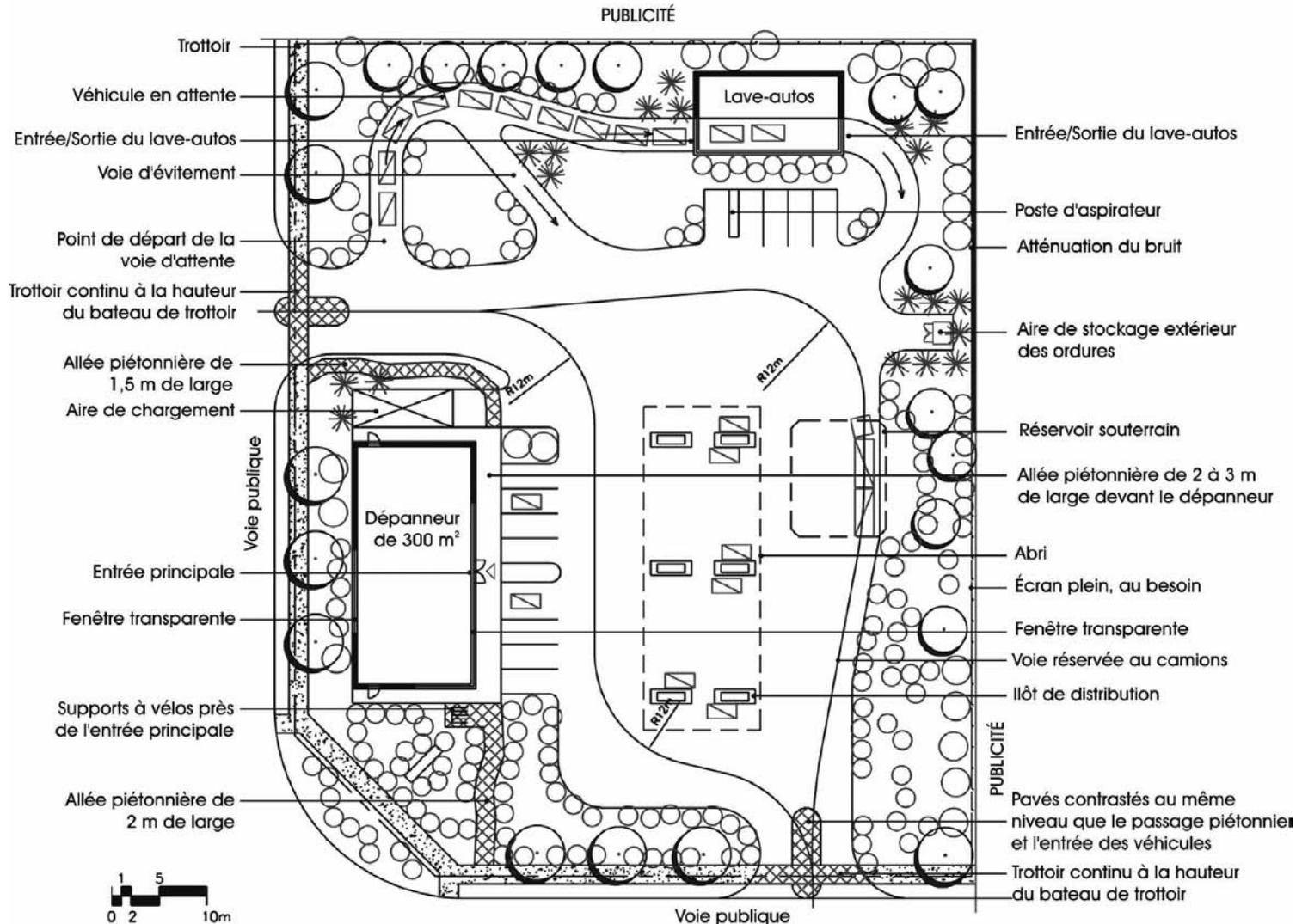
- **Directive 42** : Concevoir l'éclairage de manière à éviter la diffusion de lumière, les reflets et les projections sur les utilisations adjacentes. Éviter de diriger les sources lumineuses vers les propriétés adjacentes et aménager un écran au besoin (figure 21).



Figure 21 : Les structures comme les abris peuvent servir d'écran contre la lumière.

- **Directive 43** : Utiliser des sources lumineuses blanches efficaces pour réduire les coûts énergétiques et pour créer un équilibre naturel de couleur offrant une sécurité.
- **Directive 44** : Installer les unités mécaniques en toiture loin du rebord du bâtiment et les dissimuler afin de minimiser leur impact visuel.

Le schéma suivant illustre une bonne partie des éléments mentionnés dans les directives et définis dans le glossaire. Il n'est qu'illustratif puisque le contexte et les caractéristiques de chaque emplacement serviront à déterminer la relation entre ces éléments sur chaque emplacement.



Agrément : Élément contribuant aux besoins d'une zone, que ce soit au plan social, environnemental ou culturel.

Forme bâtie : Édifices et structures.

Caractère : Identité unique d'un lieu.

Compatible / Compatibilité : Lorsque la densité, la forme, la masse, la hauteur, les marges de reculement et/ou les matériaux des édifices sont similaires à leur environnement.

Entrée privée : Voie privée aménagée sur un terrain pour permettre l'accès des véhicules venant d'une voie publique – y compris une emprise privée.

Façade : Face principale d'un édifice (également appelée mur avant).

Cour avant : Espace compris entre la limite d'une propriété et la structure faisant face à la voie publique.

Poste d'essence : Lieu de vente de carburant pour automobiles et, à moindre échelle, d'autres produits automobiles, tels que de l'huile moteur préemballée ou du lave-glaces.

Éléments construits : Éléments d'aménagement paysager autres que des matériaux végétaux (p. ex. : pavés décoratifs, jardinières, allées de promenade, clôtures, murs de retenue, etc.).

Surface imperméable : Surface ou sol dans lequel l'eau ne peut retourner dans la terre par filtration (p. ex. : toits, entrées privées, rues et parcs de stationnement).

Zone tampon paysagère : Zone paysagère située sur le périmètre d'un terrain destiné à séparer des utilisations du sol l'une de l'autre ou d'une voie publique.

Allée : Rue étroite à l'arrière des édifices, servant généralement aux services et au stationnement.

Parc de stationnement : Parc ou autre espace utilisé pour le stationnement temporaire de quatre véhicules de tourisme ou plus.

Allée piétonnière : Trottoir aménagé sur une propriété privée.

Surface perméable : Surface formée de matériau permettant l'infiltration de l'eau dans la fondation.

Limite de terrain : Limite légale d'une propriété.

Domaine public : Les rues, les allées, les parcs et les espaces ouverts libres d'accès pour tous.

Emprise : Zone publique ou privée permettant le passage de personnes ou de marchandises. Il peut notamment s'agir d'autoroutes, de rues, de pistes cyclables, d'allées, de sentiers et d'allées piétonnières.

Échelle : Dimension d'un édifice ou d'un élément architectural par rapport à son environnement et à la dimension d'une personne.

Écran : Végétation, formes de relief ou structures servant à réduire l'impact des aménagements sur les propriétés avoisinantes.

Marge de reculement : Espace requis entre un édifice et la rue, la limite de terrain ou une autre structure, et dans lequel aucun bâtiment ne peut être aménagé.

Trottoir : Allée de béton ou d'asphalte non obstruée et destinée au déplacement des piétons dans l'emprise publique.

Voie d'attente : Voie de file d'attente pour véhicules automobiles, séparée des autres voies de circulation automobile et piétonnière par des barrières, des marques au sol ou une signalisation.

Paysage de rue : Caractère général et apparence d'une rue conférés par les édifices et les éléments paysagers qui encadrent la voie publique (façades d'édifices, arbres et plantes de rue, éclairage, mobilier urbain, revêtement, etc.).

Esthétique urbaine : Analyse et conception de la forme physique de la ville.

Source des figures

Figure 1: Caroline du Nord, É.-U. The Conservation Fund

Figure 2: Caroline du Sud, É.-U. The Conservation Fund

Figure 3: New Jersey, É.-U. www.agilitynut.com

Figure 4, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 19:
Ottawa, Ontario. Ville d'Ottawa

Figure 7, 8, 20:
Markham, Ontario. Bousefield Inc.

Figure 15: Montréal, Québec. Ville d'Ottawa

Figure 18: Inconnue. US Environmental Protection Agency.

Figure 21: Inconnue. Ir Grootveld Architects.

