



# Directives d'esthétique urbain pour l'aménagement des grandes artères

ottawa.ca

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

Ce document est disponible en anglais sur [ottawa.ca](http://ottawa.ca).  
This document is available in english on [ottawa.ca](http://ottawa.ca).

Approuvées par le Conseil municipal le 24 mai 2006

**Ville d'Ottawa**

**Publication**

**n° 21 – 04**

**Urbanisme et Gestion de la croissance**

**Les grandes** rues sont définies dans le Plan officiel comme étant des « rues qui offrent certaines des possibilités les plus intéressantes à la Ville pour ce qui est de la densification par la création de formes d'aménagement plus concentrées, une combinaison dynamique des utilisations principales et un environnement favorable aux piétons ». Les grandes artères, par opposition aux grandes rues traditionnelles, sont définies comme étant des grandes rues aménagées après 1945 et présentant généralement un « tissu urbain de terrains plus grands, des édifices plus importants, des marges de reculement variées, des densités plus faibles et un environnement plus favorables aux automobiles ». Elles ne permettent pas en général le stationnement sur rue. L'utilisation du sol la plus fréquente est souvent l'utilisation commerciale simple, souvent avec un parc de stationnement aménagé entre l'édifice et la rue.

### **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 grandes artères. 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 rues désignées dans le Plan Officiel comme grandes artères. 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**

- Encourager les aménagements compatibles qui pourront contribuer au caractère reconnu ou planifié des rues
- Promouvoir un environnement piétonnier confortable et créer des paysages de rue attrayants
- Réaliser des formes bâties de grande qualité et établir des bordures de rue bien définies le long des grandes artères
- Permettre une transition progressive vers des formes d'aménagement plus intenses sur les grandes artères
- Permettre une vaste gamme d'utilisations, y compris de vente au détail, de services, commerciales, de bureau, institutionnelles et résidentielles de plus grande densité
- Améliorer les liens reliant les lieux aménagés au transport en commun, aux rues et aux allées piétonnières

### **Orientation du Plan officiel et des règlements municipaux**

Dans le cas des grandes rues traditionnelles, le Plan officiel appuie les aménagements compatibles qui respectent le caractère de la rue et des environs, de manière à effectuer une transition graduelle vers un modèle d'aménagement plus compact, polyvalent et axé sur les piétons, avec des hauteurs de bâtiment atteignant huit étages. Cette transformation peut être réalisée grâce à un mélange d'utilisations d'emploi et résidentielles de plus grande densité, à la construction d'édifices polyvalents et au réaménagement de parcs de stationnement (modification du Plan officiel n° 28, article 3.6.3).

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

Les aménagements sur les grandes artères présentent habituellement une forme bâtie peu élevée, en retrait de la rue et dans laquelle les édifices sont séparés les uns des autres par de grandes surfaces asphaltées. Ce type d'aménagement a engendré de grands espaces vides dans le tissu urbain et a globalement produit des environnements piétonniers peu accueillants et des paysages de rue incomplets. Les grandes artères sont des lieux importants qui offrent de nombreuses possibilités de densification et de mise en valeur pour créer des environnements piétonniers attrayants, de contribution à la création de nouveaux quartiers dynamiques et de lieux favorables au transport en commun. Le défi de ces aménagements consiste à faciliter l'évolution des grandes artères vers un environnement mieux équilibré pour le déplacement des véhicules et des piétons, avec un paysage de rue défini et encadré par les édifices et les aménagements paysagers.

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

### Directives d'esthétique urbaine

Les directives d'esthétique urbaine visant l'aménagement des grandes artères sont divisées en sept sections :

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

**Directive 1 :** Construire les nouveaux édifices sur la bordure de la voie publique (figure 1).

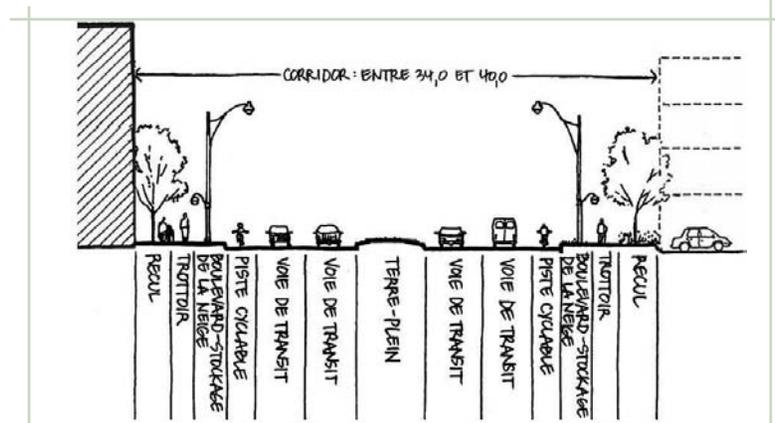


Figure 1 : Coupe de grande artère typique avec des édifices près de la rue.

**Directive 2 :** Aménager ou remettre en état un trottoir de béton, non obstrué, d'au moins 2 m de largeur. Prévoir un endroit qui correspond aux plans de conception approuvés en matière de paysage de rue dans le secteur. Aménager également un terre-plein planté, large de 2,0 à 4,0 mètres, et une zone paysagère, large de 1,0 à 3,0 mètres dans l'emprise (figure 2).

**Directive 3 :** Planter des arbres dans les terre-pleins dont la largeur atteint 4,0 mètres. Si le terre-plein est large de moins de 4,0 mètres, planter les arbres dans la zone paysagère afin de garantir une croissance saine (figure 2).

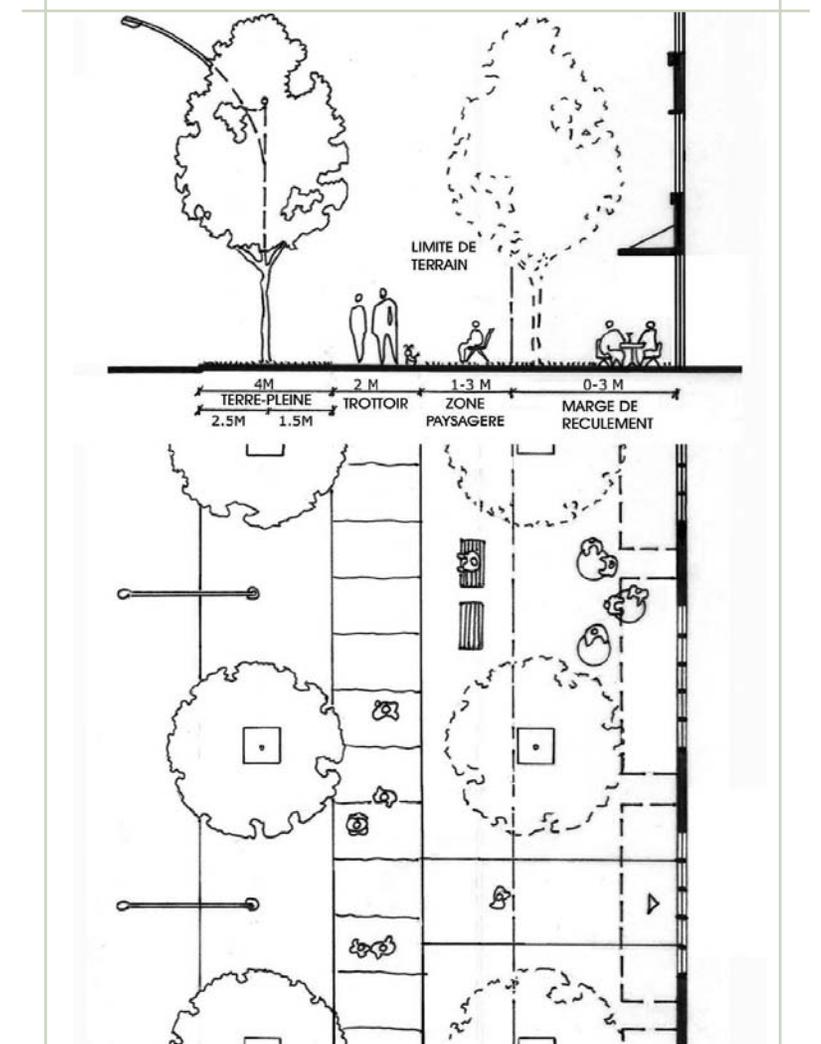


Figure 2 : Paysage de rue d'une grande artère : coupe de l'emprise et plan.

- **Directive 4 :** Faire appel aux édifices, à l'aménagement paysager et à d'autres éléments paysagers pour créer des paysages de rue continus (figure 3).



Figure 3 : Une double rangée d'arbre améliore le paysage de rue de cette artère.

- **Directive 5 :** Prévoir des éléments paysagers comme des arbres, des pavés décoratifs, des bancs et des aires de stationnement pour vélos entre les édifices et la bordure. Ces éléments doivent correspondre aux plans de conception approuvés en matière de paysage de rue dans le secteur. S'il n'existe aucun plan de conception, ils doivent correspondre au contexte existant et le prolonger.

- **Directive 6 :** Construire les nouveaux édifices à 0 à 3,0 mètres de la limite avant de la propriété, et à 0 à 3,0 mètres de sa limite latérale s'il s'agit d'un terrain d'angle, afin de définir la bordure de la rue et de laisser un espace pour les activités piétonnières et l'aménagement paysager (figure 4).



Figure 4 : Les marges de reculement plus importantes permettent l'aménagement de trottoirs larges.

# 2

## Forme bâtie

**Directive 7 :** Concevoir de nouveaux aménagements compatibles avec le caractère physique général des quartiers avoisinants. Protéger les éléments positifs du tissu existant, notamment les édifices importants, les arbres, les itinéraires piétonniers, les installations publiques et les commodités des piétons (figure 5).



Figure 5 : Un nouvel aménagement compatible avec le quartier contribue au dynamisme du paysage de rue.

**Directive 8 :** Prévoir des éléments architecturaux et paysagers importants aux angles ou sur les terrains d'angle si aucun édifice ne s'y trouve, afin de mettre en valeur les voies publiques et le paysage de rue.

**Directive 9 :** Concevoir des coupes de rue ayant un rapport hauteur d'édifice-largeur du couloir routier variant entre 1:6 (faible), 1:3 (moyen) et 1:2 (élevé) (figure 6).

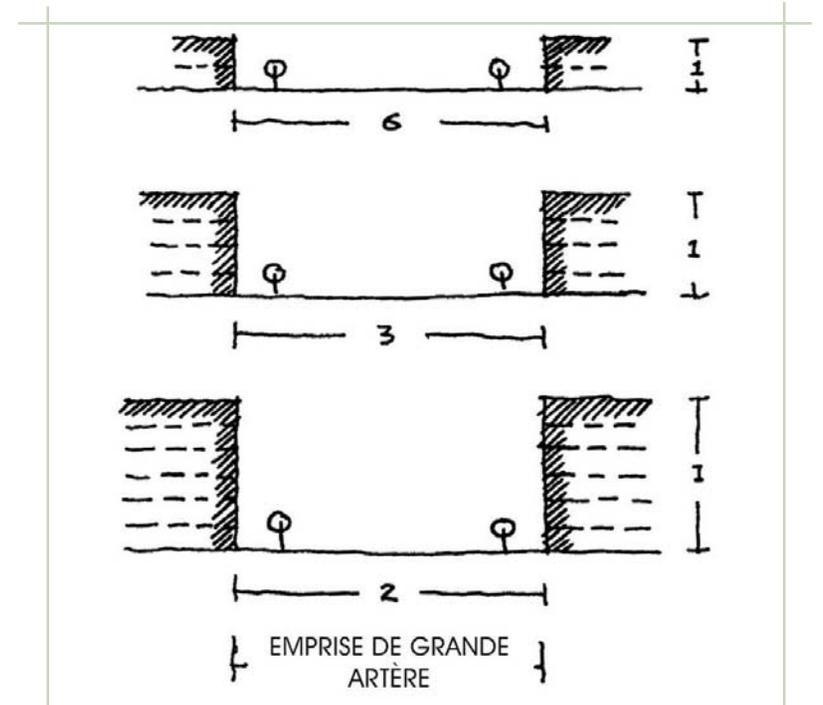


Figure 6 : Coupes de rue illustrant le rapport entre la largeur de l'emprise et la hauteur des édifices à mesure que la rue se densifie.

# 2

## Forme bâtie

- **Directive 10** : Créer le nouvel aménagement selon un modèle de circulation interne qui permet des déplacements cohérents partout sur le terrain et qui convient à une densification ultérieure. Concevoir ce modèle de circulation interne avec des liens directs vers les rues avoisinantes (figure 7).

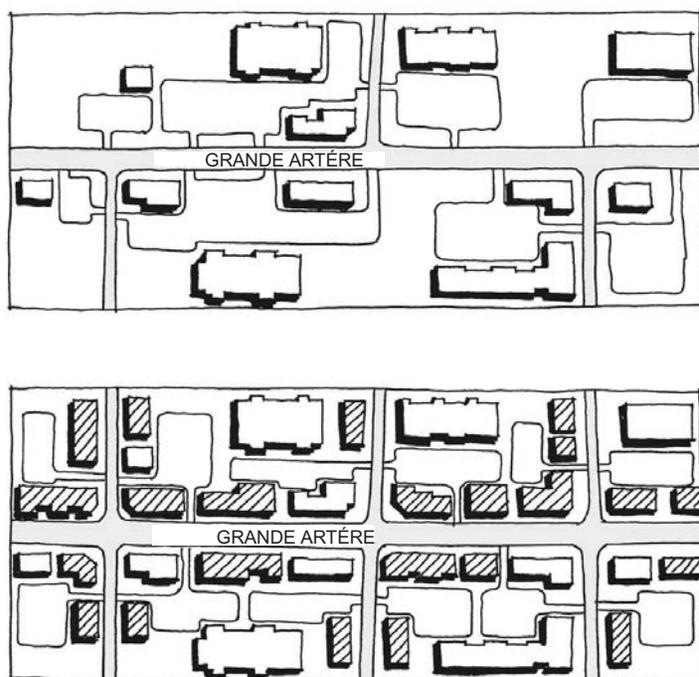


Figure 7 : Les rues nouvelles constituent des prolongements cohérents de la grande rue et permettent la densification.

- **Directive 11** : Créer des aménagements densifiés et polyvalents, qui intègrent des commodités publiques comme des arrêts d'autobus et des abribus, aux carrefours et aux points d'accès, en concentrant la hauteur et la masse à ces endroits (figure 8).



Figure 8 : Les points d'accès à un quartier conviennent parfaitement à la densification.

- **Directive 12** : Concevoir la forme bâtie en relation avec les propriétés adjacentes de manière à créer des paysages de rue cohérents.

# 2

## Forme bâtie

- **Directive 13 :** Veiller à ce que les édifices occupent la plus grande partie de la façade du terrain. Dans le cas des terrains d'angle, construire l'édifice sur la limite du terrain et aménager l'entrée à l'angle (figures 9 et 10).



Figure 9 : Les entrées en angle stabilisent l'intersection.



Figure 10 : Entrée en angle proéminente et invitante.

- **Directive 14 :** Créer une transition dans l'échelle et la densité de la forme bâtie lorsque l'emplacement se trouve près de quartiers à plus faible densité afin d'atténuer toute répercussion éventuelle (figure 11).

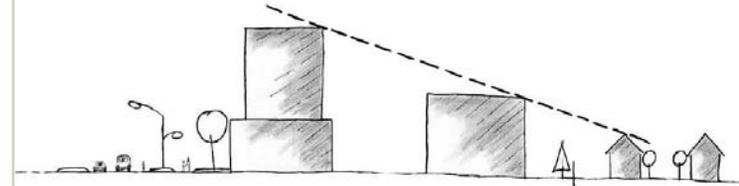


Figure 11 : Une transition dans l'échelle de la forme bâtie protège le quartier résidentiel adjacent.

- **Directive 15 :** Paysager la zone située devant un mur d'édifice et faire appel aux projections, aux retraits, aux arcades, aux marquises, aux couleurs et aux textures pour réduire la dimension apparente des murs non vitrés (figure 12).



Figure 12 : Les projections de mur et les changements de couleur ou de matériau réduisent la perception de la taille de l'édifice..

- **Directive 16 :** Concevoir des édifices riches en détails qui créent un intérêt visuel, un sentiment d'appartenance et une échelle humaine le long de la voie publique (figure 13).



Figure 13 : Les détails architecturaux mettent en valeur la voie publique.

- **Directive 17 :** Orienter la façade face à la voie publique et placer les portes principales de manière à ce qu'elles soient visibles et directement accessibles depuis la voie publique.

- **Directive 18 :** Utiliser des fenêtres et des portes vitrées pour que les murs faisant face à la rue soient très transparents à la hauteur des piétons. Aménager au rez-de-chaussée les utilisations piétonnières actives, comme les restaurants, les boutiques de spécialités, les comptoirs de vente d'aliments, les aires d'attente, les bureaux et les halls d'entrée (figure 14).



Figure 14 : De grandes fenêtres présentées différemment aident à rendre vivant le domaine public.

**Directive 19 :** Relier les allées piétonnières entre les propriétés adjacentes afin de faciliter la circulation entre les emplacements (figure 15).



Figure 15 : Les allées améliorent la circulation des piétons entre les aménagements.

**Directive 20 :** Prévoir un accès piétonnier direct, sûr, continu et clairement défini entre les trottoirs publics et les entrées des bâtiments.

**Directive 21 :** Prévoir des allées piétonnières dégagées, d'une largeur minimale de 2,0 mètres, le long de toute façade présentant une entrée publique, de toute façade adjacente à un parc de stationnement et entre les principaux accès et le trottoir public. Prévoir une largeur plus importante lorsque les portes ouvrent vers l'extérieur et que les pare-chocs des véhicules peuvent obstruer le trottoir. Prévoir une largeur d'au moins 1,5 mètre pour toutes les autres allées piétonnières sur les lieux.

**Directive 22 :** Aménager des abris devant les entrées des édifices, près des arrêts d'autobus et dans les zones où sont aménagées des commodités pour les piétons.

**Directive 23 :** Aménager un trottoir dégagé de 2,0 mètres de large, dans l'emprise publique, traversant les entrées privées. Réduire au minimum toute dénivellation (figure 16).



Figure 16 : Passage pour piétons mis en valeur.

**Directive 24 :** Fournir des éléments comme des bancs, des supports pour vélos et des abris aux entrées des édifices et dans les zones d'agrément. Veiller à limiter la gêne occasionnée aux piétons (figure 17).



Figure 17 : Commodités adjacentes à une entrée.

# 4

## Véhicules et stationnement

- **Directive 25 :** Partager l'accès des véhicules aux parcs de stationnement entre les propriétés adjacentes afin de réduire l'interruption sur le trottoir et dans le paysage de rue (figure 18).

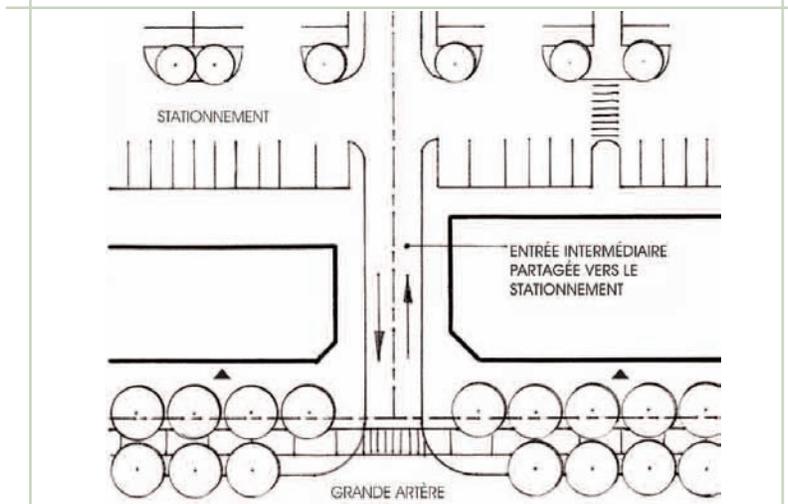


Figure 18 : Les entrées partagées aident à réduire le nombre d'interruptions du trottoir et, par conséquent, les conflits entre piétons et automobilistes.

- **Directive 26 :** Relier les voies d'accès et les parcs de stationnement des propriétés adjacentes afin de permettre la circulation des véhicules entre les emplacements.
- **Directive 27 :** Aménager les places de stationnement de surface sur le côté ou à l'arrière des édifices. N'aménager que le nombre minimal de places de stationnement requis par le Règlement de zonage.
- **Directive 28 :** Dans les endroits densifiés, aménager les structures de stationnement desservant plusieurs propriétés à l'intérieur des pâtés de maisons. Ne pas faire donner une structure de stationnement sur la rue principale sauf si des installations commerciales sont alignées aux arêtes de l'édifice et font face à la rue.

- **Directive 29 :** Orienter les places de stationnement de manière à réduire le nombre d'allées de circulation que doivent traverser les piétons (figure 19).

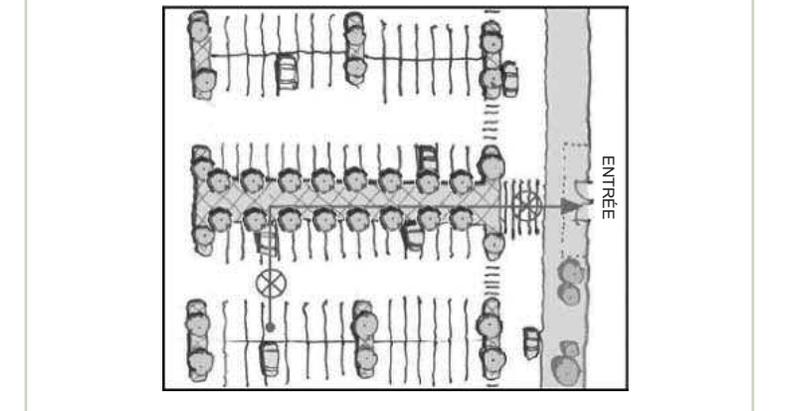


Figure 19 : Les allées de stationnement orientées vers les entrées de l'édifice réduisent le nombre de points de conflit.

- **Directive 30 :** Prévoir des aires paysagères et piétonnières d'une largeur suffisante sur la façade de l'emplacement (figure 20).

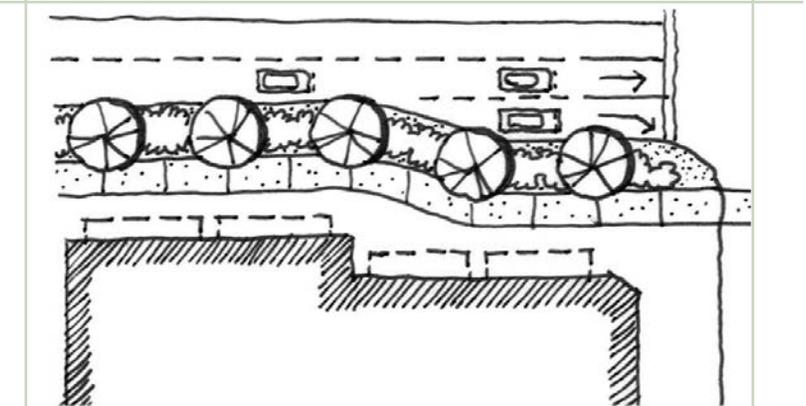


Figure 20 : Les voies de virage ne diminuent pas la cohérence du trottoir et des aires paysagères.

- **Directive 31** : Faire appel à un aménagement paysager continu afin de renforcer la présence des allées piétonnières dans les parcs de stationnement (figure 21).



Figure 21 : L'aménagement paysager offre un itinéraire piétonnier sûr sur tout l'emplacement.

- **Directive 32** : 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 33** : Planter les arbres à distance de la bordure longeant une propriété privée lorsque le terre-plein a une largeur inférieure à 4,0 mètres (voir la directive 3).
- **Directive 34** : Coordonner l'emplacement des arbres et des réverbères avec les services publics aériens et souterrains.
- **Directive 35** : 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 36** : 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 (figure 22).



Figure 22 : L'aménagement paysager et les murs bas masquent les véhicules stationnés tout en permettant une visibilité sur le secteur.

- **Directive 37** : Aménager des arbres, des arbustes et un couvert végétal sur toutes les parties non construites du terrain et ne devant pas servir à l'aménagement de places de stationnement minimum requises, notamment toute zone réservée à des étapes futures d'aménagement.
- **Directive 38** : 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 39** : 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.

# 5

## Aménagement paysager et environnement

- Directive 40 :** Aménager les zones situées entre les bâtiments et les trottoirs avec des plantations cache-fondations, des arbres, du mobilier urbain et des allées piétonnières menant aux trottoirs publics (figures 23 et 24).



Figure 23 : L'aménagement paysager réalisé entre l'édifice et le trottoir public met en valeur le paysage de rue.



Figure 24 : Les plantes et les bancs, hors de l'itinéraire des piétons, mettent en valeur le paysage de rue.

- Directive 41 :** 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 avantages environnementaux du site (figure 25).

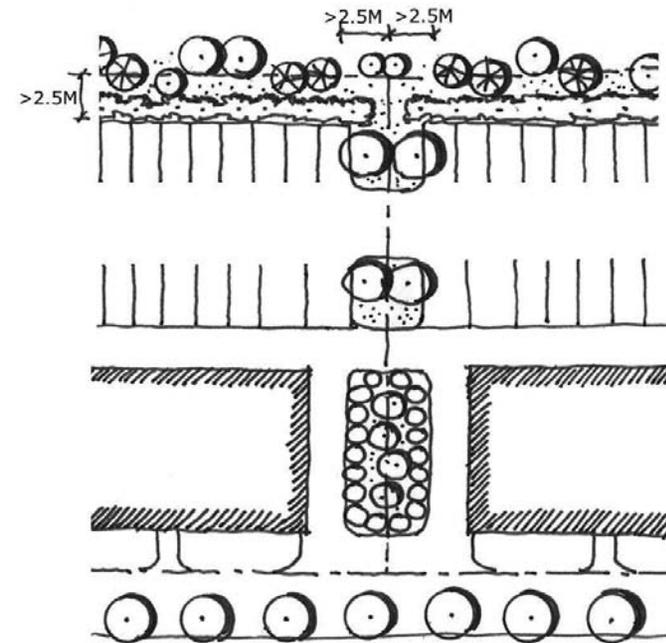


Figure 25 : L'aménagement paysager des cours latérales et arrière offre des aires d'agrément et de verdure sur l'emplacement.

- Directive 42 :** Planter des arbres de rue, séparés par une distance de 7,0 à 10,0 mètres, le long des voies publiques et du côté intérieur des allées piétonnières. Planter des arbres dans un terre-plein large de 4,0 mètres, à au moins 2,5 mètres de la bordure de la voie publique et à 1,5 mètres du trottoir public. Planter des arbres dans les zones à surface perméable, en prévoyant une superficie d'environ 10,0 mètres carrés par arbre (voir la directive 3/figure 2).

- **Directive 43 :** Concevoir les édifices de manière à intégrer des 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 (figure 26).



Figure 26 : L'enseigne commerciale s'harmonise au modèle et à l'échelle de cet édifice.

- **Directive 44 :** Éviter tout encombrement visuel.
- **Directive 45 :** 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 46 :** Concevoir et aménager les enseignes au sol et murales selon le caractère et l'échelle du secteur, et de manière à favoriser un environnement actif et favorable à la marche.
- **Directive 47 :** Autoriser l'identification de marque des détaillants lorsque l'emplacement comprend plusieurs édifices et utilisations, mais éviter que les images, les couleurs et les enseignes d'entreprises en particulier ne dominent l'emplacement et l'espace public.
- **Directive 48 :** Limiter les enseignes temporaires et portables. Interdire les panneaux d'affichage, les enseignes pivotantes et les enseignes de toit sur les propriétés privées.

# 7

## Viabilisation et services publics

- **Directive 49** : Partager les aires de service entre différents locataires d'un même édifice ou entre différents édifices afin de maximiser l'utilisation de l'espace.
- **Directive 50** : Aménager tous les équipements de services publics à l'intérieur des bâtiments ou les protéger de la vue depuis l'artère principale et les propriétés privées 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 51** : Concevoir l'éclairage de manière à éviter les débordements de reflets et de lumière vers les utilisations environnantes.
- **Directive 52** : Offrir un éclairage convenant au caractère de la rue et aux utilisations de rez-de-chaussée, axé sur les zones piétonnières.
- **Directive 53** : Concevoir les portes secondaires (sorties d'urgence, portes de service) de manière à ce qu'elles se fondent dans la façade de l'édifice.

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

**Articulation** : Détail architectural offrant à un édifice un intérêt et une richesse supplémentaire.

**Terre-plein** : Zone située entre la bordure et le trottoir, où peuvent être aménagés des arbres de rue, des boîtes à journaux, des parcomètres, des lampadaires, des supports pour vélos, etc. afin de laisser les trottoirs dégagés pour les piétons.

**Forme bâtie** : Bâtiments et structures.

**Parcours piétonnier libre** : Trottoir dégagé d'une largeur de 2 m.

**Compatible / Compatibilité** : Lorsque la densité, la forme, la masse, la hauteur, les marges de reculement et/ou les matériaux des édifices sont aptes à coexister dans un même environnement.

**Bateau de trottoir** : Dénivelé dans la bordure permettant l'accès à un terrain aux véhicules venant de la rue.

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

**Vitrage** : Fenêtre de verre clair ou légèrement teinté.

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

**Bordure de toit** : Bande plate horizontale placée le long d'une façade, où l'on installe souvent l'enseigne de l'édifice (voir les figures 13 et 19).

**Zone de façade** : Zone de l'emprise située entre l'édifice et le trottoir; on peut y aménager de la végétation, des terrasses extérieures, etc.

**Point d'accès** : Point principal d'entrée dans un secteur ou un quartier; bon endroit pour une densification.

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

**Densification** : Aménagement plus élevé, plus important et plus compact, polyvalent et axé sur la marche.

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

**Pollution lumineuse** : Lumière créée par un éclairage excessif, par des appareils d'éclairage non revêtus ou mal alignés, et par des sources lumineuses inefficaces, ayant des répercussions sur la santé des humains et de la faune.

**Ruelle** : Passage piétonnier étroit reliant un parc de stationnement, un parc, etc. aux trottoirs publics.

**Carrefours** : Lieux importants d'une ville à mettre en valeur ou à densifier, situés aux principales intersections et aux points d'entrée des quartiers.

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

**Échelle de piéton** : Dimension d'un édifice, d'un espace qu'un piéton perçoit comme non dominante ou envahissante.

**Itinéraire de piéton** : Partie non obstruée du trottoir.

**Allée piétonnière** : Trottoir sur une propriété privée.

**Surface perméable :** Surface formé 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.

**Éléments paysagers vivants :** Plantations telles que des arbres, des arbustes, des plantes grimpantes, des plantes vivaces ou annuelles.

**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.).

**Façade :** Devant de la propriété faisant face à la rue.

**Coupe de rue :** Coupe transversale d'une rue qui comprend la ligne horizontale de la rue ainsi que les arêtes verticales des édifices, des deux côtés, qui lui font face.

**Mur de rue :** Arête de la rue le long de laquelle une ligne d'édifices peut être tracée et qui définit les limites de l'emprise.

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

**Forme urbaine :** Modèle d'aménagement dans un secteur urbain

## Source des figures

Figure 1: Lignes directrices en matière de corridors de routes régionales.

Région d'Ottawa-Carleton

Figure 3, 15, 17:

Ottawa, Ontario. Ville d'Ottawa

Figure 4: Toronto, Ontario.

Figure 5, 16: Vancouver, C.-B.

Figure 8: Extrait de l'Étude du couloir du boulevard St-Joseph, mars 2003 : The Planning Partnership, Sterling Finlayson Architects, D.J.Halpeny & Associates, conseillers de Royal LePage

Figure 9: Californie, É-U. Bousfields Inc.

Figure 10: Illinois, É-U. Bousfields Inc

Figure 12: É-U. Bousfields Inc.

Figure 13: Mississauga, Ontario

Figure 14: Toronto, Ontario. Ville d'Ottawa

Figures 21, 22, 24, 25, 26:

Ottawa, Ontario. Ville d'Ottawa

